



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Raport 2004

- Skonsolidowane i jednostkowe zarządzanie budżetem
- Zintegrowane środowisko raportowe
- Kalkulacja rentowności przewozów i usług skojarzonych
- Zarządzanie Strategiczne
- Tworzenie i rozwój Ładu Korporacyjnego
- Optymalizacja przewozów i zasobów ludzkich

Tworzymy dedykowane rozwiązania informatyczne dla największych firm transportowych:

Największe linie kolejowe

Russian Railway
Union Pacific
Burlington Northern Santa Fe
Canadian National Railway
Norfolk Southern
Canadian Pacific
East Japan Railway
West Japan Railway

Największe linie lotnicze

AMR
UAL
Delta Air Lines
Northwest Airlines
Continental Airlines
US Airways Group
Southwest Airlines
Trans World Airlines

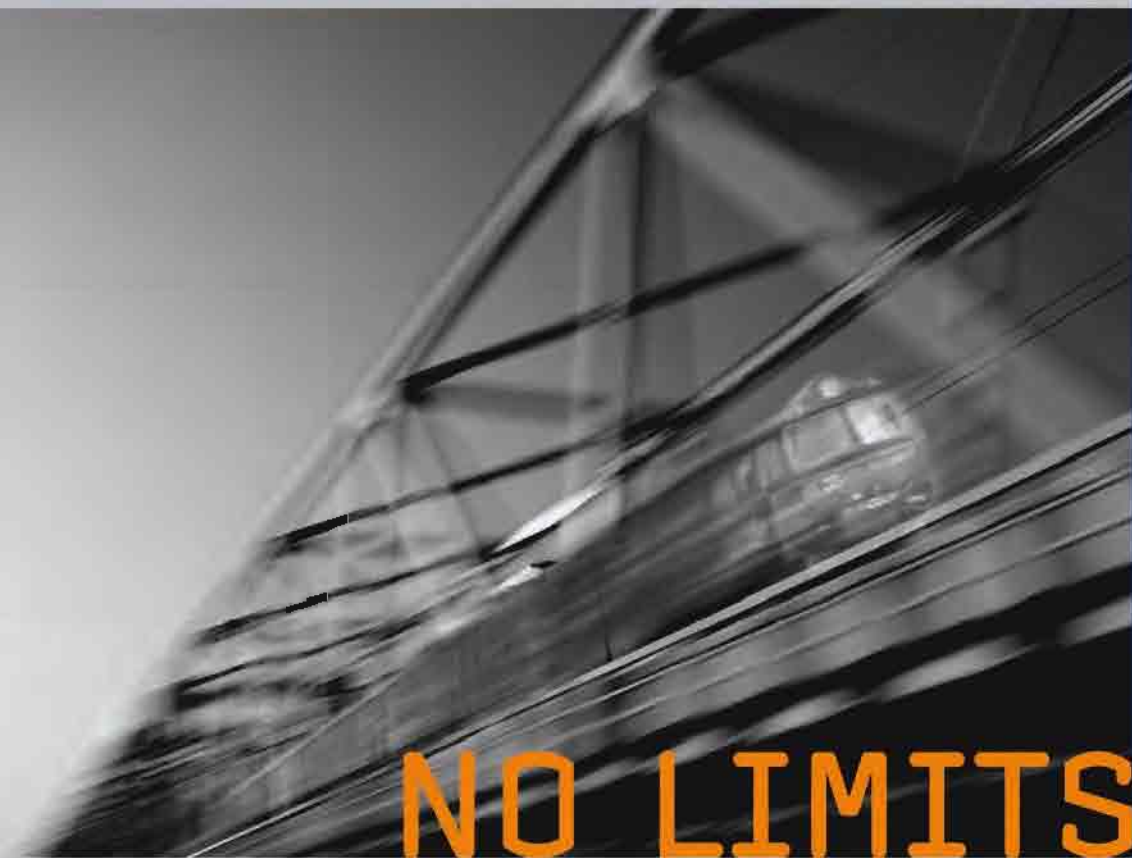
Ponad 100 klientów w Polsce !

m.in.:
PLL LOT S.A.
Elektrownia Turów S.A.
GZE S.A.
TP S.A.
GRUPA PZU
NBP
ING Bank Śląski S.A.

www.sas.com/poland



CTL Logistics



NO LIMITS

Kompleksowe usługi logistyczne

- >> Kolej
- >> Spedycja
- >> Infrastruktura
- >> Przetładunek
- >> Wagony
- >> Bocznice
- >> Agencje celne

Zapraszamy do odwiedzenia naszej ekspozycji
na 10 Międzynarodowych Targach w Monachium
TRANSPORT LOGISTIC 2005 w dniach 31.05 - 03.06.2005

CTL Logistics S.A.
Aleja Armii Ludowej 26
00-609 Warszawa
tel.: (+48) 22 549 32 00
fax: (+48) 22 549 32 03
www.ctl.pl

KOLEJ NA SAP

mySAP Business Suite jest platformą informatyczną zapewniającą przedsiębiorstwom wydajne i niezawodne funkcjonowanie. To system, na którym swoją działalność oparły koleje na całym świecie. RailAmerica i Amtrak w Stanach Zjednoczonych, Canadian Pacific Railway, Canadian National Railway, Japan Railway Company, West Japan Railway, Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Österreichische Bahn AG, Deutsche Bahn AG – to tylko niektóre z nich. Oferowane rozwiązania dotyczą wszystkich sfer działalności firmy i mogą być z powodzeniem stosowane w małych i średnich przedsiębiorstwach w Polsce. Kolej na SAP na polskich kolejach – www.sap.pl/kolej

THE BEST-RUN BUSINESSES RUN SAP





zrozumienie

doświadczenie

współdziałanie

Posiadamy doświadczenie i twórczy potencjał. Mamy wiedzę, wykształcenie i kompetencje zdobywane w najważniejszych sektorach gospodarki. Znamy złożoność potrzeb i rozumiemy cele naszych Klientów. Bieremy współodpowiedzialność za ich przyszłość. Na tych fundamentach budujemy z nimi wzajemne, długotrwałe relacje. Pomagamy naszym Klientom rozwijać się i działać na miarę europejskich standardów.

www.computerland.pl info@computerland.pl

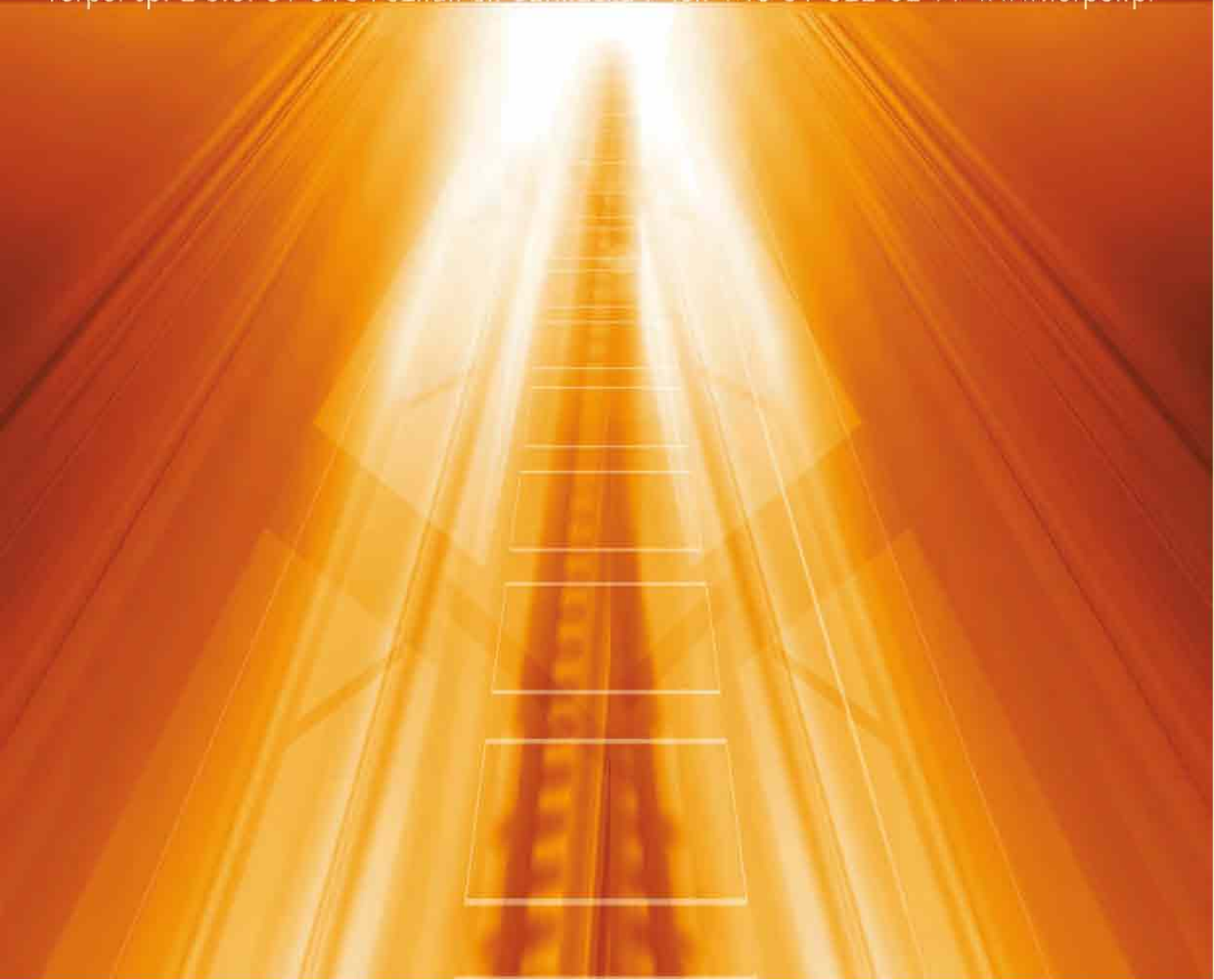
ComputerLand®
Myśleć bez ograniczeń 



prosta droga do sukcesu

torpol

Torpol sp. z o.o. 61 616 Poznań ul. Sarmacka 7 tel. +48 61 822 02 99 www.torpol.pl





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Raport 2004

Spis treści

5	Wystąpienie Przewodniczącego Rady Nadzorczej
7	Wystąpienie Prezesa Zarządu
9	Skład Rady Nadzorczej
10	Skład Zarządu
11	Strategia rozwoju
15	Drogi kolejowe
21	Finansowanie infrastruktury
25	Inwestycje
29	Sprzedaż tras
35	Automatyka i telekomunikacja kolejowa
41	Energetyka
49	Eksploatacja
51	Kolejowe ratownictwo techniczne
53	Ekonomika i finanse
59	Pracownicy
67	Współpraca międzynarodowa
71	Ochrona środowiska
77	Centrum Kierowania Przewozami
81	Zakład Maszyn Torowych w Krakowie
87	Straż Ochrony Kolei
91	Centrum Diagnostyki i Geodezji
97	Ważne wydarzenia w Spółce w 2004
102	Dane teleadresowe
104	Struktura organizacyjna PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	Mapa linii kolejowych o znaczeniu państwowym

Wszelkie prawa zastrzeżone. Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części dokumentu bez uprzedniej zgody PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – są zabronione. Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Raport Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Opracowano w Biurze Organizacji i Promocji Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
oraz przez zespół redakcyjny w składzie:

Izabela Bartnik
Krystyna Falska
Piotr Glinka
Romuald Jakubowski
Tadeusz Kaczmarek
Honorata Rogalińska-Karkula
Janusz Kiciński
Jan Kosiński
Łucja Krupska
Robert Kuszewski
Sylvia Kuźmich

Bogusław Markowski
Urszula Pająk
Elżbieta Płotkowska
Michał Sierpowski
Dariusz Szostakiewicz
Wojciech Toruń
Henryk Wiszniewski
Wacława Wojtkiewicz
Maria Wręga
Agnieszka Zborowska
Izabela Zimna

Informacje i konsultacje:

Biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Projekt, opracowanie graficzne i skład:

Dariusz Morka

Redakcja techniczna:

Ewa Jońska
Krzysztof Łańcucki

Fotografie:

Mariusz Czamy
Magdalena Jagodzińska
Maria Kaczmarczyk
Honorata Rogalińska-Karkula
Maciej Kołtoniak
Ludwik Madej
Bogusław Markowski

Zenon Matysiak
Roman Moszczyński
Urszula Pająk
Wojciech Toruń
Marek Węgorowski
Paweł Winnicki

Druk:

Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o.

**Uprzejmie dziękujemy Firmom zamieszczającym ogłoszenia promocyjne
w Raporcie Rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2004**

Lista Firm reklamujących się na stronach Raportu Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

Alcatel Polska S.A.
ASMO Sp. z o.o.
Biuro Projektów Kolejowych
i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o.
Biuro Realizacji Inwestycji
Koltech Inwestor Sp. z o.o.
Bombardier Transportation
(ZWUS) Polska Sp. z o.o.
ComputerLand S.A.
CTL Logistics S.A.
Doradztwo Gospodarcze DGA S.A.
Jacobs GIBB (Polska) Sp. z o.o.
Komunikacyjne Zakłady Automatyki
i Teletechniki Sp. z o.o.
Krakowskie Zakłady Automatyki S.A.
PKP Informatyka Sp. z o.o.
Polkomtel S.A.

Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych - 7 S.A.
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego
i Gospodarki Kamieniem SA
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego
i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o.
SAP Polska Sp. z o.o.
SAS Institute Sp. z o.o.
SBM Sp. z o.o.
Siemens Sp. z o.o.
SKANSKA S.A.
Torpol Sp. z o.o.
Trakcja Polska - PKRE SA
WPS „Kolbet” S.A.
WPS „Strunbet” Sp. z o.o.
Zakłady Automatyki „Kombud” S.A.
Zakład Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.

ISSN 1643-7500



Szanowni Państwo!

Już po raz czwarty prezentujemy Spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w „Raporcie rocznym”. Traktujemy to wydawnictwo jako instrument rzetelnego rozliczenia się z działalności Spółki wobec jej klientów i partnerów, opinii publicznej i środków masowego przekazu. Wnikliwie analizujemy Państwa uwagi, choćby dotyczące niewielkich tylko wycinków naszej działalności.

Rok 2004 oceniamy jako udany dla Spółki. Ocena taka wynika z analizy podstawowych danych finansowych i technicznych. Pracujemy na sieci kolejowej dalekiej jeszcze od poziomu technologicznego czołowych potęg gospodarczych, ale mamy opinię bardzo solidnego zarządcy infrastruktury, z czołowym w Europie wskaźnikiem regularności biegu pociągów i wysokim stopniem bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Po raz kolejny uzyskaliśmy lepszy niż w roku poprzednim wynik finansowy. Porównajmy: w roku 2002 strata Spółki z działalności gospodarczej wyniosła 894,7 miliona złotych, w 2003 - 252 miliony, a w 2004 - 172,1 miliona. W 2004 r. po raz pierwszy przekroczyliśmy kwotę 3 miliardów złotych po stronie przychodów.

Wynik finansowy nie jest tylko wypadkową wskaźników ekonomicznych, które przedstawiamy wewnątrz „Raportu”. Jest to także pochodna szerszych procesów gospodarczych, z jakimi mamy do czynienia. Rynek przewozów kolejowych ciągle jest w Polsce środowiskiem dopiero kształtującym się. Brak stałych i przewidywalnych rozwiązań w zakresie finansowania regionalnych przewozów pasażerskich powoduje dotkliwe zatory płatnicze między spółkami Grupy PKP i w rozliczeniach z partnerami zewnętrznymi. Z tego samego powodu z oporami powstają spółki przewozów pasażerskich poza Grupą. Zbyt powoli rozwija się konkurencja w przewozach towarowych, ale - z drugiej strony - przewozy towarów przynoszą przewoźnikom i zarządcy infrastruktury wysokie przychody, pozwalające na utrzymanie sieci kolejowej w stanie technicznym wystarczającym do prowadzenia dalszej działalności.

Dobry wynik finansowy cieszy, ale utrzymanie negatywnych tendencji w przewozach pasażerskich może utrudnić nam osiągnięcie w najbliższym czasie zrównoważenia kosztów działalności i przychodów.

Drugim dynamicznie rozwijającym się wskaźnikiem jest wysokość środków na inwestycje. Przypomnę, że spółka startowała z poziomu nieco ponad 400 milionów złotych. W ubiegłym roku udało nam się tę kwotę podwoić (do 853,1 mln zł), w roku bieżącym wyniosła 993 milionów złotych. To ciągle zbyt mało, by mówić o szybkim tempie modernizacji polskiej kolei, niemniej efekty już są odczuwalne dla przewoźników.

W tym właśnie kierunku - zaspokajania oczekiwań naszych klientów - pójdziemy również w przyszłości. Realizowany już program likwidacji „wąskich gardeł” i najbliższe wielkie inwestycje: trasy Warszawa - Łódź i Gdynia - Warszawa, mają na celu umożliwienie operatorom przedstawienia lepszej oferty ich klientom: pasażerom i nadawcom przesyłek towarowych. W tym kierunku idą dalsze założenia strategiczne modernizacji polskiej sieci kolejowej, włączając w budowę sieci linii wielkich prędkości. Służy temu także program rewitalizacji linii kolejowych ważnych z punktu widzenia operatorów.

W kierunku oczekiwanym przez przewoźników będzie także szła polityka kształtowania stawek dostępu do linii kolejowych. Pozytywne doświadczenia większości państw Unii Europejskiej wskazują na powodzenie polityki zrównoważonego transportu, uwzględniającego koszty zewnętrzne ponoszone przez podatników. Naszym celem jest obniżenie stawek w latach 2005 i 2006 o 15% rocznie. Aby to osiągnąć, konieczne będzie przyjęcie rozwiązań prawnych idących w kierunku przekazywania na utrzymanie infrastruktury kolejowej części wpływów z akcyzy na paliwa. Wielokrotnie informowaliśmy społeczeństwo o zasadności i racjonalności takiej polityki transportowej. Per saldo opłaca się to wszystkim.

Ulegną zmianie relacje między wysokością stawek udostępniania dla pociągów pasażerskich i towarowych, uproszczeniu ulegnie klasyfikacja pociągów towarowych. Te modyfikacje polepszą opłacalność działalności przewoźników już istniejących i ułatwią podjęcie działalności nowym podmiotom.

Rok 2005 będzie okresem tworzenia grupy kapitałowej spółek infrastrukturalnych wokół PKP Polskie

Linie Kolejowe S.A. Koordynacja funkcjonowania kolejowej elektroenergetyki, informatyki i telekomunikacji oraz najważniejszych dworców kolejowych pozwoli na lepsze zarządzanie majątkiem i inwestowanie, a to w efekcie prowadzi również do stworzenia dogodniejszych warunków działalności operatorów.

Z utworzeniem grupy kapitałowej związane jest także dalsze porządkowanie spraw majątku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W roku bieżącym spółka-matka PKP S.A. wniesie aportem do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ponad 16,7 tysiąca linii kolejowych, w tym 11 617 km linii znaczenia państwowego, a także budynki i budowle niezbędne do prowadzenia ruchu kolejowego i inne składniki majątkowe. Kapitał podstawowy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na koniec 2005 r. powinien wynieść ponad 8,1 miliarda złotych.

Do zredukowanej długości sieci kolejowej zostaną dostosowane struktury organizacyjne Spółki. Równocześnie zwiększymy potencjał napraw nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich i maszyn.

Zakładamy w roku bieżącym utrzymanie tempa inwestowania. Znacznemu przyspieszeniu uległo przygotowanie dokumentacji dla przyszłych inwestycji, co pozwoli na podwojenie, a nawet potrojenie nakładów w kolejnych latach. Obok wspomnianych powyżej linii z Warszawy do Łodzi i Gdyni oraz kontynuowania modernizacji magistrali E 20 Berlin - Warszawa - Moskwa i E 30 Drezno - Kraków - Kijów, będziemy mogli wkrótce przystąpić do modernizacji tras ze Szczecina przez Poznań do Wrocławia, z Warszawy do Białegostoku i dalej do granicy z Litwą, a także innych. Kontynuujemy prace zmierzające do przystosowania Centralnej Magistrali Kolejowej do ruchu pociągów z prędkością 200 i więcej kilometrów na godzinę.

Dbamy o pełne wykorzystanie środków unijnych i budżetowych przeznaczonych na modernizację sieci kolejowej. Dobra opinia wzorowego beneficjenta tych środków, na jaką zapracowaliśmy przez ostatnie lata, powinna procentować także w przyszłości.

Za najważniejsze zadanie niezmiennie uważamy bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Znaczną część inwestycji stanowią prace nad nowoczesnymi systemami sterowania ruchem kolejowym, w tym kompatybilnymi z systemami stosowanymi w innych zarządzach kolejowych. W dalszym ciągu będziemy poprawiali bezpieczeństwo na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi. Również w tym przypadku z pomocą przychodzą nam nowoczesne technologie.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego zapewniają przede wszystkim ludzie. Z myślą o tym systematycznie podnosimy kwalifikacje pracowników i podnosimy poziom dyscypliny pracowników.

Rok 2004 otworzył nowy rozdział w historii. Wstąpienie do Unii Europejskiej dziesięciu nowych państw członkowskich, w tym Polski, otworzyło nowe perspektywy dla całego europejskiego systemu transportowego. Usytuowanie Polski na mapie Europy daje szansę zwiększenia tranzytu osób i towarów przez obszar naszego kraju. To najwygodniejsza, najkrótsza, najbezpieczniejsza i najbardziej przyjazna dla środowiska naturalnego droga z Azji i Europy Wschodniej do rozwiniętych państw Unii Europejskiej. Jest szansą nie tylko dla Polski, ale także dla wielu regionów obu kontynentów. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są doświadczonym zarządcą sieci kolejowej, zdolnym do sprawnego przemieszczania pociągów przewoźników krajowych i zagranicznych.

Szanowni Państwo!

Z góry dziękuję za uważną i wnikliwą lekturę „Raportu rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2004”. Naszym Klientom ułatwi ona współpracę z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a wszystkim Czytelnikom - krajowym i zagranicznym - pozwoli na poszerzenie wiedzy o polskim transporcie kolejowym.

Przekazujemy Państwu „Raport” w roku jubileuszu 160 lat Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Unowocześniając polską kolej nie zapominamy o chlubnej przeszłości i o tych, którzy ją tworzyli. Pamiętamy o znaczeniu transportu kolejowego dla gospodarki narodowej, dla podtrzymania i rozwijania więzów ekonomicznych i międzyludzkich.

Dziękuję Państwu za dotychczasową współpracę i zachęcam do korzystania z naszych usług.

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.


Tadeusz Augustowski

Skład Rady Nadzorczej



Tadeusz
Skobel

Piotr
Gebel

Jacek
Krzyślak

Ewa
Szczepańska

Andrzej
Wach

Stanisław
Stolorz

Krzysztof
Siwek

Wiesław
Pełka

Bogdan
Grzegorzewski

Rada Nadzorcza

Przewodniczący:

Andrzej Wach

Członkowie:

Piotr Gebel

Bogdan Grzegorzewski

Jacek Krzyślak

Wiesław Pełka

Krzysztof Siwek

Tadeusz Skobel

Stanisław Stolorz

Ewa Szczepańska

Zmiany w składzie Rady Nadzorczej w 2004 r.

Skład Rady Nadzorczej do 27 lipca:

Maciej Męclewski - Przewodniczący

Członkowie:

Stanisław Czajczyński

Piotr Gebel

Wiesław Jarosiewicz

Jacek Krzyślak

Wiesław Pełka

Ewa Posim

Stanisław Stolorz

Ewa Szczepańska

28 lipca Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odwołało ze składu Rady Nadzorczej Ewę Posim i powołało Krzysztofa Siwkę.

7 października Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odwołało ze składu Rady Nadzorczej Macieja Męclewskiego (dotychczasowego Przewodniczącego), Wiesława Jarosiewicza i Stanisława Czajczyńskiego, a w ich miejsce powołało Andrzeja Wachę (na Przewodniczącego Rady Nadzorczej) oraz Bogdana Grzegorzewskiego i Tadeusza Skobla.

Skład Zarządu



Tadeusz Augustowski
Prezes Zarządu



Krzysztof Groblewski
Członek Zarządu
ds. techniki i rozwoju



Mirosław Pawłowski
Członek Zarządu
ds. finansowych i ekonomicznych



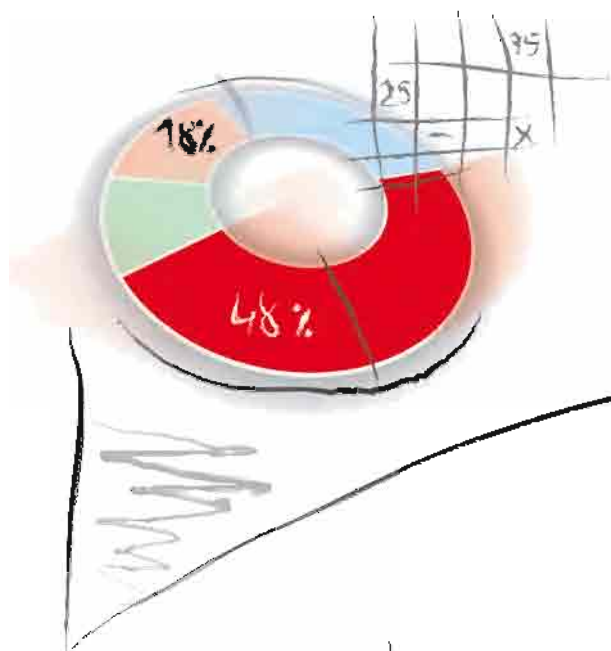
Andrzej Krawczyk
Członek Zarządu
ds. pracowniczych i administracyjnych



Krzysztof Szwed
Członek Zarządu
ds. jakości produktu i sprzedaży



Grażyna Liberadzka
Członek Zarządu
ds. współpracy z Unią Europejską



Strategia rozwoju



Rok 2004 był pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania polskiego rynku kolejowego według zasad nowej ustawy o transporcie kolejowym, która weszła w życie w czerwcu 2003 r. Ustawa ta wyznaczyła podstawy funkcjonowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., regulując zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania nią oraz jej utrzymania.

Zgodnie z tymi zasadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest podmiotem gospodarczym zarządzającym liniami kolejowymi. Podstawowe funkcje Spółki to:

- budowa i utrzymanie infrastruktury kolejowej,
- prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych,
- utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- udostępnianie tras dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczenie usług z tym związanych,
- zarządzanie nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

2004 był również rokiem akcesji Polski do Unii Europejskiej i fakt ten zmienił wiele, również w sytuacji Spółki, jej możliwościach, zadaniach i potrzebach.

Obecnie jednym z najważniejszych wskaźników właściwego funkcjonowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządcy infrastruktury jest zdolność do stopniowego przystosowywania się do unijnych standardów interoperacyjności kolei europejskiej. Oznacza to umiejętność efektywnego pozyskiwania i wykorzystywania unijnych środków finansowych. Spółka przygotowuje się do sprostania tym zadaniom od wielu lat: wcześniej korzystając ze wsparcia środków unijnych w ramach funduszy PHARE i ISPA, a od czasu akcesji ze środków Funduszu Spójności oraz funduszy strukturalnych.

Aby uzyskać możliwość dofinansowania z unijnego budżetu, strategia i cele Spółki muszą być zgodne z polityką transportową UE, która kładzie nacisk na:

- wyeliminowanie wąskich gardeł w infrastrukturze transportowej,
- poprawę bezpieczeństwa w przewozach pasażerskich i towarowych

oraz z zasadami rozwoju polityki transportowej Polski, gdzie podstawowy cel określony w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2004 - 2006 mówi o modernizacji, odbudowie oraz rozbudowie sieci transportowych o znaczeniu międzynarodowym (transeuropejska sieć transportowa TEN-T).

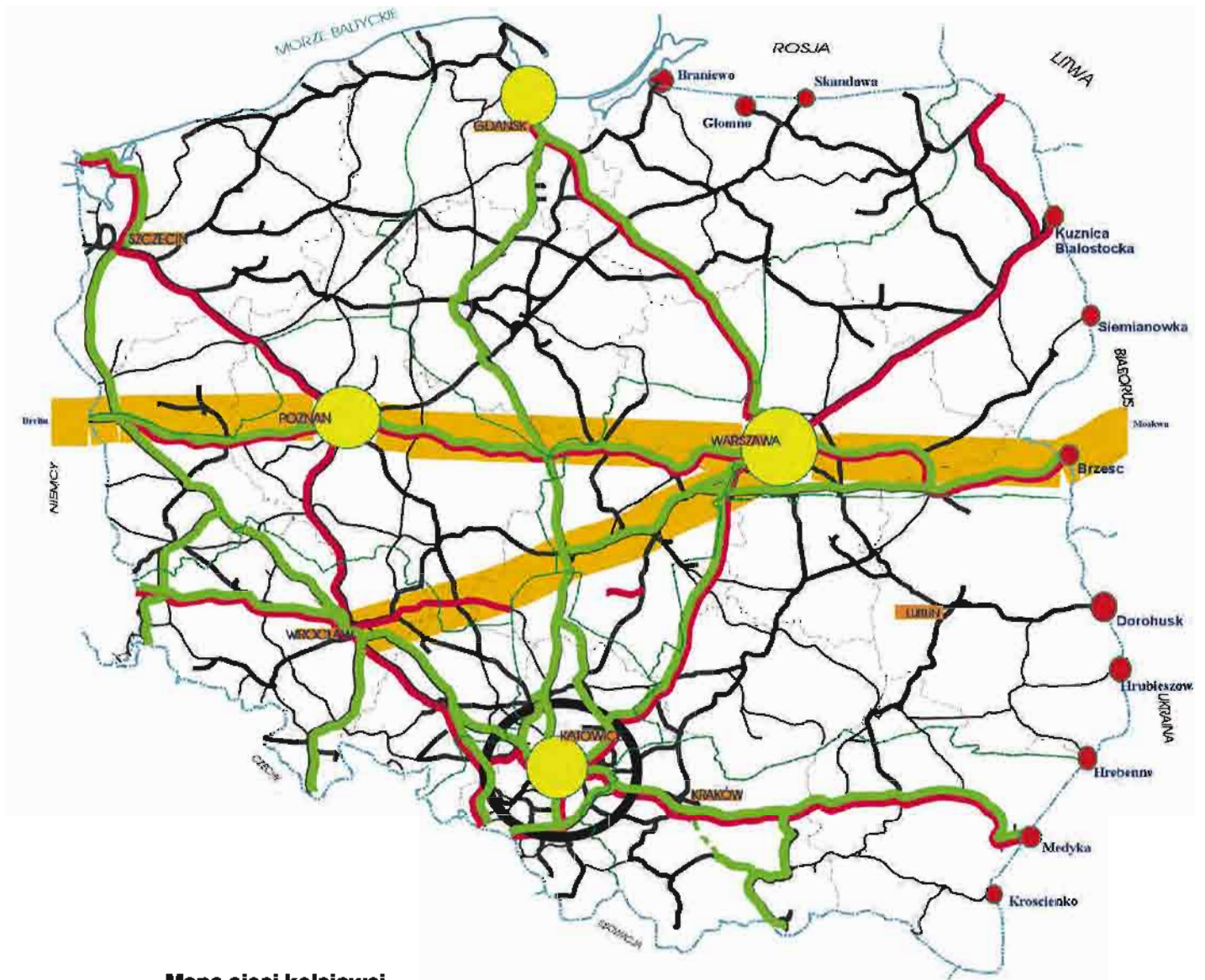
Priorytetowe przedsięwzięcia modernizacyjne na sieci kolejowej zaplanowane na okres 2004 - 2006 oraz przewidywane do realizacji w kolejnych perspektywach budżetowych pokazane są na mapie obok.

Realizacja programu modernizacji w odniesieniu do linii kolejowych leżących w głównych europejskich korytarzach transportowych, objętych międzynarodowymi umowami i innych linii ważnych ze względów gospodarczych, społecznych i obronnych oznacza:

- przystosowanie linii do jazdy pociągów z prędkością 160 km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego, przy nacisku na oś 225 kN,
- poprawę jakości urządzeń technicznych i elektroenergetycznych oraz technologii prowadzenia ruchu,
- eliminację ograniczeń eksploatacyjnych.

Równie ważne jest stworzenie oferty infrastrukturalnej odpowiadającej wymaganiom rynku przewozowego, spełniającej oczekiwania klientów Spółki - przewoźników kolejowych oraz ich klientów, co oznacza konkurencyjne warunki przewozu po liniach o europejskim standardzie i wyposażonych w system kierowania ruchem pociągów ERTMS. Kolejnym ważnym celem jest podniesienie bezpieczeństwa transportu kolejowego, przesunięcie potoków przewozów ładunków z dróg kołowych na kolej oraz zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

Priorytety modernizacyjne

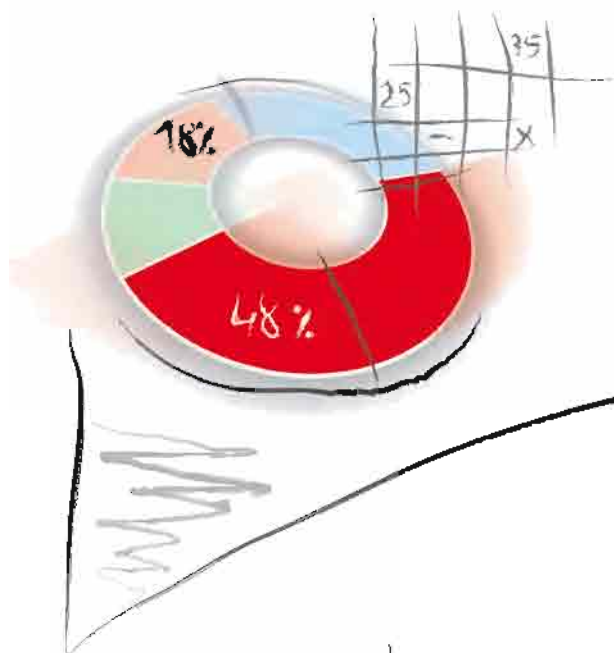


**Mapa sieci kolejowej
z oznaczeniem linii AGC i AGTC**

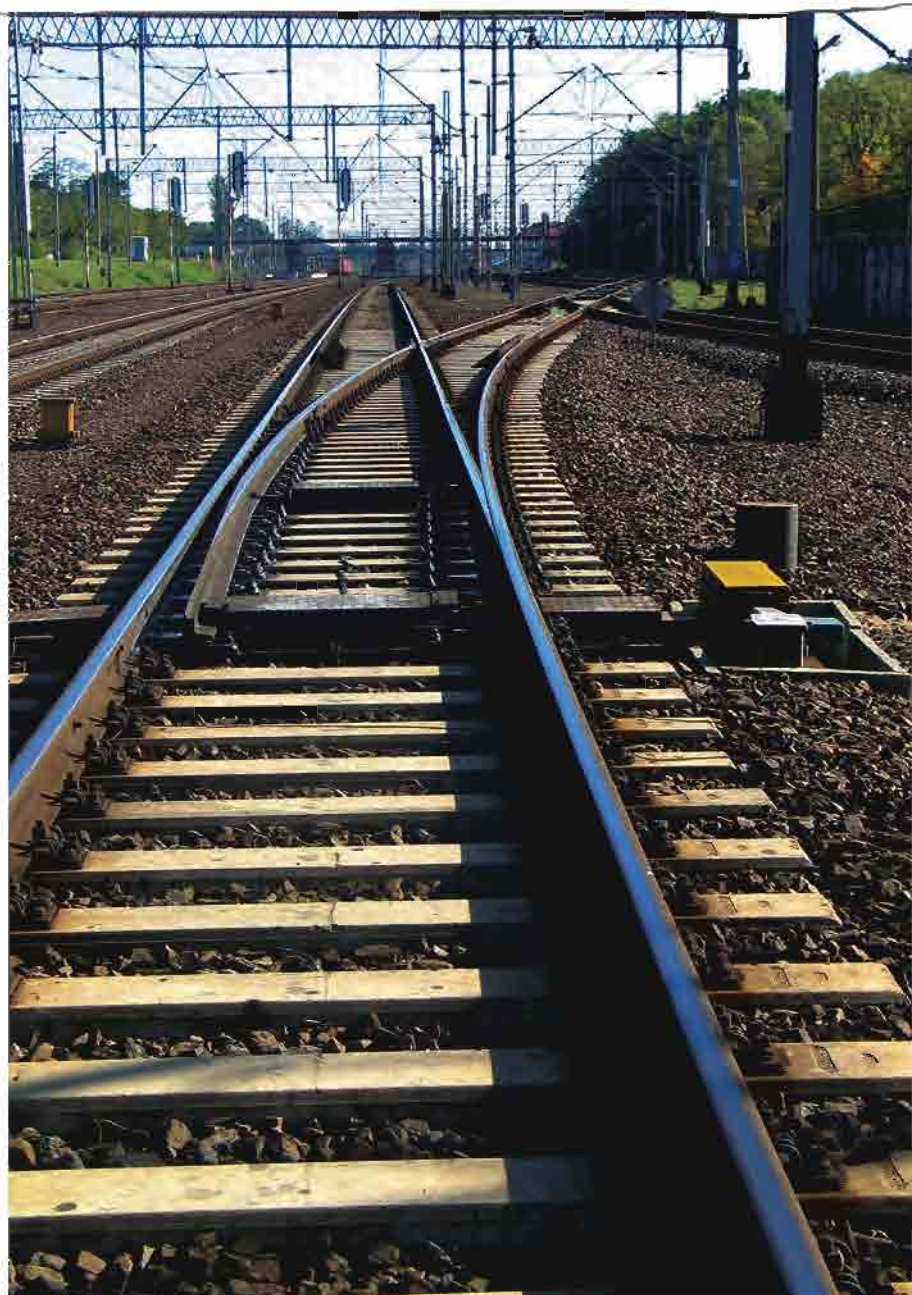
- linie kolejowe
- linie AGTC
- linie AGC
- węzły kolejowe
- przejścia graniczne
- linie HS

Właściwe wywiązanie się Spółki ze zobowiązań oraz realizacja własnych celów strategicznych są więc oparte na możliwościach uzyskania odpowiednich środków finansowych z budżetu państwa, funduszy UE oraz przeprowadzaniu dalszego procesu restrukturyzacji, który pozwoli zrationalizować wydatki i zwiększyć przychody. Obecnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza szlakami kolejowymi o łącznej długości ponad 23 tys. km, a ruch kolejowy odbywa się na około 19 tys. km. Obowiązujący w Polsce system finansowania kolei przewiduje, że bieżące utrzymanie linii kolejowych musi być finansowane przychodami z udostępniania ich przewoźnikom. Przeprowadzone analizy ekonomiczne wykazały, że dopiero ograniczenie długości sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do około 17 tys. km może zapewnić pokrycie kosztów utrzymania zarządzanych linii. Tylko realizacja takiej strategii może przynieść efekt, jakim jest funkcjonowanie Spółki na zasadach rynkowych, tzn. przyjęcie systemu finansowania infrastruktury, który rzeczywiście dostarczy środków finansowych na działalność operacyjną z uzyskiwanych przychodów ze sprzedaży usług.

Należy pamiętać, że kolejny rok zbliża PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz cały polski sektor kolejowy do funkcjonowania w warunkach zliberalizowanego rynku transportowego. Duży wpływ na sposób jego funkcjonowania będzie miał zaproponowany w 2004 r. przez Komisję Europejską III pakiet kolejowy, w którego współtworzenie na szczeblu rządowym zaangażowana jest również PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wciąż jednak pełnej implementacji wymagają zapisy obecnego II pakietu kolejowego, który wszedł w życie w roku 2004. Uczestnictwo Spółki w tym rynku na równoprawnych zasadach wymaga przygotowań opartych o bezpieczeństwo finansowe dużych projektów inwestycyjnych oraz realizacji spójnej, niedyskryminacyjnej polityki transportowej.

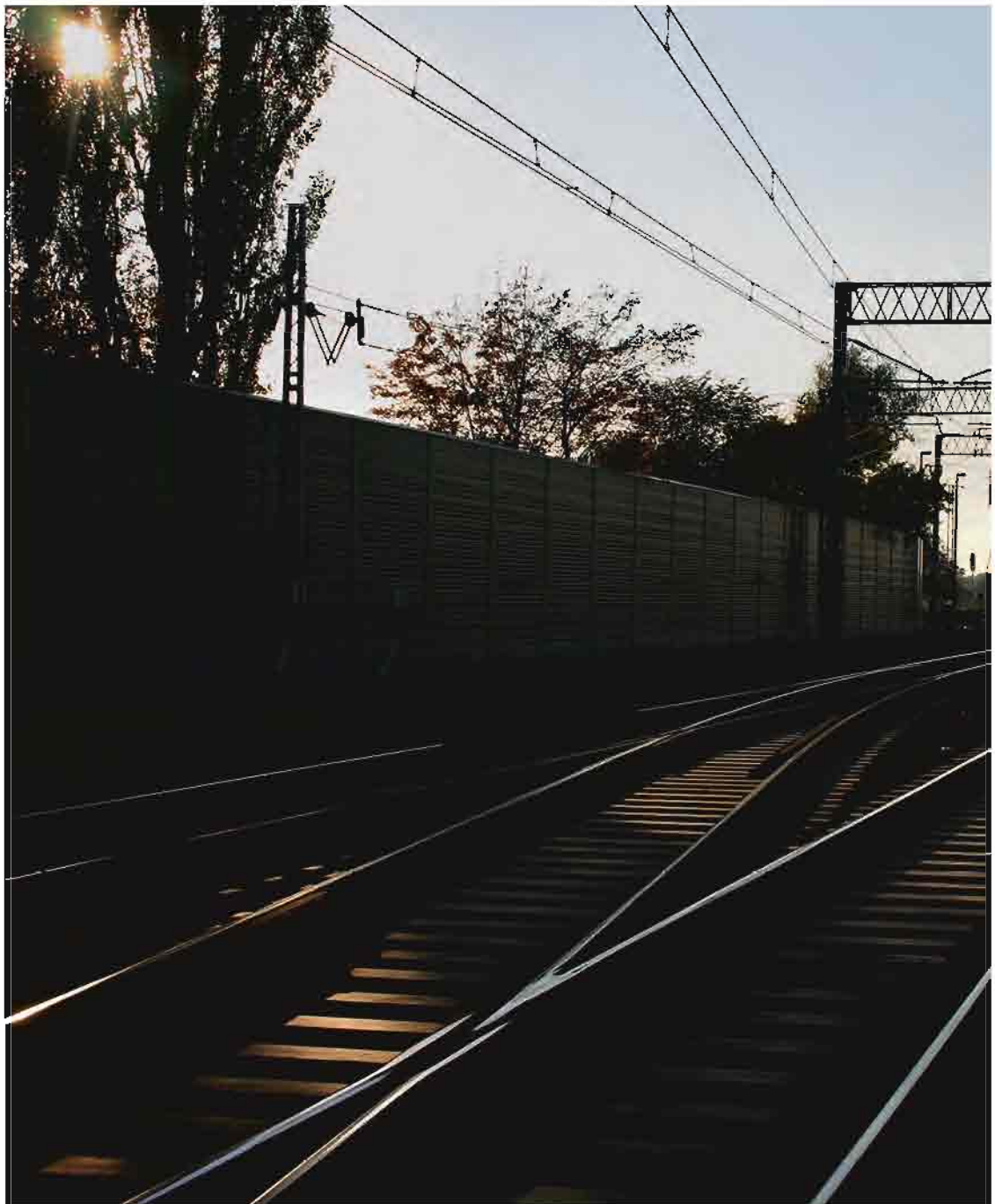


Drogi kolejowe



Administrowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2004 roku infrastruktura kolejowa obejmująca: nawierzchnię (tory, rozjazdy), przejazdy kolejowe, obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, przejścia pod torami, przepusty, tunele liniowe, kładki dla pieszych, ściany oporowe), budynki i budowle w ujęciu ilościowym przedstawiona została w poniższej tabeli.

Zestawienie ilościowe eksploatowanej infrastruktury kolejowej			
Element infrastruktury	Jedn.	Długość linii	Długość torów
Linie eksploatowane (bez torów stacyjnych)	km	19 111,240	27 687,125
w tym:			
linie magistralne	km	4 240,542	8 244,861
linie pierwszorzędne	km	10 173,408	14 608,763
linie drugorzędne	km	3 379,699	3 506,907
linie znaczenia miejscowego	km	1 317,591	1 326,594
Tory stacyjne	km		9100,883
		Ilość	
Rozjazdy w torach czynnych	szt.	44 579	
w tym:			
linie magistralne	szt.	5 861	
linie pierwszorzędne	szt.	9 855	
linie drugorzędne	szt.	2 169	
linie znaczenia miejscowego	szt.	1 184	
tory stacyjne	szt.	25 510	
Przejazdy kolejowe (na wszystkich liniach)	szt.	16 017	
w tym:			
Kat. A	szt.	3 068	
Kat. B	szt.	446	
Kat. C	szt.	1 340	
Kat. D	szt.	11 163	
Eksploatowane obiekty inżynieryjne	szt.	25 574	
w tym:			
mosty i wiadukty	szt.	6 436	
przepusty	szt.	18 042	
pozostałe obiekty	szt.	1 396	
Budynki	szt.	6 628	
	m³	3 950 996	
Perony	szt.	5 323	
Wiaty	szt.	2 058	
Inne budowle	szt.	2 613	



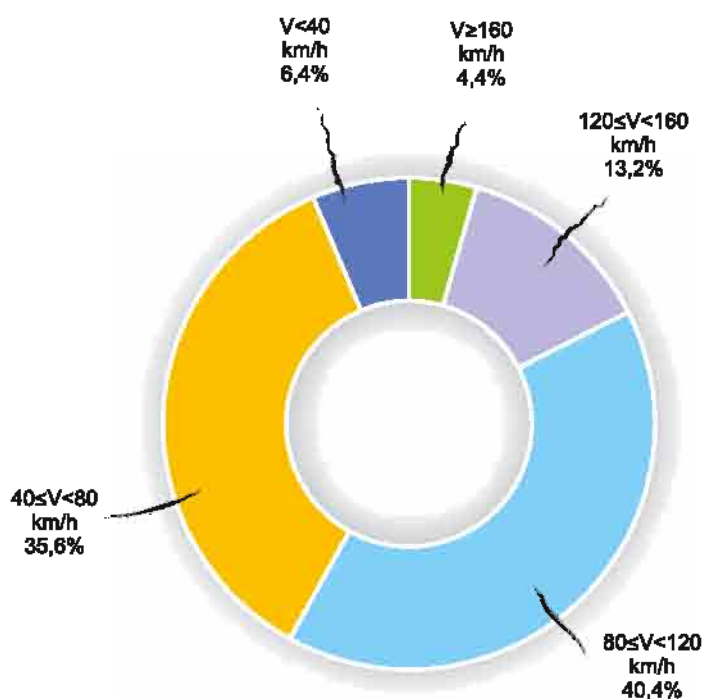
W pozycji „Linie eksploatowane” ujęte zostały wszystkie linie, po których odbywa się ruch pociągów na podstawie „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2003/2004” oraz prowadzone są przewozy komercyjne.

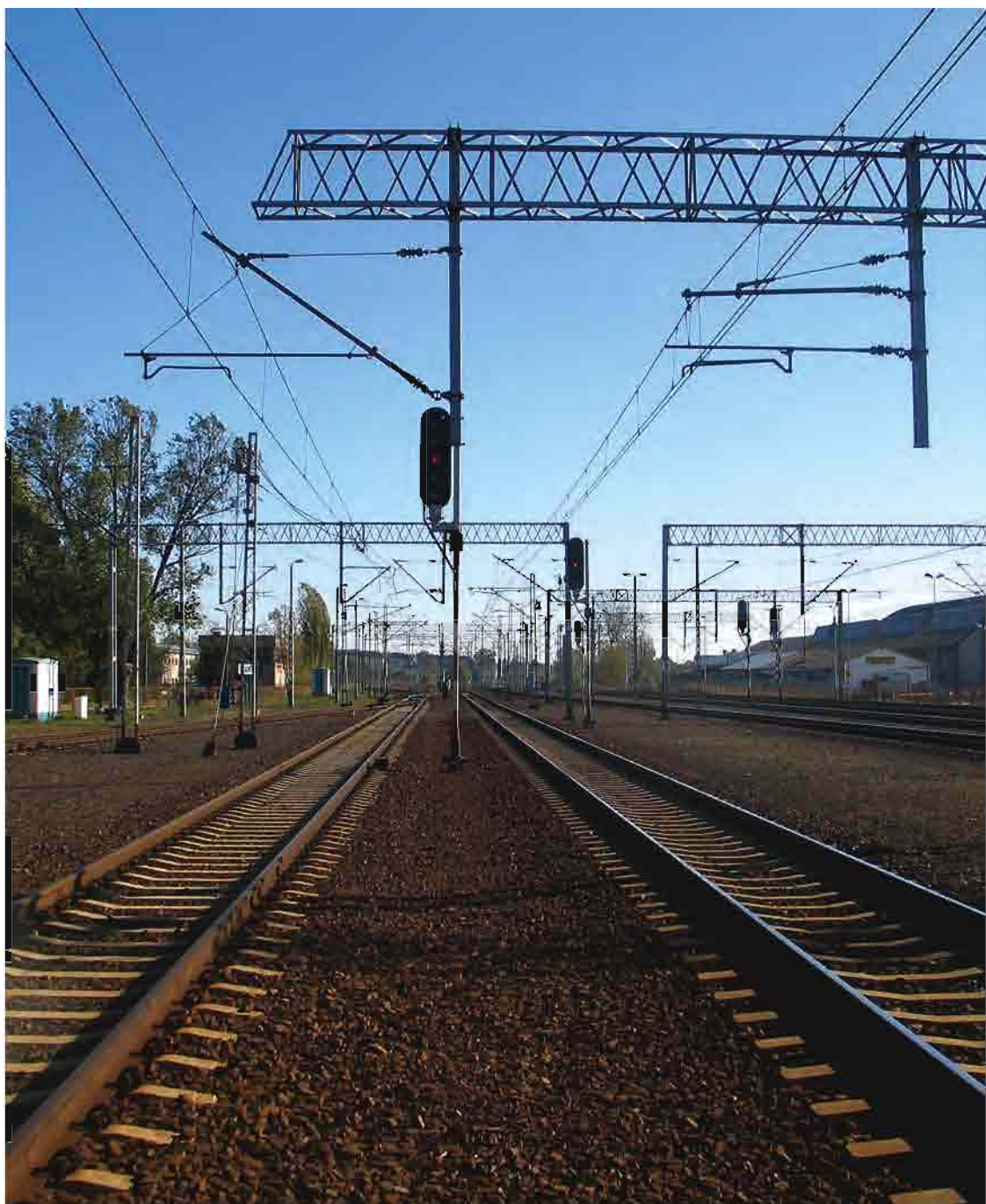
Pomimo dużego wysiłku włożonego w 2004 r. w powstrzymanie procesu dekapitalizacji infrastruktury drogowej, nie uzyskano satysfakcjonujących rezultatów i następuje dalsze obniżenie parametrów eksploatacyjnych na liniach kolejowych. Parametrem, który najlepiej obrazuje pogarszanie się stanu technicznego jest prędkość kursowania pociągów. Strukturę rozkładu prędkości przedstawia tabela i wykres.

**Procentowy udział długości torów
w zależności od prędkości maksymalnej**

Przedział prędkości	Długość torów	Procentowy udział długości torów
$V \geq 160$ km/h	1213,2	4,4%
$120 \leq V < 160$ km/h	3662,6	13,2%
$80 \leq V < 120$ km/h	11187,1	40,4%
$40 \leq V < 80$ km/h	9851,3	35,6%
$V < 40$ km/h	1773,0	6,4%
Razem	27687,1	

**Procentowy udział długości torów
w zależności od prędkości maksymalnej**





Porównanie prędkości obowiązujących w roku 2004 z prędkościami z lat poprzednich pozwala stwierdzić, że prędkości rzędu 120 km/h i wyższe obowiązują na podobnej długości torów jak w latach ubiegłych. Niestety, na liniach o niższych prędkościach nastąpiło dalsze ich obniżenie na około 1029 km toru oraz nastąpił wzrost ilości punktowych ograniczeń prędkości. Porównanie ilości ograniczeń prędkości na początku roku i na ostatni dzień obowiązywania rozkładu jazdy 2003/04 przedstawione zostało w tabeli.

Ograniczenia prędkości

Stan na dzień	Ilość (szt.)	Długość (km toru)
01.01.2004	4425	2413,0
11.12.2004	4607	2618,7
Wzrost	182	205,7

Podstawowymi uwarunkowaniami, które mają wpływ na jakość oferty przewozowej i bezpieczeństwo są:

- eksploatawanie podkładów z drewna iglastego na długości około 10,4 tys. km torów (w tym około 6,5 tys. km torów głównych zasadniczych) o przekroczonym okresie użytkowania wynoszącym 18 lat,
- eksploatawanie szyn obrabianych cieplnie o dużej wadliwości na długości około 3700 km toru,
- niezadowalający stan nawierzchni drogowej na przejazdach kolejowych,
- niekorzystna struktura wiekowa kolejowych obiektów inżynierskich,
- zmienione warunki eksploatacji obiektów inżynierskich w zakresie podwyższenia prędkości pociągów (pasażerskich i towarowych), zwiększenia nacisku na oś i mb w stosunku do warunków projektowanych,
- długotrwałe eksploatawanie uszkodzonych obiektów inżynierskich w warunkach ograniczeń eksploatacyjnych, skutkujące przyspieszoną degradacją ich stanu technicznego i zwiększeniem zakresu robót przywracających wymagane parametry użytkowe.

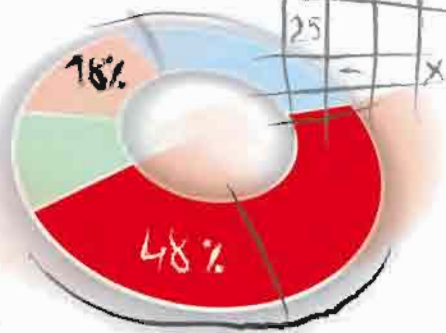
W zakresie obiektów inżynierskich obecne działania Spółki skoncentrowane są na przystosowaniu obiektów do nowych, wyższych parametrów użytkowych na modernizowanych liniach kolejowych oraz odtwarzaniu parametrów użytkowych na liniach pozostałych. Stosowanie nowych rozwiązań technicznych i technologii robót pozwala obniżyć koszty i skrócić czas zamknięć torów niezbędnych na realizację robót.

Podjmując te działania Spółka dąży do powstrzymania dekapitalizacji kolejowych obiektów inżynierskich. Na koniec roku 2004 z eksploatacji wyłączonych było 30 obiektów, a eksploatowanych z ograniczeniami 522. Poziom tych wielkości był zbliżony do notowanych w końcu 2003 roku.

W roku 2004 podjęto działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Obejmowały one:

- propozycję nowelizacji rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie uwzględniającą współfinansowanie, modernizację i utrzymanie przejazdów przez zarządców dróg i samorządy terytorialne,
- rozpoczęcie prac nad opracowaniem przez Politechnikę Warszawską nowych, lekkich konstrukcji wiaduktów nad liniami kolejowymi, wykorzystujących najnowsze osiągnięcia inżynierii materiałowej,
- opracowanie wieloletniego planu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach.

Finansowanie infrastruktury



Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym finansowanie przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym oraz inwestycji kolejowych wynikających z umów i porozumień międzynarodowych jest obowiązkiem budżetu państwa. Z uwagi na niewystarczające środki przewidziane na powyższe cele w kolejnych ustawach budżetowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zmuszone były we własnym zakresie pozyskać alternatywne źródła finansowania. Do realizacji powyższego celu powołane zostało na szczeblu Centrali Spółki Biuro Finansowania Infrastruktury.

W roku 2004, po przeprowadzeniu procedury związanej z uzyskaniem gwarancji Skarbu Państwa, uruchomiony został kredyt w Europejskim Banku Inwestycyjnym w wysokości 80 mln euro, przeznaczony na likwidację ograniczeń eksploatacyjnych w podstawowej sieci kolejowej. Oceniając stan infrastruktury kolejowej, można stwierdzić, że w całym systemie dróg kolejowych istnieją krótkie odcinki torów lub pojedyncze obiekty inżynieryjne o znacznie gorszych parametrach technicznych (tzw. „wąskie gardła”). Powoduje to konieczność wprowadzenia ograniczeń prędkości pociągów. Ograniczenia te wpływają także na zmniejszenie przepustowości całej linii. Likwidacja istniejących wąskich gardeł (łącznie ze stosunkowo niewielkimi nakładami) spowoduje zwiększenie przepustowości całej sieci. Dzięki temu nastąpi lepsze wykorzystanie infrastruktury, co w efekcie powinno przynieść wzrost przychodów przedsiębiorstwa. Pierwsza transza tego kredytu w wysokości 50 mln euro wpłynęła na konto w październiku 2004 roku, zaś pozostałe 30 milionów euro w lutym 2005 roku.

Równolegle z pracami nad uruchomieniem powyższego kontraktu trwały prace nad pozyskaniem dalszych środków. I tak, po trudnych negocjacjach, 26 listopada 2004 roku została podpisana kolejna umowa z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na kredyt ramowy w wysokości 300 mln euro, przeznaczony na współfinansowanie kolejowych projektów modernizacyjnych przewidzianych do realizacji do 2010 roku w ramach programów pomocowych Unii Europejskiej. Kredyt jest udzielany na 25 lat z karencją spłaty rat kapitałowych do końca 2012 roku z oprocentowaniem według referencyjnych stawek banku, przy czym umowa dopuszcza zastosowanie stałego lub zmiennego oprocentowania w odniesieniu do poszczególnych transz kredytu.



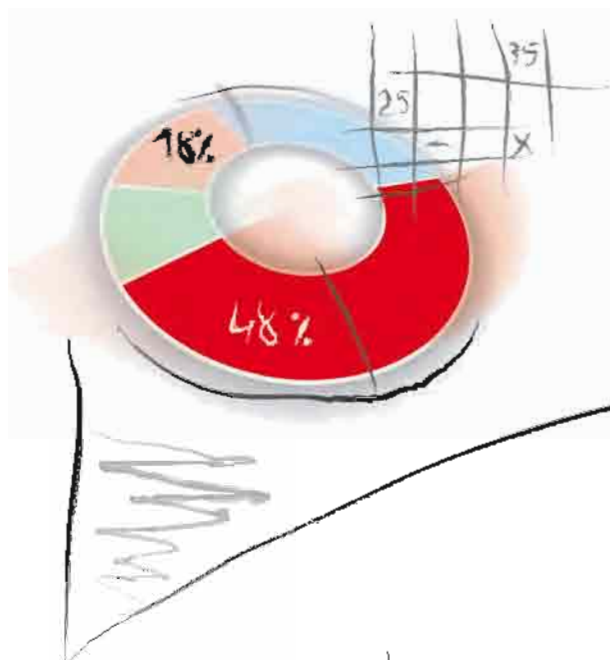


Bank aktualnie dopuszcza wykorzystanie kredytu na opłacenie naszych zobowiązań wobec wykonawców na następujących projektach modernizacyjnych, realizowanych w ramach unijnych programów pomocowych:

- na linii E 20: odcinki Rzepin - Granica Państwa, węzeł poznański, Mińsk Mazowiecki - Siedlce, Siedlce - Terespol,
- na linii E 30 i CE 30: odcinki Węgliniec - Legnica, Węgliniec - Zgorzelec, Węgliniec - Bielawa Dolna oraz Legnica - Wrocław - Opole (ostatni odcinek finansowany dotychczas ze środków budżetu państwa, zaciągniętego przez PKP S.A. kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego na usunięcie skutków powodzi oraz grantu PHARE PL 9908.03),
- na linii E 65 Warszawa - Gdynia,
- na linii E 59 Poznań - Wrocław,
- na liniach 1 i 17 Warszawa - Koluszki - Łódź.

Bank dopuszcza - po uprzednim rozpatrzeniu i zatwierdzeniu w porozumieniu z odpowiednimi służbami unijnymi - rozszerzenie listy projektów przewidzianych do współfinansowania omawianym kredytem.

Kredyt będzie kontynuowany w miarę zaawansowania realizacji projektów oraz wysokości dotacji inwestycyjnych z budżetu państwa, dostępnych w poszczególnych latach, maksymalnie do aktualnego poziomu gwarancji Skarbu Państwa, które będą sukcesywnie wystawiane w kwotach po 100 mln euro, dla uniknięcia zapłaty z góry jednorazowej prowizji w równowartości złotowej kwoty 5,4 mln euro.



Inwestycje



Działania inwestycyjne prowadzone w roku 2004 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. związane były głównie z wyzwaniami stawianymi przez proces integracji europejskiej, którego kluczowym elementem jest zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności przestrzennej wszystkich obszarów Wspólnoty. W ramach tych działań oczekiwane jest stworzenie odpowiedniego poziomu usług transportowych. Realizacja planów Unii Europejskiej, szczególnie w kontekście jej poszerzenia o nowe państwa, wiąże się z rozwojem jednolitego europejskiego systemu transportowego. Najważniejsze linie kolejowe, przebiegające przez teren krajów przyjętych w 2004 roku do Unii Europejskiej, zostały włączone w europejską sieć transportową TEN-T (Trans-European Network - Transport). Aby zapewnić sprawny i bezpieczny przewóz pasażerów i towarów, linie te muszą spełnić określone wymagania techniczne. Poprawa stanu sieci kolejowej i wprowadzenie europejskich standardów była i pozostaje nadal jednym z istotnych elementów dostosowania infrastruktury naszego kraju do wymogów Unii Europejskiej. Modernizacja linii kolejowych objętych siecią TEN-T (łączna długość tej sieci na terytorium Polski wynosi 5 277 km) zgodnie z priorytetami rynkowymi jest jednym z kluczowych elementów bezpośrednio wpływających na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.

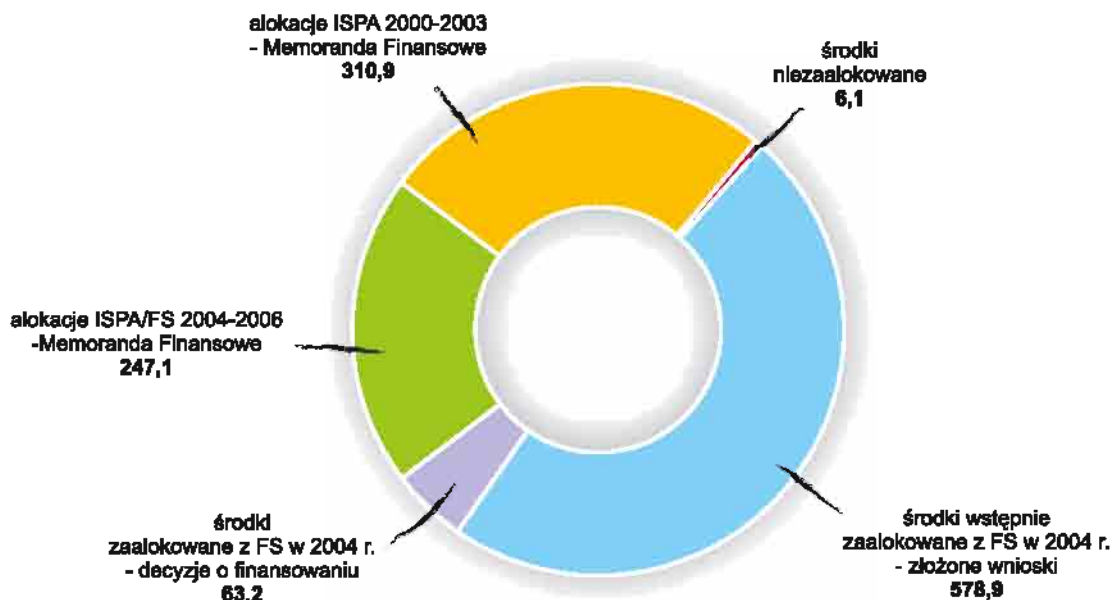
Sfinansowanie tak ambitnego zadania przy użyciu jedynie środków własnych (w tym dotacji budżetowej) byłoby niemożliwe. Stąd też PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stara się w pełni wykorzystać dostępne środki pochodzące z funduszy europejskich. Przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej podstawowymi instrumentami pomocy przedakcesyjnej były środki z funduszu Phare, a od 1 stycznia 2000 r. z funduszu ISPA (Przedakcesyjny Instrument Polityki Strukturalnej). Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej zostały Polsce udostępnione nowe fundusze dotyczące transportu kolejowego: Fundusz Spójności oraz Europejskie Fundusze Rozwoju Regionalnego. W dziedzinie kolejnictwa fundusze te przeznaczone są przede wszystkim na modernizację infrastruktury kolejowej. Postęp w pozyskiwaniu i wdrażaniu środków z funduszy Unii Europejskiej w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. charakteryzują poniższe informacje:

Według stanu na dzień:	31 grudnia 2001 r.	31 grudnia 2002 r.	31 grudnia 2003 r.	31 grudnia 2004 r.
Ilość podpisanych Memorandów Finansowych ¹⁾ (ISPA, FS, TEN-T)	3	10	10	16 ²⁾
Indeks zmian	1,00	3,33	3,33	5,33
Kwota dofinansowana przez Komisję Europejską (całkowita kwota grantu) w mln	121,9	555,3	555,3	624,5
Indeks zmian	1,00	4,56	4,56	5,12
Liczba zawartych kontraktów	1	7	12	26
Indeks zmian	1,00	7,00	12,00	26,00
Wartość zawartych kontraktów (w mln euro)	11,6	117,5	165,4	341,2
Indeks zmian	1,00	10,13	14,26	29,41
Zrealizowane płatności w mln euro (w tym środki własne za ISPA/FS)	0,0	18,8	70,6 (3,8)	186,4 (22,6)
Indeks zmian	-	1,00	3,76	9,91

¹⁾ jako kryterium zaliczenia do okresu sprawozdawczego przyjęto datę podpisania Memorandum Finansowego przez stronę polską;

²⁾ w tym 2 projekty TEN-T.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest beneficjentem 11 projektów współfinansowanych z funduszu ISPA, 3 projektów z Funduszu Spójności oraz 2 projektów w ramach Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T). Łączna kwota grantów UE na te cele wynosi 1209,5 mln euro (w tym 3,3 mln euro w ramach projektów TEN-T).



Środki Funduszu ISPA są wykorzystywane w realizacji następujących projektów:

- projekt ISPA 2000/PL/16/P/PT/002 - modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Mińsk Mazowiecki - Siedlce,
- projekt ISPA 2000/PL/16/P/PT/003 - modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Rzepin - Granica Państwa,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/012 - modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Siedlce - Terespol, Etap I,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/013 - modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Legnica - Węglińiec,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/014 - modernizacja poznańskiego węzła kolejowego na linii kolejowej E20,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/015 - poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce (tzw. „wąskie gardła”),
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/016 - modernizacja linii E 30 na odcinku Węglińiec - Zgorzelec oraz Węglińiec - Bielawa Dolna,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/005 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa - Działdowo - Gdynia,
- projekt ISPA 2002/PL/16/P/PA/008 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa - Białystok - Sokółka - Suwałki - Trakiszki (Rail Baltica)”,
- projekt ISPA 2002/PL/16/P/PA/009 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja korytarza kolejowego II (E 20 i CE 20) pozostałe roboty”,
- projekt ISPA 2002/PL/16/P/PA/012 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 30/CE 30 na odcinku Opole - Katowice - Kraków.

Koszty kwalifikowane tych projektów wynoszą ogółem 734,8 mln euro, a maksymalny udział ISPA 558,0 mln euro.

W ramach Funduszu Spójności w latach 2004-2006 Unia Europejska skieruje na inwestycje kolejowe w Polsce 895,4 mln euro (w tym 247,2 mln euro na kontynuację projektów ISPA i 648,2 mln euro na nowe projekty Funduszu Spójności). Oprócz kontynuacji projektów rozpoczętych w ramach Funduszu ISPA, zrealizowane będą następujące nowe zadania:

- projekt 2004/PL/16/C/PT/006 - modernizacja linii kolejowej E 65 Warszawa - Gdynia, etap I oraz etap II*,
- projekt 2004/PL/16/C/PT/005 - modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań, etap I oraz etap II*,
- projekt 2004/PL/16/C/PA/002 - wsparcie procesu przygotowania i realizacji projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności.

Realizacja projektów ISPA/FS oraz FS (stan na 31 grudnia 2004 r.)



14 realizowanych memorandów finansowych/decyzji Ko-misji Europejskiej

26 zawartych kontraktów o wartości 341,2 mln euro

2 ukończone projekty w zakresie podstawowym określonym w Memorandum Finansowym:
- E20 Mińsk Mazowiecki - Siedlce,
- E20 Rzepin - granica państwa realizacja zakresów dodatkowych zgodnie z modyfikacją memorandum

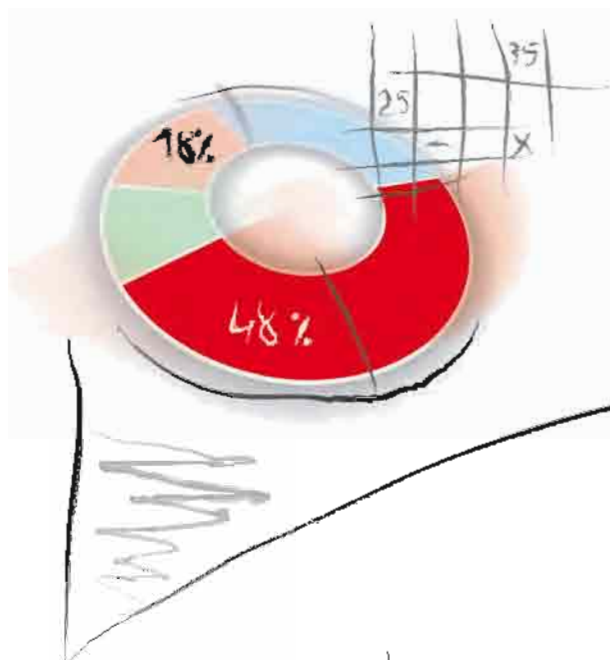
W roku 2004 Komisja Europejska zatwierdziła do współfinansowania dwa projekty TEN-T:

- projekt 2004-PL-92602-S - przygotowanie projektu „Modernizacja linii E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście”,
- projekt 2004-PL-92601-S - przygotowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - Granica Państwa”.

Za wdrażanie projektów unijnych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiada mianowany przez rząd polski zastępca sektorowego urzędnika zatwierdzającego (Sub-SUZ). Obecnie funkcję tę pełni Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Grażyna Liberadzka.

Dla pełnienia funkcji wyznaczonych przez sektorowego urzędnika zatwierdzającego (Podsekreterz Stanu w MI) stworzono w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. strukturę, w skład której wchodzi zespół: Biura Inwestycji, Biura Rachunkowości i Finansów oraz Zespół Audytorów Wewnętrznych. Od lipca 2002 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Biuro Inwestycji) przejęła od PKP S.A. Jednostkę Wdrażającą Kolejowe Przedsięwzięcia Współfinansowane przez Unię Europejską, która wraz z zespołami technicznymi tego biura tworzy podstawę wdrażania kolejowych projektów unijnych.

* I etap dotyczy opracowania dokumentacji projektowej



Inwestycje



Działania inwestycyjne prowadzone w roku 2004 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. związane były głównie z wyzwaniami stawianymi przez proces integracji europejskiej, którego kluczowym elementem jest zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności przestrzennej wszystkich obszarów Wspólnoty. W ramach tych działań oczekiwane jest stworzenie odpowiedniego poziomu usług transportowych. Realizacja planów Unii Europejskiej, szczególnie w kontekście jej poszerzenia o nowe państwa, wiąże się z rozwojem jednolitego europejskiego systemu transportowego. Najważniejsze linie kolejowe, przebiegające przez teren krajów przyjętych w 2004 roku do Unii Europejskiej, zostały włączone w europejską sieć transportową TEN-T (Trans-European Network - Transport). Aby zapewnić sprawny i bezpieczny przewóz pasażerów i towarów, linie te muszą spełnić określone wymagania techniczne. Poprawa stanu sieci kolejowej i wprowadzenie europejskich standardów była i pozostaje nadal jednym z istotnych elementów dostosowania infrastruktury naszego kraju do wymogów Unii Europejskiej. Modernizacja linii kolejowych objętych siecią TEN-T (łączna długość tej sieci na terytorium Polski wynosi 5 277 km) zgodnie z priorytetami rynkowymi jest jednym z kluczowych elementów bezpośrednio wpływających na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.

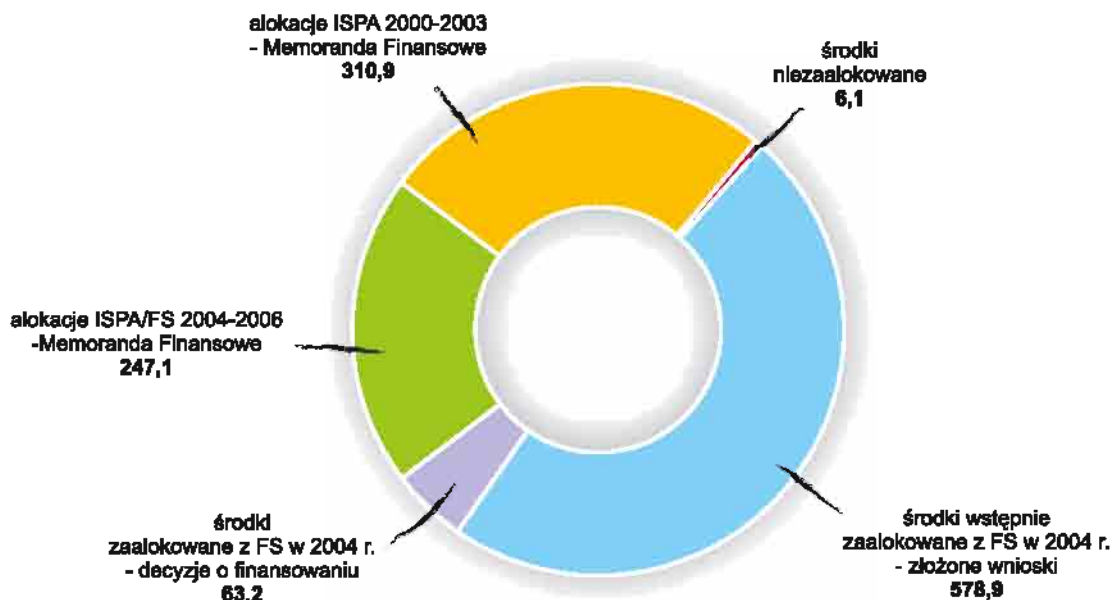
Sfinansowanie tak ambitnego zadania przy użyciu jedynie środków własnych (w tym dotacji budżetowej) byłoby niemożliwe. Stąd też PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stara się w pełni wykorzystać dostępne środki pochodzące z funduszy europejskich. Przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej podstawowymi instrumentami pomocy przedakcesyjnej były środki z funduszu Phare, a od 1 stycznia 2000 r. z funduszu ISPA (Przedakcesyjny Instrument Polityki Strukturalnej). Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej zostały Polsce udostępnione nowe fundusze dotyczące transportu kolejowego: Fundusz Spójności oraz Europejskie Fundusze Rozwoju Regionalnego. W dziedzinie kolejnictwa fundusze te przeznaczone są przede wszystkim na modernizację infrastruktury kolejowej. Postęp w pozyskiwaniu i wdrażaniu środków z funduszy Unii Europejskiej w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. charakteryzują poniższe informacje:

Według stanu na dzień:	31 grudnia 2001 r.	31 grudnia 2002 r.	31 grudnia 2003 r.	31 grudnia 2004 r.
Ilość podpisanych Memorandów Finansowych ¹⁾ (ISPA, FS, TEN-T)	3	10	10	16 ²⁾
Indeks zmian	1,00	3,33	3,33	5,33
Kwota dofinansowana przez Komisję Europejską (całkowita kwota grantu) w mln	121,9	555,3	555,3	624,5
Indeks zmian	1,00	4,56	4,56	5,12
Liczba zawartych kontraktów	1	7	12	26
Indeks zmian	1,00	7,00	12,00	26,00
Wartość zawartych kontraktów (w mln euro)	11,6	117,5	165,4	341,2
Indeks zmian	1,00	10,13	14,26	29,41
Zrealizowane płatności w mln euro (w tym środki własne za ISPA/FS)	0,0	18,8	70,6 (3,8)	186,4 (22,6)
Indeks zmian	-	1,00	3,76	9,91

¹⁾ jako kryterium zaliczenia do okresu sprawozdawczego przyjęto datę podpisania Memorandum Finansowego przez stronę polską;

²⁾ w tym 2 projekty TEN-T.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest beneficjentem 11 projektów współfinansowanych z funduszu ISPA, 3 projektów z Funduszu Spójności oraz 2 projektów w ramach Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T). Łączna kwota grantów UE na te cele wynosi 1209,5 mln euro (w tym 3,3 mln euro w ramach projektów TEN-T).



Środki Funduszu ISPA są wykorzystywane w realizacji następujących projektów:

- projekt ISPA 2000/PL/16/P/PT/002 - modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Mińsk Mazowiecki - Siedlce,
- projekt ISPA 2000/PL/16/P/PT/003 - modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Rzepin - Granica Państwa,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/012 - modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Siedlce - Terespol, Etap I,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/013 - modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Legnica - Węgliniec,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/014 - modernizacja poznańskiego węzła kolejowego na linii kolejowej E20,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/015 - poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce (tzw. „wąskie gardła”),
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/016 - modernizacja linii E 30 na odcinku Węgliniec - Zgorzelec oraz Węgliniec - Bielawa Dolna,
- projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/005 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa - Działdowo - Gdynia,
- projekt ISPA 2002/PL/16/P/PA/008 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa - Białystok - Sokółka - Suwałki - Trakiszki (Rail Baltica)”,
- projekt ISPA 2002/PL/16/P/PA/009 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja korytarza kolejowego II (E 20 i CE 20) pozostałe roboty”,
- projekt ISPA 2002/PL/16/P/PA/012 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 30/CE 30 na odcinku Opole - Katowice - Kraków.

Koszty kwalifikowane tych projektów wynoszą ogółem 734,8 mln euro, a maksymalny udział ISPA 558,0 mln euro.

W ramach Funduszu Spójności w latach 2004-2006 Unia Europejska skieruje na inwestycje kolejowe w Polsce 895,4 mln euro (w tym 247,2 mln euro na kontynuację projektów ISPA i 648,2 mln euro na nowe projekty Funduszu Spójności). Oprócz kontynuacji projektów rozpoczętych w ramach Funduszu ISPA, zrealizowane będą następujące nowe zadania:

- projekt 2004/PL/16/C/PT/006 - modernizacja linii kolejowej E 65 Warszawa - Gdynia, etap I oraz etap II*,
- projekt 2004/PL/16/C/PT/005 - modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław - Poznań, etap I oraz etap II*,
- projekt 2004/PL/16/C/PA/002 - wsparcie procesu przygotowania i realizacji projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności.

Realizacja projektów ISPA/FS oraz FS (stan na 31 grudnia 2004 r.)



14 realizowanych memorandów finansowych/decyzji Ko-misji Europejskiej

26 zawartych kontraktów o wartości 341,2 mln euro

2 ukończone projekty w zakresie podstawowym określonym w Memorandum Finansowym:
- E20 Mińsk Mazowiecki - Siedlce,
- E20 Rzepin - granica państwa realizacja zakresów dodatkowych zgodnie z modyfikacją memorandum

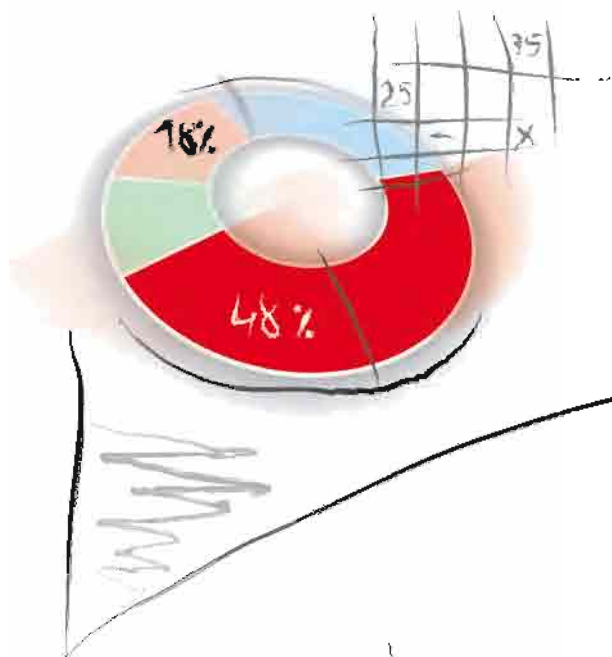
W roku 2004 Komisja Europejska zatwierdziła do współfinansowania dwa projekty TEN-T:

- projekt 2004-PL-92602-S - przygotowanie projektu „Modernizacja linii E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście”,
- projekt 2004-PL-92601-S - przygotowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - Granica Państwa”.

Za wdrażanie projektów unijnych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiada mianowany przez rząd polski zastępca sektorowego urzędnika zatwierdzającego (Sub-SUZ). Obecnie funkcję tę pełni Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Grażyna Liberadzka.

Dla pełnienia funkcji wyznaczonych przez sektorowego urzędnika zatwierdzającego (Podsekreterz Stanu w MI) stworzono w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. strukturę, w skład której wchodzi zespół: Biura Inwestycji, Biura Rachunkowości i Finansów oraz Zespół Audytorów Wewnętrznych. Od lipca 2002 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Biuro Inwestycji) przejęła od PKP S.A. Jednostkę Wdrażającą Kolejowe Przedsięwzięcia Współfinansowane przez Unię Europejską, która wraz z zespołami technicznymi tego biura tworzy podstawę wdrażania kolejowych projektów unijnych.

* I etap dotyczy opracowania dokumentacji projektowej



Sprzedaż tras



Udostępnianie linii kolejowych

Podstawowym produktem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest rozkład jazdy ułożony na zamówienie klienta (przewoźnika kolejowego), sprzedawany jako trasa pociągu na podstawie umowy o udostępnianie linii kolejowych. Przejazdy odbywają się według:

- rocznego rozkładu jazdy (RRJ) przygotowywanego na podstawie wniosków przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach,
- indywidualnego rozkładu jazdy (IRJ), uzupełniającego RRJ,
- rozkładu jazdy dla przejazdów w ramach operatywnego sześciogodzinnego planowania.

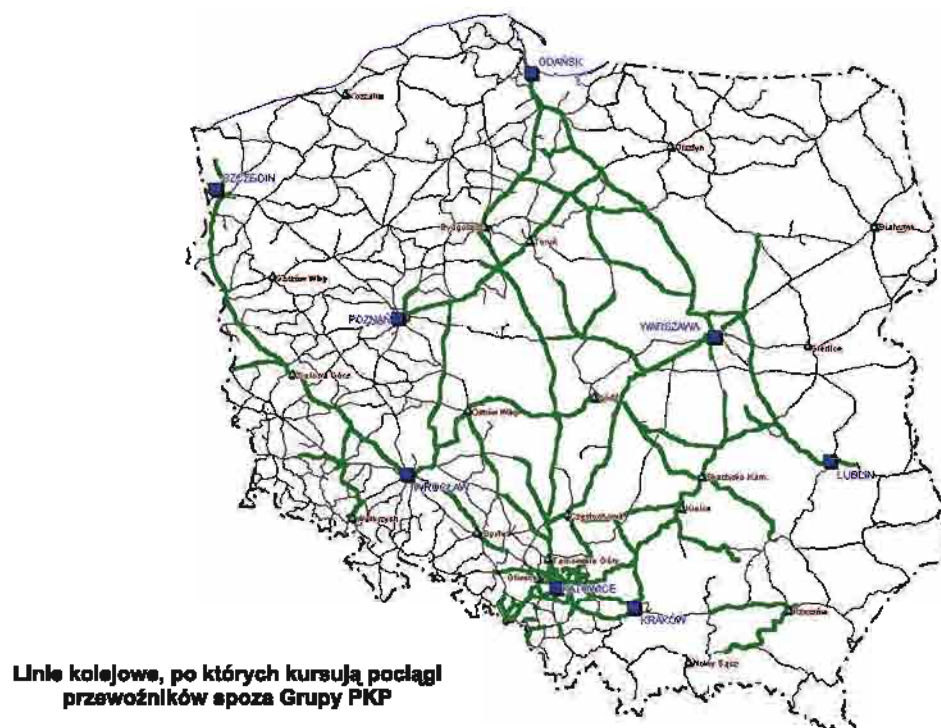
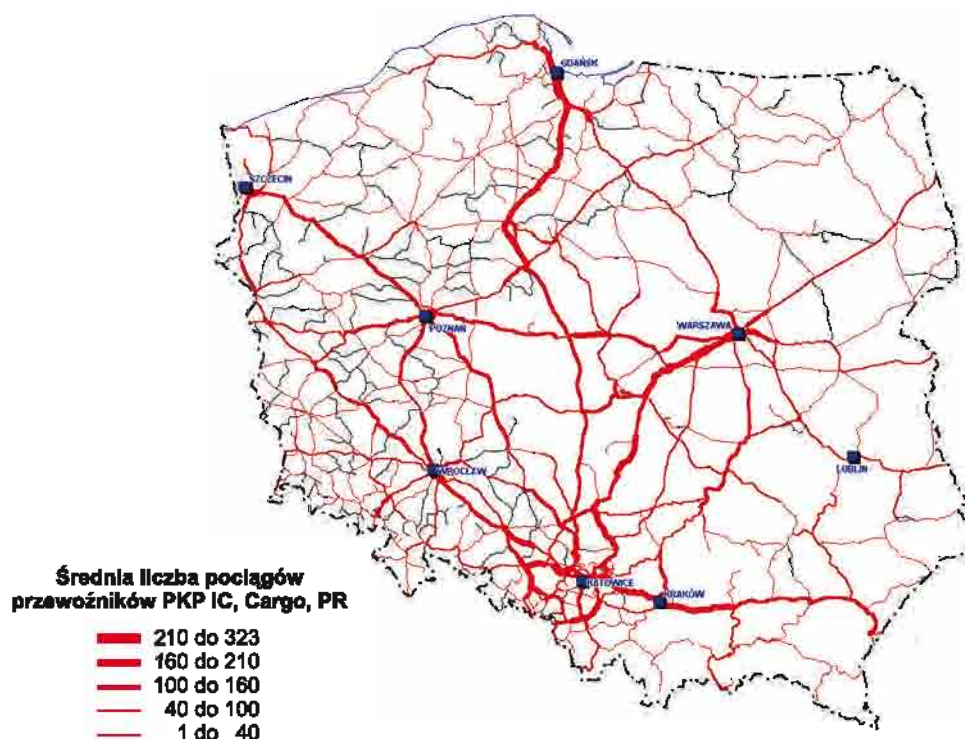
W 2004 r. rozpoczęto przygotowania do wdrożenia nowej formy obsługi przewoźników w ramach tzw. tras katalogowych, opracowanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu niewykorzystywanych zdolności przepustowych linii oraz potencjalnego popytu.

1 kwietnia 2004 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przystąpiła do międzynarodowego stowarzyszenia RailNetEurope, zrzeszającego zarządców infrastruktury kolejowej z 25 państw europejskich. W ramach RailNetEurope działa sieć punktów kompleksowej obsługi przewoźników kolejowych One Stop Shop (OSS). Komórka OSS utworzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działa w ramach Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2004 r. obsługiwała 32 przewoźników:

- COALTRAN Sp. z o.o.
- Connex Česká Železniční s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
- CTL Rail Sp. z o.o.
- DEC Sp. z o.o.
- Euronafit Trzebinia Sp. z o.o.
- Kolej Bałtycka S.A.
- KOLHUT Sp. z o.o.
- Kopalnia Piasku „Kuźnica Warężyńska” S.A.
- Kopalnia Piasku „KOTLARNIA” S.A.
- LausitzBahn GmbH (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
- LOTOS Kolej Sp. z o.o.
- Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o.
- Orlen KolTrans Sp. z o.o.
- PCC Rail Szczakowa S.A.
- PKP CARGO S.A.
- PKP Intercity Spółka z o.o.
- PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.
- PKP Szybka Kolej Miejska Spółka z o.o.
- POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.
- Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.
- Przedsiębiorstwo Kompleksowej Obsługi Bocznic Kolejowych „PETKOL” S.A.
- Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A.
- Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.
- Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne „KOLCHEM-ROKITA” Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. w Rybniku
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o.
- Rail Polska Sp. z o.o.
- RAILTRANS s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
- SPED-KOL BLACHOWNIA Sp. z o.o.
- TRANSODA Sp. z o.o.
- Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz Kosmała Albera Spółka Jawna

Rozkładowe obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników Grupy PKP i spoza niej zostało przedstawione na poniższych mapach.



Zasady dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie kolejowe S.A.

Przedsiębiorca uzyskuje od zarządcy uprawnienie dostępu do infrastruktury kolejowej zarządcy, jeżeli:

- posiada licencję (art. 43 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zwanej dalej ustawą),
- posiada świadectwo bezpieczeństwa (art. 19 ust. 2 ustawy),
- dysponuje odpowiednim taborem (rozporządzenie wg art. 20 ustawy),
- dysponuje odpowiednim personelem (rozporządzenie wg art. 22 ustawy),
- jego personel, uczestniczący w procesie przejazdów, posługuje się językiem polskim,
- posiada system utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych uczestniczących w procesie przejazdów po liniach kolejowych,
- spełnia warunki korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej określone w *Regulaminie* zarządcy infrastruktury, wydanym na podstawie art. 32 ustawy

Przydzielanie tras odbywa się na podstawie wniosków. Wniosek musi spełniać wymagania:

- termin dla rocznego rozkładu jazdy - co najmniej 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy (art. 30 ust. 1 ustawy),
- inne (w tym np. miejsce złożenia, wzór formularza, terminy na opracowanie indywidualnego rozkładu jazdy, przydzielenie trasy w ramach planowania sześciogodzinnego, opłaty za sporządzenie rozkładu jazdy) - zgodnie z *Regulaminem*.

Zarządca planuje trasy w rozkładzie jazdy na podstawie wniosków.

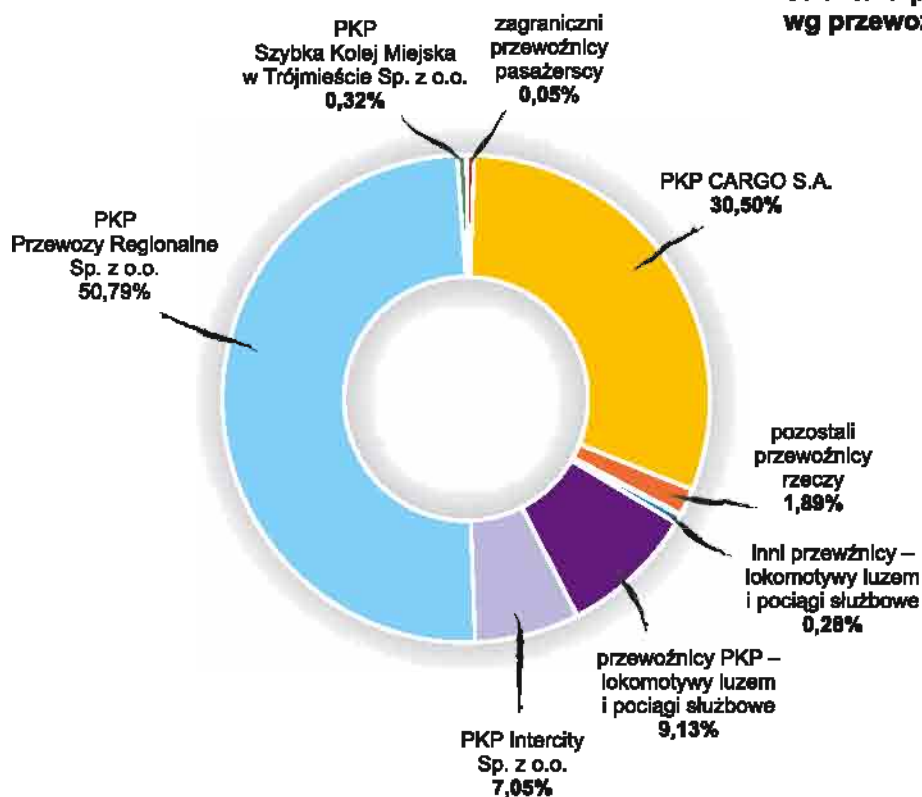
Zarządca powiadamia przedsiębiorcę o przydzielonych mu trasach nie później niż 1 miesiąc przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy (art. 30 ust. 4 ustawy); dla opracowania indywidualnego rozkładu jazdy i przejazdów w ramach planowania sześciogodzinnego - wg *Regulaminu*.

Przedsiębiorca uzyskuje prawo korzystania z przydzielonych tras po zawarciu umowy z zarządcą.

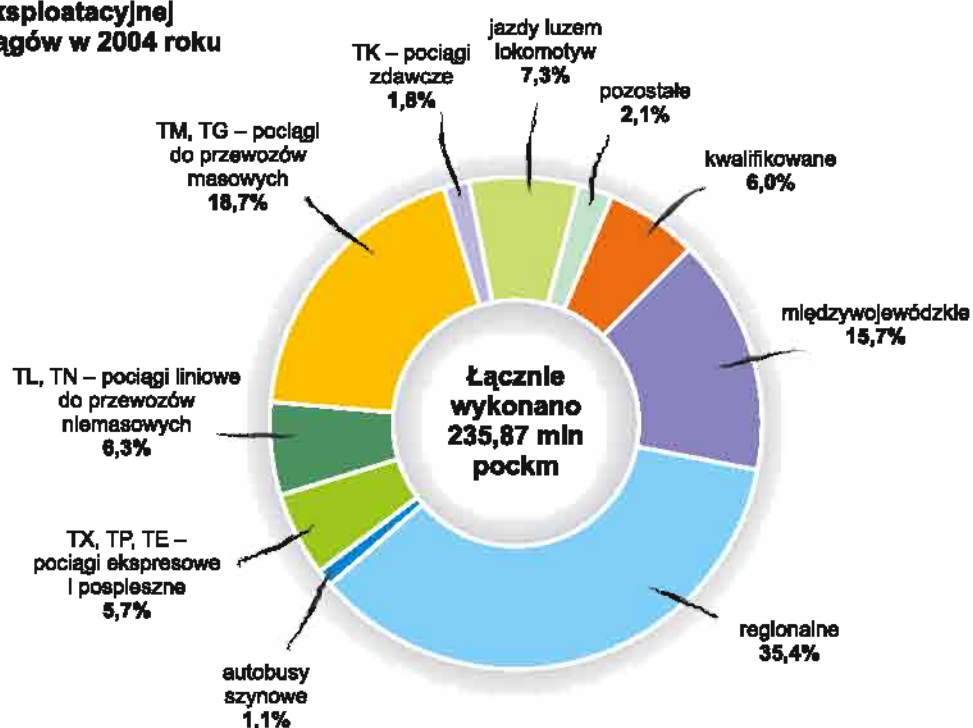
Z chwilą podjęcia przejazdów po torach linii kolejowych uprawniony przedsiębiorca staje się przewoźnikiem kolejowym.

Wielkość świadczonych usług w zakresie udostępniania linii kolejowych mierzona jest pracą eksploatacyjną - pociągokilometrami [pockm]. W 2004 r. zrealizowano 235 mln pockm. Strukturę pracy eksploatacyjnej wg przewoźników i rodzajów pociągów w 2004 r. przedstawiono na wykresach.

**Struktura pracy eksploatacyjnej
wg przewoźników w 2004 roku**

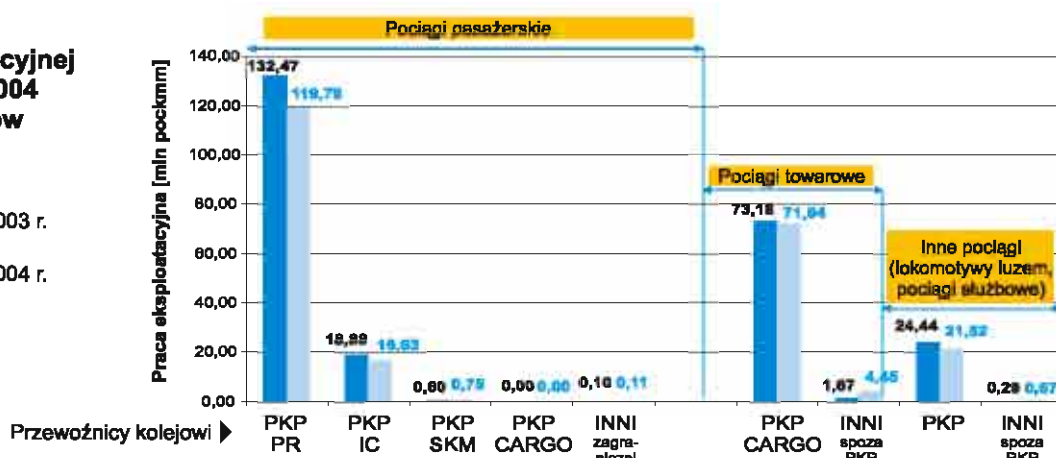


**Struktura pracy eksploatacyjnej
wg rodzajów pociągów w 2004 roku**



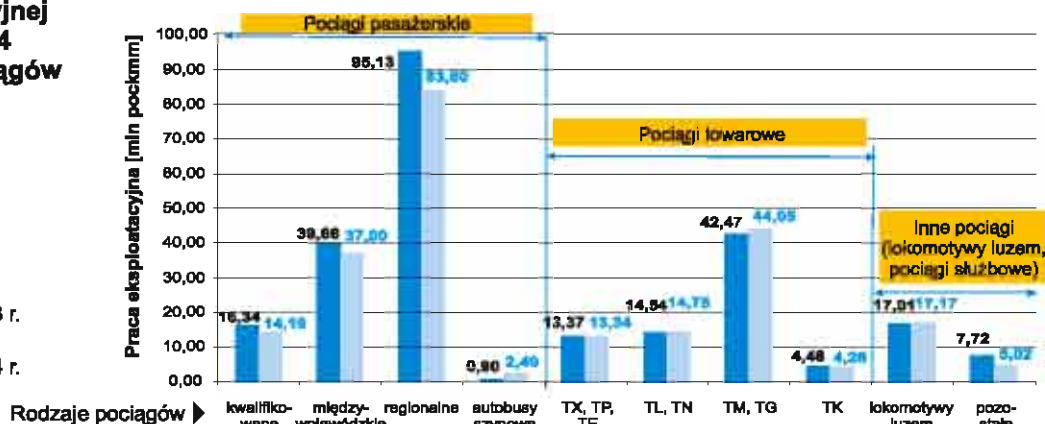
**Wielkość
pracy eksploatacyjnej
w latach 2003-2004
wg przewoźników
kolejowych**

■ 2003 r.
■ 2004 r.



**Wielkość
pracy eksploatacyjnej
w latach 2003-2004
wg rodzajów pociągów**

■ 2003 r.
■ 2004 r.



W 2004 r. nastąpiło:

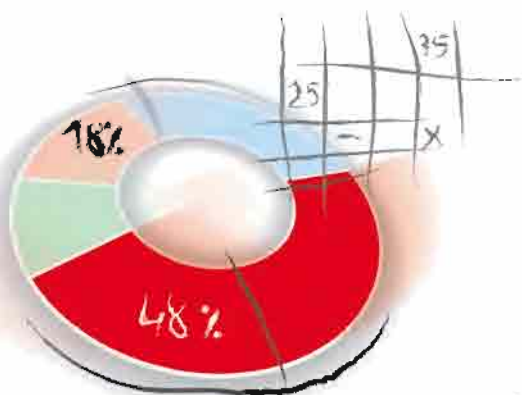
- zmniejszenie o 7% ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2003 r. wynikające przede wszystkim ze jej zmniejszenia we wszystkich segmentach przewozów pasażerskich; największe zmniejszenie wielkości pracy eksploatacyjnej nastąpiło w przewozach regionalnych i kwalifikowanych,
- zahamowanie spadku pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych - konsekwencja poprawy koniunktury w przemyśle wydobywczym i hutniczym,
- wzrost udziału przewoźników towarowych spoza PKP w pracy wykonywanej przez pociągi towarowe z 2,2% w 2003 r. do 5,7% w 2004 r.

Informacje na temat korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym dotyczące:

- zasad przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej przedsiębiorcom mającym licencje na wykonywanie przewozów kolejowych,
- zakresu świadczonych usług,
- regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych,
- cennika stawek jednostkowych za usługi podstawowe w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej,
- zasad opracowywania rozkładu jazdy,

są dostępne na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - www.plk-sa.pl

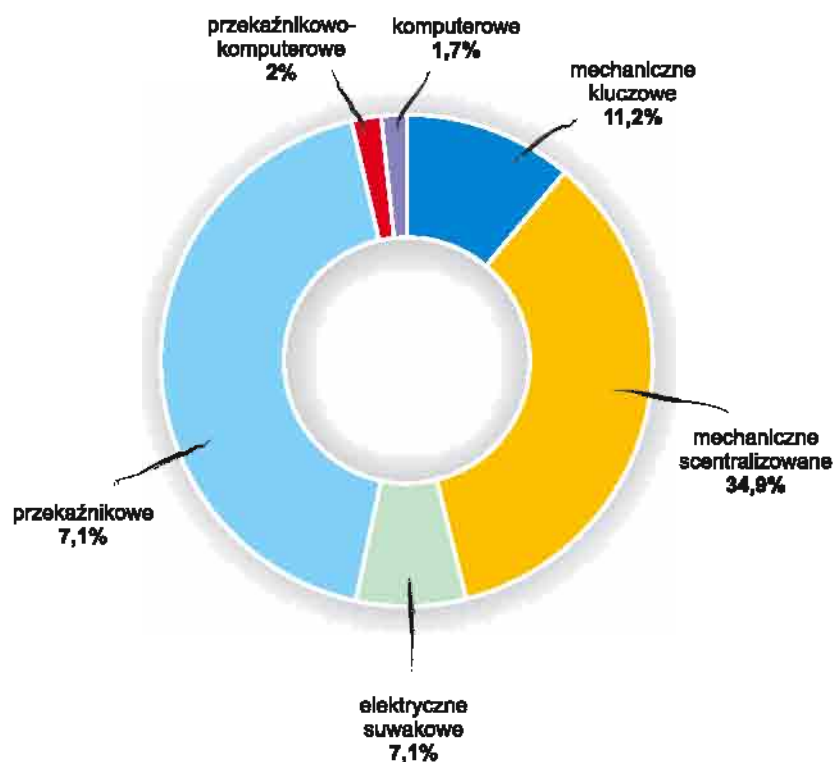
Automatyka i telekomunikacja kolejowa



Ogólne informacje statystyczne

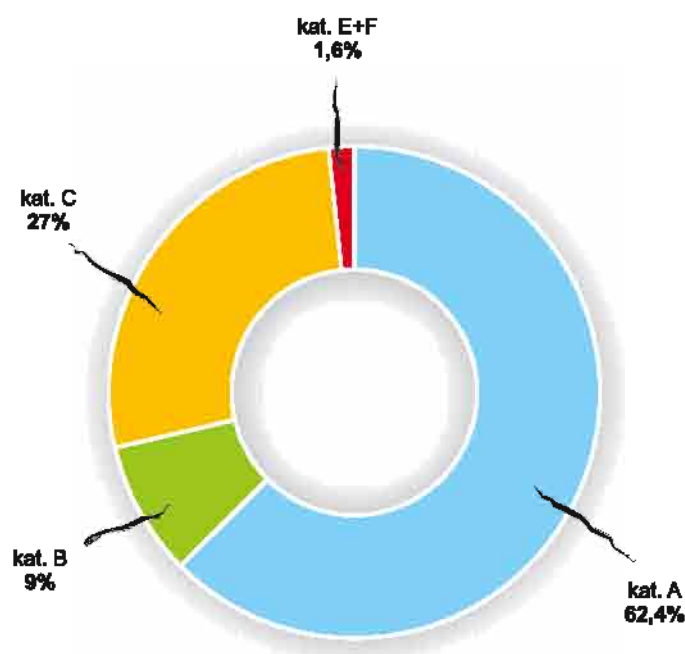
Urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk) można podzielić na trzy grupy funkcjonalne. Są to urządzenia stacyjne, w które wyposażone są stacje i posterunki ruchu, urządzenia liniowe, które regulują ruch pociągów na liniach kolejowych oraz urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych. Pomimo ciągłego rozwoju techniki oraz udoskonalania technologii wykonania systemów i urządzeń, w grupie eksploatowanych urządzeń stacyjnych przeważają urządzenia przekąźnikowe i mechaniczne. Najnowsze generacje urządzeń srk, czyli systemy komputerowe i przekąźnikowo - komputerowe, powoli, ale systematycznie wkraczają na kolejowy rynek, torując drogę ku nowoczesności. Komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym zainstalowane są w 37 okręgach nastawczych, sterując 894 zwrotnicami i 978 sygnalizatorami. Osiem centrów sterowania ruchem wyposażonych w urządzenia zdalnego nastawiania nadzoruje bezpieczne kursowanie pociągów na obszarze obejmującym 368 km linii kolejowych i 428 zwrotnic.

Zwrotnice w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń sterowania ruchem



Najnowsza generacja urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych to również systemy sterowane mikroprocesorami, wyposażone w układy autodiagnostyki, rejestracji wszystkich zdarzeń oraz pełną kontrolę pracy całego systemu. Skrzyżowania linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z drogami publicznymi wyposażone są w 227 kompletów takich nowoczesnych rozwiązań technicznych.

Udział urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych poszczególnych kategorii



Bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi stacjami zapewniają blokady liniowe, które zainstalowane są na 16 974 km linii kolejowych. Liczba ta obejmuje 14 313 km linii wyposażonych w blokady półsamoczynne i 2 661 km linii wyposażonych w samoczynne blokady liniowe, w tym 115 km w blokady komputerowe. Spośród 3 016 odstępów samoczynnych blokad liniowych, 516 odstępów, obejmujących 502 km linii kolejowych, wyposażonych jest w niezależne systemy diagnostyki zdalnej.

Urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru stanowią wydzieloną grupę urządzeń aktywnie uczestniczących w zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu pociągów, co przekłada się na bezpieczeństwo podróży oraz na unikanie strat związanych z utratą przewożonego ładunku wynikającą z wykolejenia wagonów. Urządzenia te służą do zdalnego wykrywania nieprawidłowości taboru podczas jazdy. Rozmieszczone na trasach jazdy pociągów badają i analizują stan elementów tocznych wagonów. Około 150 kompletów takich urządzeń rozmieszczonych jest w większości na głównych ciągach komunikacyjnych w sąsiedztwie dużych węzłów kolejowych.

Modernizacja urządzeń sterowania ruchem

W roku 2004 kontynuowano budowę nowoczesnych stacyjnych urządzeń sterowania ruchem nowej generacji. Do eksploatacji przekazane zostały:

- urządzenia komputerowe typu Ebilock 950 na stacji Dolna Odra obejmujące sterowanie 28 zwrótnicami,
- urządzenia przekaźnikowo - komputerowe z systemem monitorowego odwzorowania typu MOR-1 na stacji Jedlnia obejmujące sterowanie 27 zwrótnicami.



Zadania związane z kompleksową modernizacją linii kolejowych obejmowały w roku 2004 odcinek Mińsk Mazowiecki - Siedlce linii kolejowej Warszawa - Terespol wchodzącej w skład korytarza transportowego E 20. Do eksploatacji przekazane zostały:

- systemy samoczynnych sygnalizacji przejazdowych typu SPA-4 na 20 przejazdach kolejowych,
- systemy telewizji użytkowej na 3 przejazdach kat. A z transmisją do lokalnego centrum sterowania w Mińsku Mazowieckim,
- systemy samoczynnych blokad liniowych typu SHL-12 na szlakach Mińsk Mazowiecki - Mienia - Mrozy - Kotuń - Siedlce,
- stacyjne systemy urządzeń komputerowych typu Ebilock 950 na posterunkach odgałęźnych Mienia (obejmujące sterowanie 2 zwrotnicami) i Kotuń (obejmujące sterowanie 4 zwrotnicami),
- urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru na odcinku Warszawa - Siedlce,
- urządzenia odstraszania zwierząt.

Prowadzone były prace modernizacyjne mające na celu objęcie sterowaniem z nastawni dysponujących terenu całych stacji, co pozwoliło na likwidację 16 nastawni wykonawczych. Zastosowanie systemów telewizji użytkowej umożliwiło likwidację 7 posterunków stwierdzania końca pociągu. W ramach modernizacji urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych zabudowano 16 kompletów systemów samoczynnych sygnalizacji przejazdowych. Zastosowanie telewizji użytkowej pozwoliło na obsługiwanie 24 przejazdów kolejowych kat. A zdalnie z najbliższego posterunku ruchu.

Kierunki rozwoju

W roku 2004 zakończonych zostało kilka prac badawczo - rozwojowych z zakresu sterowania ruchem. Najważniejsze z nich to:

- wymagania i normy techniczne na wskaźniki kolejowe,
- koncepcja wdrażania interoperacyjności w zakresie sterowania ruchem kolejowym (ERTMS) na PKP,
- aktualizacja wymagań w zakresie obsługi, wskazań i rejestracji zdarzeń w komputerowych pulpitych nastawczych.

Ścisła współpraca Biura Automatyki i Telekomunikacji z czołowymi producentami branży sterowania ruchem kolejowym prowadzona w zakresie wdrażania do stosowania nowych rozwiązań technicznych zaowocowała w roku 2004 szeregiem intensywnych działań związanych z prowadzeniem badań terenowych i prób eksploatacyjnych oraz opracowywaniem założeń technicznych prototypowych systemów i urządzeń sterowania ruchem. W zakresie produktów firmy Bombardier Transportation (ZWUS) trwały dalsze prace rozwojowe systemu Ebilock. Na stacji Rzepin zastosowano po raz pierwszy transmisję pomiędzy komputerem zależnościowym i sterownikami obiektowymi z wykorzystaniem światłowodu. Wprowadzony został na rynek nowy typ napędu rogatek EEG-3. Prowadzone były badania terenowe i próby eksploatacyjne nowego komputerowego systemu przejazdowego typu SPA-5 oraz opracowano i przebadano laboratoryjnie prototyp urządzenia zdalnej kontroli samoczynnych sygnalizacji przejazdowych typu ERP-7. System SPA-5 wyposażony w urządzenie ERP-7 reprezentuje najwyższy poziom wykorzystania techniki komputerowej w systemach przejazdowych i może być przeznaczony do zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowych wszystkich kategorii. W roku 2004 trwały badania terenowe i próby eksploatacyjne nowego systemu licznika osi SOL-2, których pozytywne wyniki potwierdziły pełną przydatność tego systemu do kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

Na stacji Jedlnia zabudowany został najnowszy produkt firmy KOMBUD - system odwzorowania monitorowego MOR-1. System ten, wykorzystując technikę komputerową, umożliwia zastę-

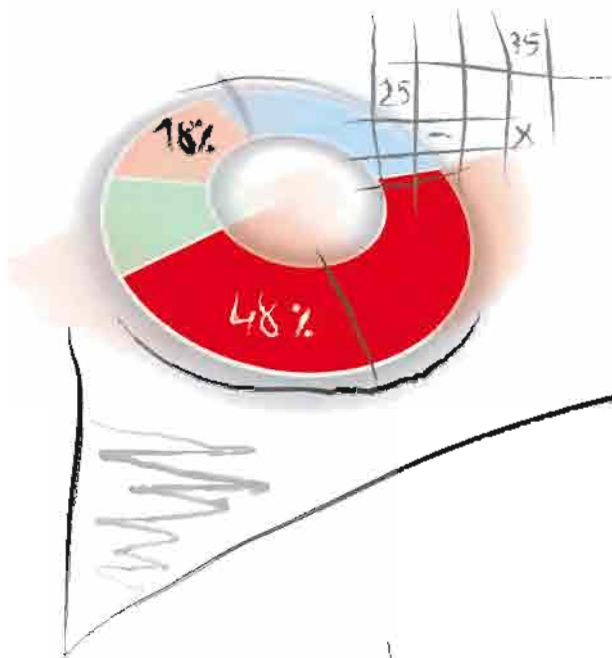
powanie wyeksploatowanych kostkowych pulpitów nastawczych w przekaźnikowych urządzeniach srk. Planowany jest dalszy rozwój systemu MOR-1 w kierunku przystosowania do zdalnego sterowania.

W dziedzinie urządzeń liniowych srk trwały badania terenowe elektronicznej samoczynnej blokady liniowej typu EABL 2000 produkcji KZAIT Poznań. Jest to w pełni nowoczesna konstrukcja, całkowicie oparta na zaawansowanej technice komputerowej. System ten wypełni lukę w podaży komputerowych systemów blokad liniowych dla wyposażania linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

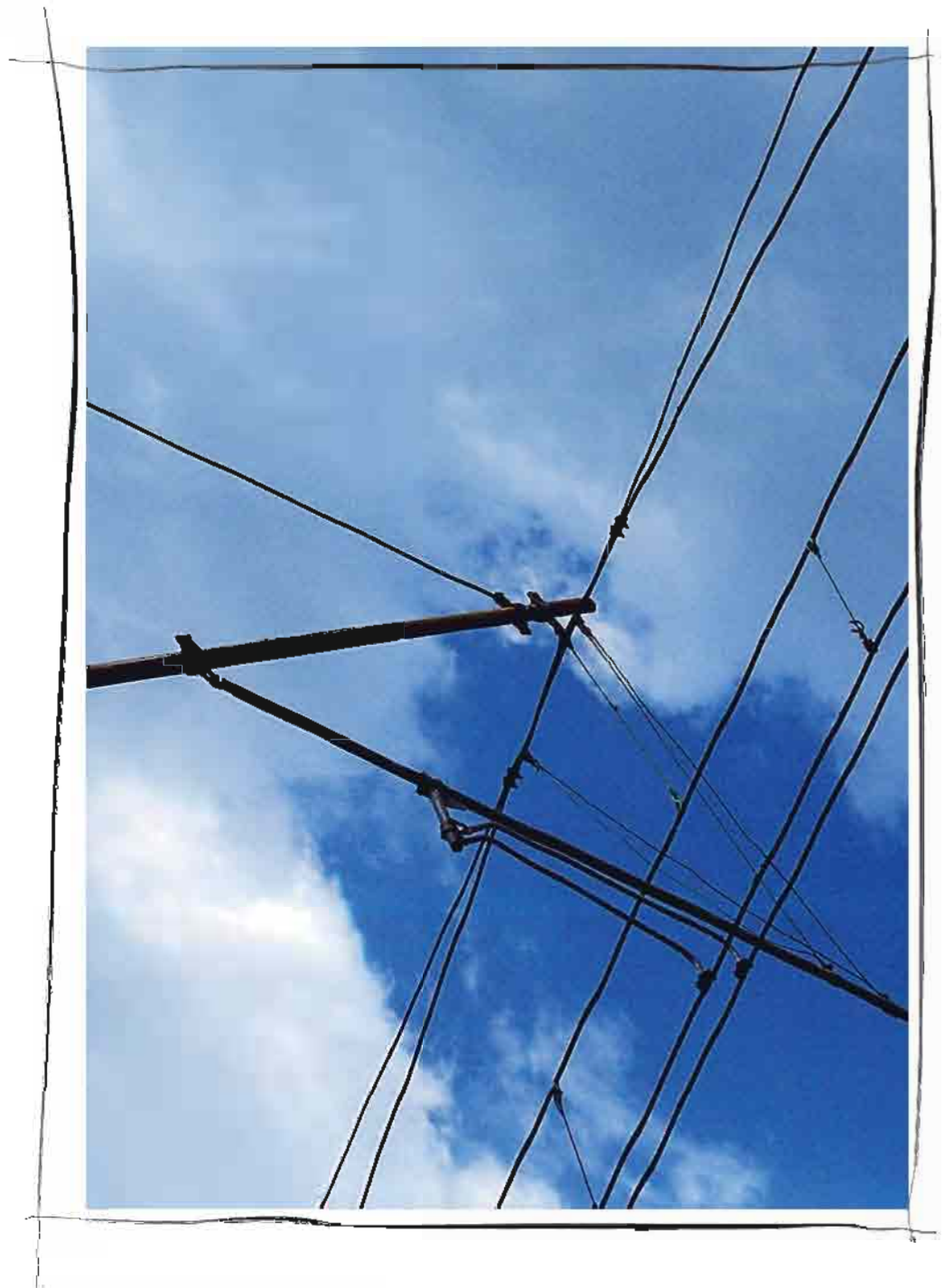
W roku 2004 poligony badawcze zostały rozszerzone o szlak Jedlnia - Pionki dla przeprowadzenia badań terenowych i prób eksploatacyjnych licznika osi typu ACS 2000 produkcji firmy Frauscher i współpracy tego licznika z blokadą liniową typu Eap. Badania te mają potwierdzić przydatność systemu ACS 2000 do kontroli niezajętości szlaków we współpracy z półsamoczynną blokadą liniową typu Eap.

Opracowano i wdrożono do próbnej eksploatacji radiotelefon nowej generacji przeznaczony do pracy w radiotelefonicznej sieci pociągowej. Oprócz podstawowych funkcji wymaganych dla tej sieci, radiotelefon umożliwia także rejestrację oraz odtwarzanie zdarzeń i prowadzonych rozmów, transmisję danych, automatyczną synchronizację czasu pracy urządzenia w oparciu o sygnał GPS, nasłuch dwukanałowy oraz identyfikację użytkowników sieci.

Rozwój i szerokie wprowadzanie do eksploatacji urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru stanowi wydzielony kierunek działań, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu poprzez ostrzeganie o możliwości wystąpienia stanów awaryjnych taboru, mogących stać się przyczyną wypadków kolejowych, zapewnienie komfortu podróży pasażerom, minimalizację degradacji stanu technicznego nawierzchni kolejowej oraz wspomaganie utrzymania taboru kolejowego. Potrzeba skutecznej realizacji wymienionych celów skłoniła do przyjęcia jednoznacznych zasad lokalizacji urządzeń DSAT, pozwalających w sposób właściwy wykorzystywać uzyskane wskazania i dane pomiarowe. Przyjęty został do stosowania kierunkowy „Program zabudowy urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru na liniach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” nakreślający w perspektywie do roku 2020 objęcie całej sieci kolejowej zintegrowanym systemem osłony infrastruktury kolejowej. Budowa nowych urządzeń poprzedzana jest rachunkiem ekonomicznym, uwzględniającym cenę ponoszonego ryzyka, wielkość realizowanych przewozów, jak i prędkość kursowania pociągów, rzutującą na tempo rozwoju niepożądanych zjawisk zachodzących w zestawach kołowych taboru kolejowego.



Energetyka



W skład urządzeń elektroenergetycznych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wchodzi urządzenia przedstawione w poniższej tabeli (stan na dzień 31.12.2004).

Wyszczególnienie	Jedn. miary	Ilość
Urządzenia sieci trakcyjnej		
Długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	11842
Długość sieci trakcyjnej	tkm	25289
Odlącznieki sieci trakcyjnej	szt.	20499
- w tym sterowane zdalnie	szt.	13850
Urządzenia stałoprądowe 3 kV		
- podstacje trakcyjne	szt.	452
- kabiny sekcyjne	szt.	363
Moc zainstalowana	MW	2845
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów		
- pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe łącznie z zamknięciami nastawczymi	szt.	27924
- stacje i przystanki kolejowe wyposażone w urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów	szt.	823
- moc zainstalowana	MW	114
Urządzenia oświetlenia drogi kolejowej oraz instalacje elektryczne w obiektach infrastruktury		
- punkty oświetlenia zewnętrznego	szt.	192373
- punkty w oświetleniu wewnętrznym	szt.	216761
- moc zainstalowana w oświetleniu zewnętrznym	MW	47
Linie potrzeb nietrakcyjnych 15 kV na linii E 20 na odcinku Mińsk Maz. - Siedlce		
	km	42

Sieć trakcyjna

W związku z wejściem naszego kraju do Unii Europejskiej polska sieć linii kolejowych będzie udostępniana również zagranicznym przewoźnikom. Należy zakładać, że wzrośnie częstotliwość kursowania, a także ciężar prowadzonych pociągów.

Pochodną tych zjawisk, przy niezmiennym napięciu zasilania 3 kV prądu stałego, będzie wzrost obciążenia prądowego sieci trakcyjnej na liniach o zwiększonym natężeniu ruchu.

Mając to na względzie, już dzisiaj prowadzi się wyłożone prace nad koncepcjami modernizacji układów zasilania sieci trakcyjnej oraz nowymi rozwiązaniami technicznymi o zwiększonym maksymalnym obciążeniu (powyżej 2,5 kA) i wytrzymałości mechanicznej, uwzględniające zastosowanie przewodów trakcyjnych o przekroju 150 mm² wykonanych z miedzi srebrzej.



Analiza rozwiązań technicznych sieci jezdnych stosowanych w kraju oraz w innych zarządach kolejowych, które stosują system zasilania trakcji elektrycznej prądu stałego 3 kV, pozwoliła na wytyczenie kierunków działań zmierzających do zastosowania nowych rozwiązań konstrukcyjnych, poprawiających jakość i niezawodność pracy urządzeń sieci trakcyjnej. Wprowadzono do eksploatacji nowe rozwiązania przęseł naprężenia sieci jezdnej oraz rozjazdów sieciowych dla większych prędkości. Opracowano układy przęseł sześciostupowych, których charakterystyczną cechą jest odległość od 60 do 66 m między konstrukcjami krzyżowymi poszczególnych odcinków naprężenia, a także między konstrukcjami krzyżowymi i kotwowymi. Pozwoliło to na zmniejszenie sił poprzecznych działających na konstrukcje krzyżowe, co ma znaczny wpływ na prawidłową pracę przęsła naprężenia. Jednocześnie trwają prace nad nowymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi izolatorów sekcyjnych dla dużych prędkości jazdy.



Przeprowadzone na stacji Psary badania rozjazdów sieciowych z zabudowaną siecią trakcyjną typu 2C120-2C-3 dla prędkości jazdy 200/250 km/h potwierdzają poprawną współpracę odbieraków prądu z siecią trakcyjną podczas przejazdów na „zboczenie” z prędkością $V=100$ km/h. Dla poprawy niezawodności funkcjonowania urządzeń kotwiących przewody trakcyjne postanowiono je rozdzielić, stosując na wspólnej konstrukcji wsporczej oddzielne kotwienia przewodów jezdnych i oddzielne dla liny nośnej.



Modernizacja urządzeń sieci trakcyjnej realizowana jest w oparciu o zaktualizowane standardy techniczne oraz wykorzystanie opracowanego w roku 2004 „Katalogu sieci trakcyjnej” uwzględniającego wszystkie nowe rozwiązania budowy sieci trakcyjnej (sprzedaż „Katalogu sieci trakcyjnej” w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego „KOLPROJEKT” Spółka z o.o.).

W roku 2004 w ramach robót inwestycyjnych prowadzonych na ciągach komunikacyjnych E 20, E 30, E 59 i E 65, w tym Centralnej Magistrali Kolejowej, wykonano kompleksową modernizację 166 km sieci trakcyjnej. W ramach napraw planowych urządzeń sieci trakcyjnej przeprowadzono następujące roboty na liniach, które w latach najbliższych nie będą podlegały modernizacji:

- wymiana drutu jezdniego na 340 km linii kolejowych,
- wymiana liny nośnej na 146 km linii kolejowych,
- wymiana osprzętu sieciowego na 644 km linii kolejowych,
- wymiana izolatorów trakcyjnych na 790 km linii kolejowych,
- regeneracja głowic fundamentowych konstrukcji wsporczych na 396 km linii kolejowych.

Urządzenia stałoprądowe 3 kV

Z dniem 1 sierpnia 2004 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A przejęła od PKP S.A urządzenia stałoprądowe 449 podstacji trakcyjnych i 363 kabin sekcyjnych.

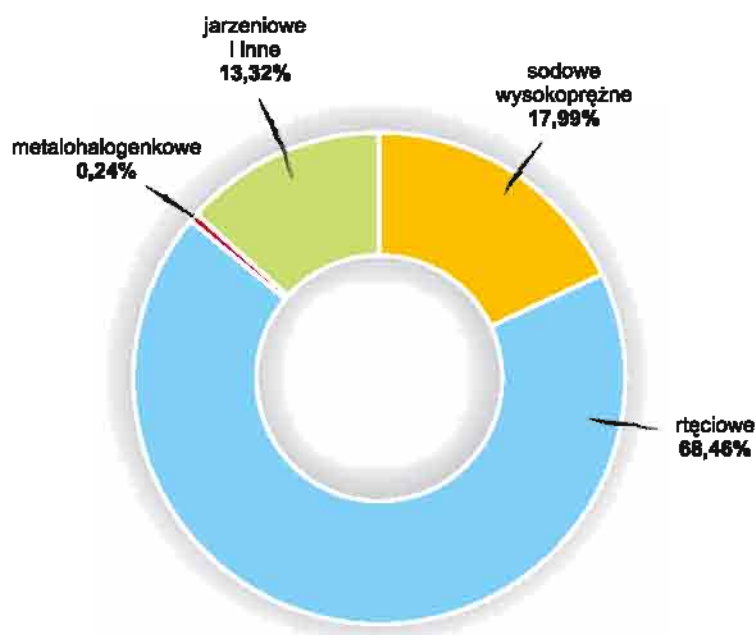
W październiku 2004 r. oddano do eksploatacji trzy nowo wybudowane podstacje trakcyjne na linii E 20. Są to podstacje zasilane napięciem 110 kV w miejscowościach Mienia, Sosnowe i Sabinka. Urządzenia te PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazała w dzierżawę „PKP Energetyka” Sp.z o.o.

Urządzenia oświetlenia zewnętrznego

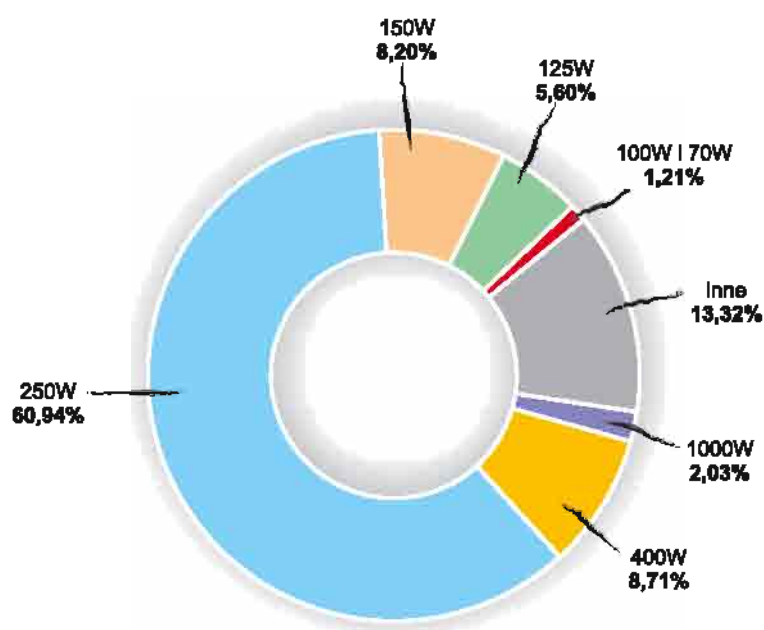
Do oświetlenia zewnętrznego terenów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykorzystywanych jest ponad 192 tys. szt. opraw oświetleniowych. Oświetlenie to zrealizowane jest przez około 40

różnych typów opraw w połączeniu z różnymi źródłami światła. Podział opraw w zależności od rodzaju stosowanego źródła oraz w zależności od mocy źródeł w oprawie przedstawiają poniższe rysunki.

**Procentowy podział opraw
w zależności od rodzaju źródeł światła**



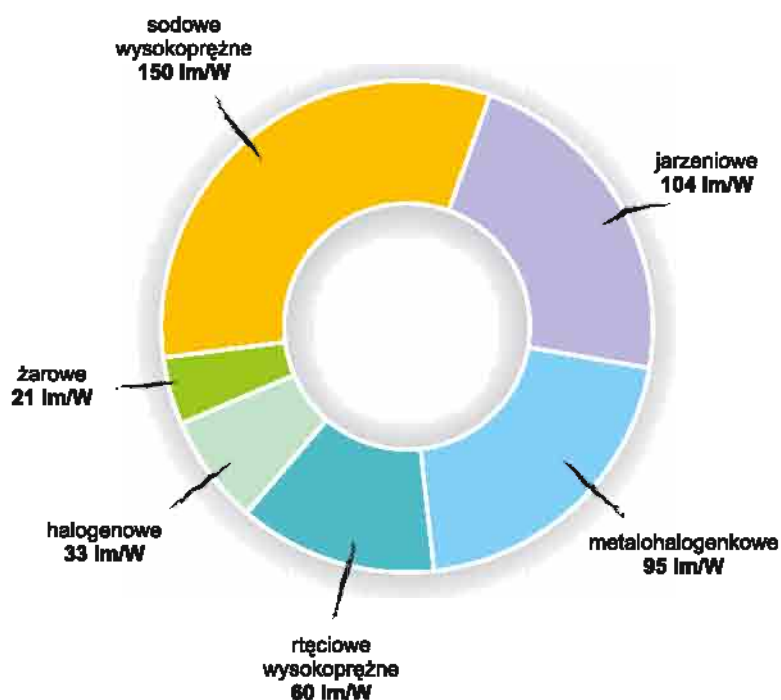
**Procentowy podział ilości opraw w oświetleniu zewnętrznym
w zależności od mocy źródeł światła**





W oświetleniu zewnętrznym najliczniejszą grupę, bo ponad 131,5 tys. sztuk, stanowią oprawy z przestarzałymi lampami rtęciowymi o mocy 250 W. W związku z taką sytuacją prowadzona jest planowa modernizacja oświetlenia zewnętrznego polegająca na wymianie wyeksploatowanych opraw oświetleniowych z lampami rtęciowymi na nowoczesne oprawy z sodowymi wysokopięnymi źródłami światła. Oszczędności w zużyciu energii elektrycznej wynikają głównie ze zmniejszenia zainstalowanej mocy przy uzyskiwanym takim samym efekcie oświetlenia. Efekt ten uzyskuje się dzięki zastosowaniu ponad dwukrotnie większej skuteczności świetlnej lamp sodowych wysokopięnych w stosunku do rtęciowych źródeł światła.

Skuteczność świetlna źródeł światła stosowanych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Spośród opraw nowego typu o wysokiej sprawności najliczniejszą grupę z ponad 12,5 tys. sztuk stanowią oprawy typu SL 100/PKP. W roku 2004 na terenie województwa śląskiego wymieniono 1700 szt. opraw na oprawy tego typu, z zastosowaniem energooszczędnych lamp sodowych wysokopięnych.

Na przejazdach kolejowych wprowadzane są oprawy dwuźródłowe z automatycznym przełączaniem się układu na rezerwowe źródło światła i sygnalizacją uszkodzenia podstawowego źródła światła. Rozwiązanie to (przedstawione na rysunku) zwiększa pewność poprawnej pracy oświetlenia na przejazdach.



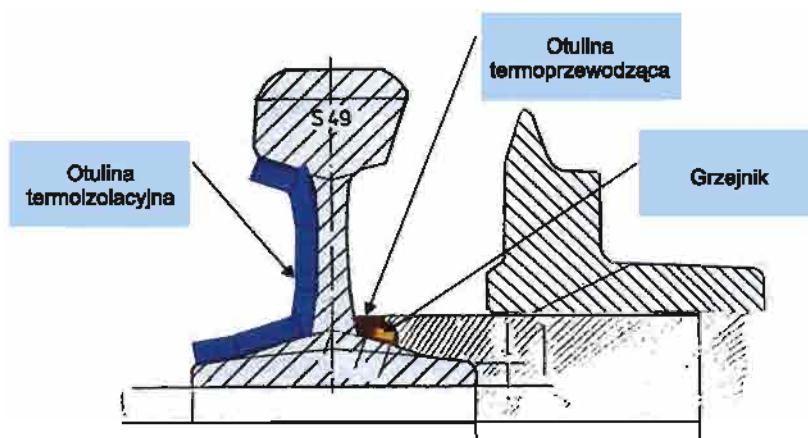
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów

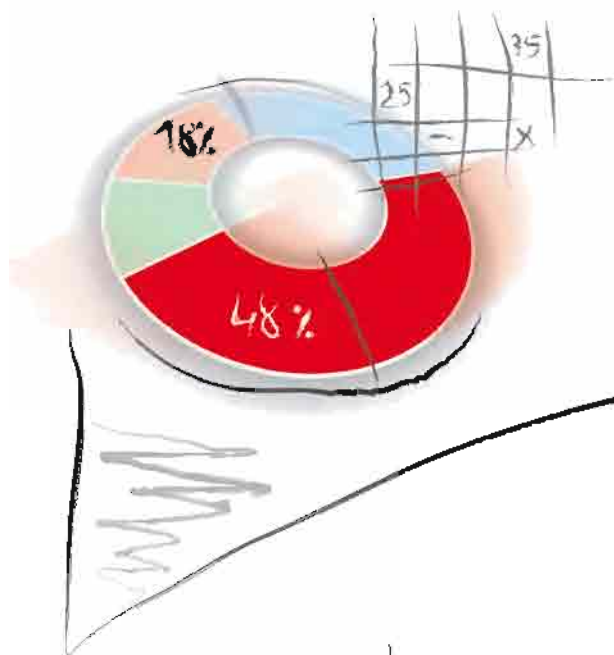
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pracują na 823 posterunkach ruchu w 18 061 rozjazdach. Stanowi to 27 923 tzw. rozjazdów przeliczeniowych eor. Automatycznym sterowaniem za pomocą czujników pogodowych objętych jest ok. 51% urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Na modernizowanych liniach E 20 i E 30 stosuje się najnowsze rozwiązania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów umożliwiające automatyczne sterowanie i zdalny nadzór nad tymi urządzeniami wraz z monitoringiem i diagnostyką.

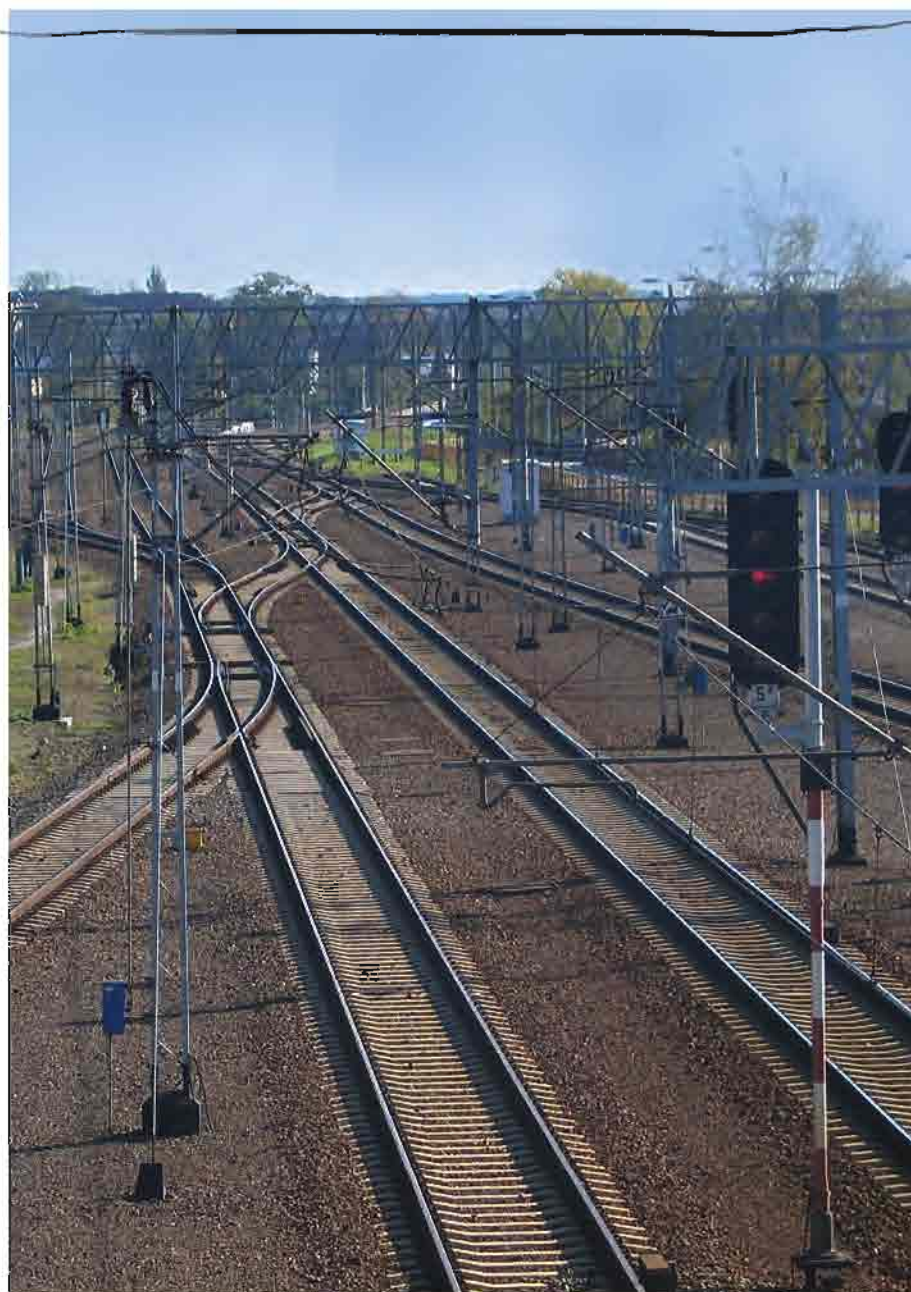
W roku 2004 zakończone zostały przez Centrum Naukowo-Badawcze w Warszawie badania zlecone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczące zastosowania w rozjazdach otulin termoizolacyjnych i termoprzewodzących.

Badania prowadzone były w różnych rejonach i warunkach pogodowych kraju. Celem badań było określenie oszczędności w zużyciu energii elektrycznej przy zastosowaniu ww. rozwiązań. Zastosowanie na modernizowanych liniach ww. otulin pozwoli na zmniejszenie kosztów energii elektrycznej zużywanej na cele wytapiania śniegu w rozjazdach elektrycznie ogrzewanych, zwiększy także efektywność grzania w miejscach zabudowania oraz pozwoli na zmniejszenie mocy zainstalowanej przypadającej na 1 mb szyny ogrzewanej w tych rozjazdach.





Eksplatacja



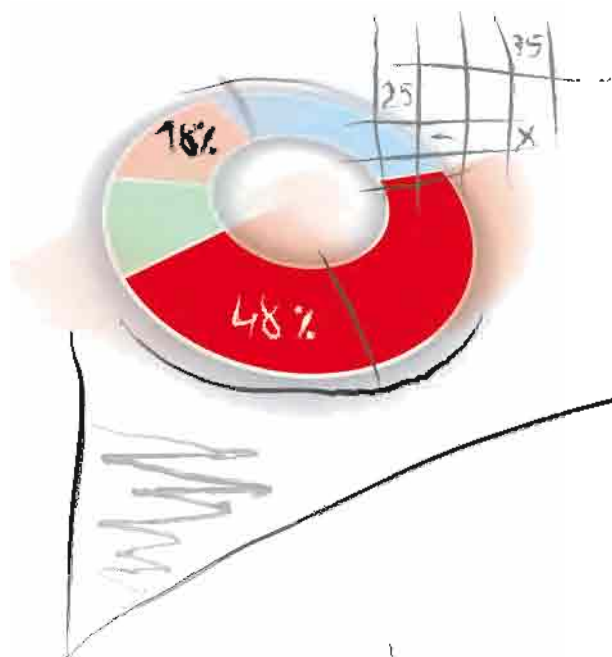
Eksplatacja obejmuje całość zagadnień związanych z prowadzeniem ruchu pociągów oraz nadzór nad realizacją rozkładu jazdy. Aby procesy te przebiegały prawidłowo, Biuro Eksploatacji Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi działania w następujących kierunkach:

- bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w szczególności analiza przyczyn wypadków i wydarzeń, profilaktyka, monitorowanie prawidłowości i terminów dochodzeń powypadkowych, statystyka,
- analiza i statystyka jakości ruchu pociągów (punktualność), w tym analiza przyczyn opóźnień i prowadzenie działań organizacyjnych i technicznych dla eliminacji tych przyczyn, określanie priorytetów likwidacji ograniczeń, przygotowanie danych do rozliczeń umów z przewoźnikami,
- określanie zasobów infrastruktury w stosunku do wielkości zadań przewozowych, w tym ustalanie wielkości sieci linii kolejowych efektywnych pod względem eksploatacyjnym pozostających w zarządzaniu przez Spółkę, ustalanie wielkości infrastruktury stacyjnej i liniowej, ilości posterunków ruchu, zasad określania zdolności przepustowej,
- stanowienie i interpretacja przepisów i instrukcji w zakresie ruchu kolejowego, ustalanie zasad prowadzenia ruchu w warunkach szczególnych, nadzór merytoryczny nad przebiegiem prac w zakresie przepisów i instrukcji stanowionych przez komórki Centrali, sprawy związane z uzyskiwaniem świadectwa bezpieczeństwa dla Spółki,
- ustalanie zasad działania Spółki w warunkach zimowych i anomalii pogodowych, monitorowanie sytuacji eksploatacyjnej, określanie potrzeb sprzętowych i utrzymania parku maszyn, wnioskowanie i wdrażanie innowacyjnych sposobów prowadzenia akcji zimowej i modernizacji maszyn, systemów ogrzewania rozjazdów, testowanie i wdrażanie nowych środków do utrzymania zwrotnic w ekstremalnych warunkach pogodowych,
- współpraca w zakresie spraw prowadzonych przez Biuro z organizacjami społecznymi, związkami zawodowymi i organami administracji państwowej.

Z zadań realizowanych przez Biuro Eksploatacji (uzgadnianie, precyzowanie priorytetów), a prowadzonych przez komórki Centrali Spółki, Centrali PKP S.A. i Ministerstwa Infrastruktury, jako wiodących dla tychże tematów, wymienić należy:

- opracowanie rocznych harmonogramów zamknięć torowych dla robót modernizacyjnych i naprawczych na kolejne rozkłady jazdy pociągów,
- udział w opracowaniu ogólnej strategii Spółki w zakresie działań krótko- i długofalowych,
- planowanie i koordynacja objazdów inspekcyjnych linii i odcinków, współpraca z organizatorami imprez sportowych i promocyjnych (kolizje z ruchem pociągów),
- opracowania programów modernizacji linii kolejowych oraz krótko- i długoterminowych planów napraw infrastruktury z określaniem zadań priorytetowych,
- współpraca i udział w zespołach redagujących treści rozporządzeń ministra infrastruktury i instrukcji opracowywanych poza Spółką,
- udział i monitorowanie tematów dotyczących spraw granicznych, w tym między innymi konferencji, umów i porozumień oraz przepisów w ruchu granicznym,

W najbliższym czasie, w związku z wdrażaniem dyrektyw Unii Europejskiej oraz planowanymi zmianami co do statusu spółek Grupy PKP, niektóre z zadań Biura Eksploatacji muszą zostać rozszerzone, np. tematyka bezpieczeństwa ruchu kolejowego o zagadnienia zarządzania bezpieczeństwem.



Kolejowe ratownictwo techniczne



W działaniach zmierzających do zapewnienia wysokiego standardu linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uwzględniają sprawny i skuteczny system ratownictwa i osłony technicznej linii.

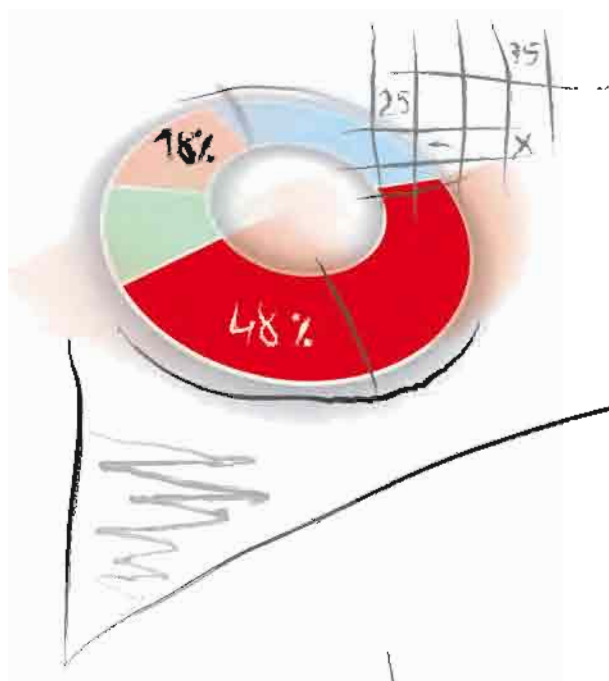
Zespoły kolejowego ratownictwa technicznego tworzy profesjonalna kadra techniczna wyposażona w specjalistyczny sprzęt (żurawie kolejowe, pojazdy szynowo - drogowe, ciężkie pojazdy gąsienicowe, urządzenia do wkolejania wszystkich typów pojazdów kolejowych).

Warsztat naprawczy w Zakładzie Linii Kolejowych w Rzeszowie posiada certyfikat producenta urządzeń do wkolejania (firmy Hegenscheidt - MFD GmbH) na świadczenie usług diagnostycznych i naprawczych oraz szkolenie pracowników obsługujących ten sprzęt.

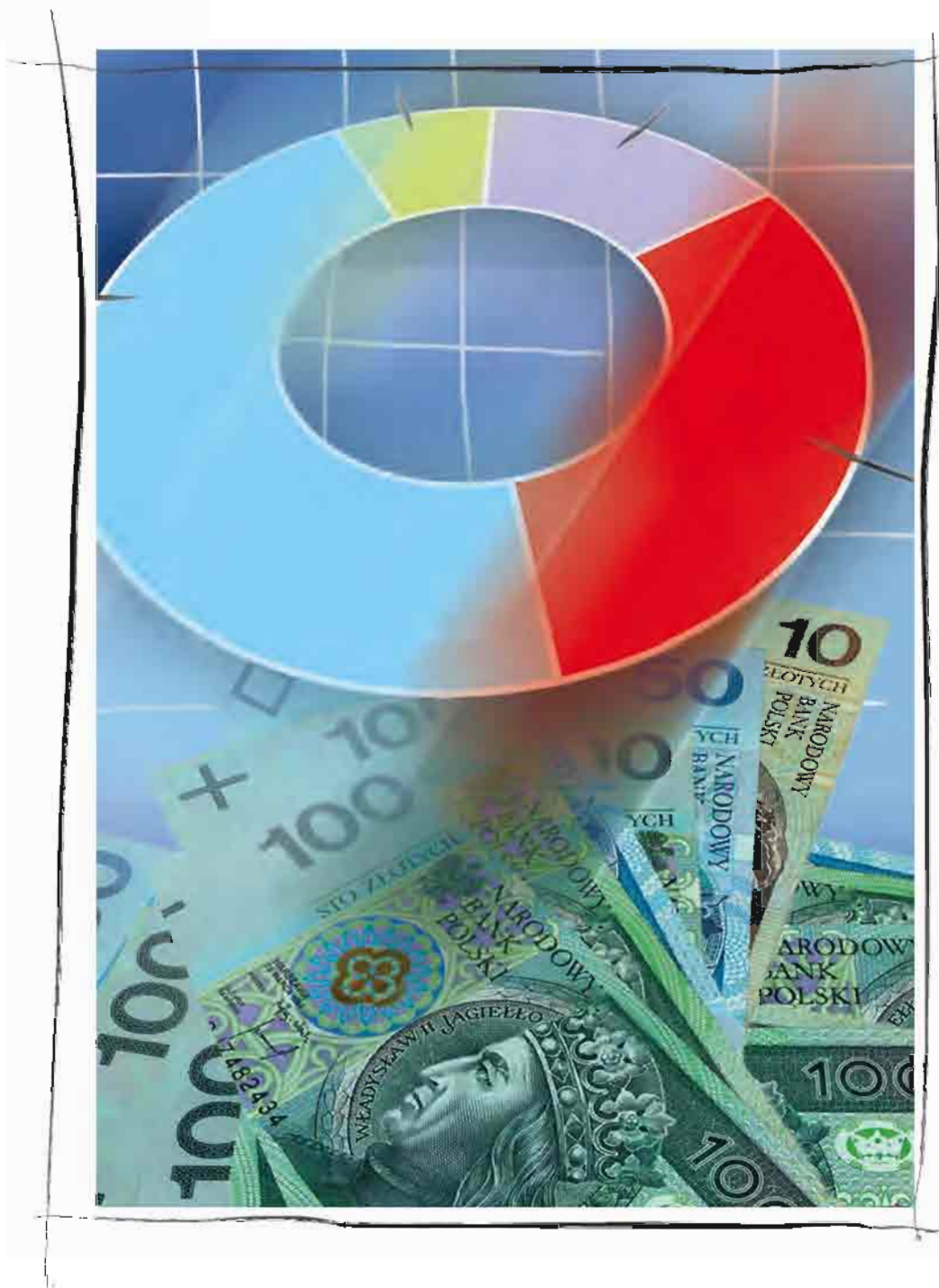
Mając na względzie unowocześnienie środków technicznych oraz obniżenie kosztów zespołów ratownictwa technicznego, opracowano strategię działań zmierzających do lepszego wykorzystania sprzętu do prac okołotorowych, np. usuwania usterek w torze, wycinki drzew i krzewów zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, odśnieżania torów.

W 2004 r. wprowadzono do eksploatacji samojezdny pociąg ratownictwa technicznego wykonany na bazie wózków motorowych WM15. Pojazd posiada dwa bliźniacze stanowiska sterownicze w wagonie A i B umożliwiające jazdę w obu kierunkach bez konieczności obracania składu oraz łączność pokładową pomiędzy kabinami. Zapewnia bezpieczną drogę komunikacyjną wewnątrz składu dwu członów, zwiększenie operatywności i szybkości działania jednostki ratownictwa technicznego, jak i wykorzystanie pojazdu wraz z załogą do innych prac związanych z utrzymaniem linii kolejowych. Posiada nowoczesne i funkcjonalne zaplecze socjalne dla załogi oraz ergonomicznie rozmieszczony sprzęt, niewymagający dużego wysiłku fizycznego przy rozładunku i załadunku.





Ekonomika i finanse



Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej wg stanu na dzień 31.12.2004 r., poddawanej badaniu przez audytora

Sytuacja majątkowa

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. została wyposażona zgodnie z ustawą z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe w składniki materialne i niematerialne wyodrębnione z PKP S.A., niezbędne do prowadzenia działalności statutowej oraz w zakresie zarządzania liniami kolejowymi poprzez wniesienie wkładów niepieniężnych i oddanie nieruchomości do odpłatnego korzystania.

Przedmiotem zawartej w dniu 27 września 2001 r. umowy oddania do odpłatnego korzystania (umowa nr D-50/KN-1L/01) stały się, z uwagi na nieuregulowany stan prawny, składniki majątkowe składające się na linie kolejowe oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi. Pod zarządem Spółki znalazło się ok. 23 tys. km linii kolejowych.

W myśl ww. ustawy PKP S.A. zobowiązana została do wniesienia w formie wkładu niepieniężnego linii kolejowych, obejmujących wszelkie nakłady, z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych nie mających uregulowanego stanu prawnego oraz środków trwałych w budowie. Grunty, do czasu uregulowania stanu prawnego, będą oddane Spółce do nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy. Procedura aportowa w zakresie środków trwałych objętych umową D-50/KN-1L/01 nie została dotychczas zakończona.

Spółka kontynuowała działania mające na celu dostosowanie wielkości majątku do wielkości wykonywanej pracy przewozowej przez przewoźników, a więc gwarantującej jej najwyższą efektywność i rentowność. W wyniku prowadzonych postępowań likwidacyjnych opartych o zapisy ustawy o transporcie kolejowym do końca 2004 r. uzyskano:

- decyzje o likwidacji 1 615,254 km linii/odcinków linii kolejowych,
- zgodę zarządu kolei na nieodpłatne przekazanie jednostkom samorządu terytorialnego 244,086 km linii/odcinków linii kolejowych.

Wg stanu na dzień 31.12.2004 r. wielkość majątku określonego w aktywach Spółki wyniosła 14 296 911,6 tys. zł, z czego ok. 90% to aktywa trwałe, zaś 10% aktywa obrotowe.

Podstawową pozycję aktywów trwałych i jednocześnie najwyższą w ogólnej wartości aktywów zajmowały rzeczowe aktywa trwałe, w tym środki trwałe (ok. 82 % sumy aktywów). W strukturze środków trwałych dominowały budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej (ok. 82%) oraz grunty (ok. 16%). Środki trwałe w budowie stanowiły około 7% aktywów trwałych (udział ich w rzeczowych aktywach trwałych był około dwukrotnie wyższy niż w 2003 r.).

W aktywach obrotowych najwyższą pozycję zajmowały należności krótkoterminowe (ok. 75%), głównie z tytułu dostaw i usług (ok. 92% wszystkich należności krótkoterminowych), przy czym ok. 97% tych należności pochodziło od jednostek grupy PKP S.A. Zapasy stanowiły ok. 5% aktywów obrotowych, natomiast krótkoterminowe aktywa finansowe (wraz ze środkami z UE) ok. 17%.

Sytuacja kapitałowa

Na przestrzeni lat 2001 - 2004 odnotowano sukcesywny wzrost stanu kapitału zakładowego oraz wyraźną tendencję zmniejszenia straty finansowej netto roku obrachunkowego.

W ciągu 2004 r. kapitał zakładowy podwyższany był dwukrotnie:

- w dniu 27.05.2004 r. z kwoty 620 230 ,00 tys. zł do kwoty 810 860,00 tys. zł o równowartość wydatków z budżetu państwa, przeznaczonych na finansowanie linii kolejowych o znaczeniu państwowym w 2003 r., tj. o kwotę 190 630,00 tys. zł.

- w dniu 11.10.2004 r. z kwoty 810 860,00 tys. zł do kwoty 881 225,00 tys. zł o równowartość wniesionych przez PKP S.A. wkładów niepieniężnych stanowiących zespół składników majątku trwałego PKP S.A. Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej w Likwidacji oraz PKP S.A. Dyrekcji Elektroenergetyki Kolejowej w Likwidacji, tj. o kwotę 70 365 tys. zł.

Po zamknięciu roku obrachunkowego 2004 zarząd spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął w dniu 16 marca 2005 r. uchwałę nr 96/2005 w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o wydatki z budżetu państwa przekazane w 2004 r. na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu w kwocie 281 349,0 tys. zł.

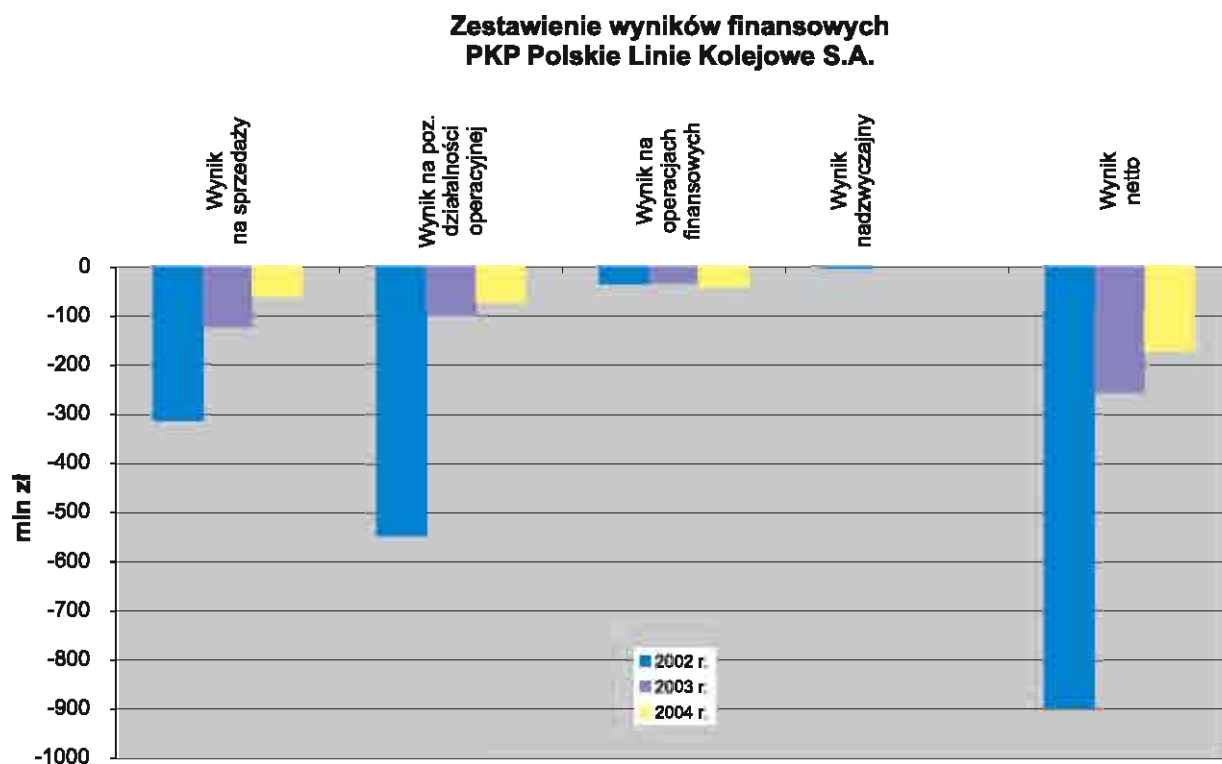
Od początku swojej działalności do końca 2004 r. Spółka wyemitowała w siedmiu seriach 881 225 akcji o wartości nominalnej 1 000,00 zł każda. Akcjonariuszami Spółki zostały Polskie Koleje Państwowe S.A. oraz Skarb Państwa. Z ogólnej ilości wyemitowanych akcji, PKP S.A. objęła 128 048 akcji tj. 14,53%, zaś wykonywanie prawa głosu przysługiwało jej z 298 548 akcji, co stanowi 33,88 % wszystkich głosów.

Pomimo poprawy struktury kapitałów Spółki, głównym źródłem finansowania majątku w 2004 r. były nadal kapitały obce, a w szczególności zobowiązania długoterminowe, których ok. 98% dotyczyło zobowiązań wynikających z zawartej w dniu 27 września 2001 r. umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi.

Wyniki ekonomiczno - finansowe działalności Spółki

W roku 2004 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poniosła stratę finansową netto w wysokości 172 151,26 tys. zł. W porównaniu do roku 2003 wynik uległ poprawie o 33%, zaś do roku 2002 - ponad pięciokrotnie.

Wyniki finansowe na przestrzeni lat 2002 - 2004 obrazuje poniższy wykres:

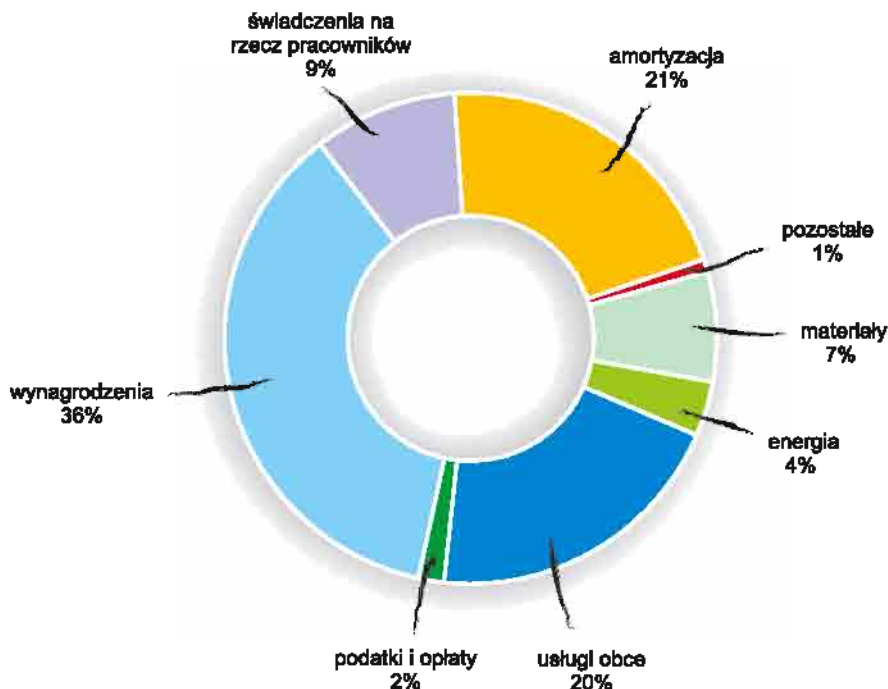


Na stratę finansową Spółki miały wpływ zarówno czynniki mikro- jak i makroekonomiczne. Wśród linii kolejowych oddanych Spółce pod zarząd znalazły się linie nieczynne i z zawieszonym ruchem pociągów, które generują jedynie koszty oraz linie cieszące się niewielkim zainteresowaniem ze strony przewoźników, a więc nierentowne. Wysokie koszty utrzymania infrastruktury kolejowej to również efekt jej niedoinwestowania w latach poprzedzających powstanie Spółki, jak również brak odpowiedniego wsparcia finansowego ze strony państwa, m.in. brak dotacji z budżetu na utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym - gwarantowanych przez ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Nieterminowe regulowanie zobowiązań przez przewoźników pasażerskich wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uniemożliwiało terminową realizację płatności, co skutkowało naliczaniem Spółce odsetek. Odsetki z tego tytułu wyniosły 52 537,6 tys. zł.

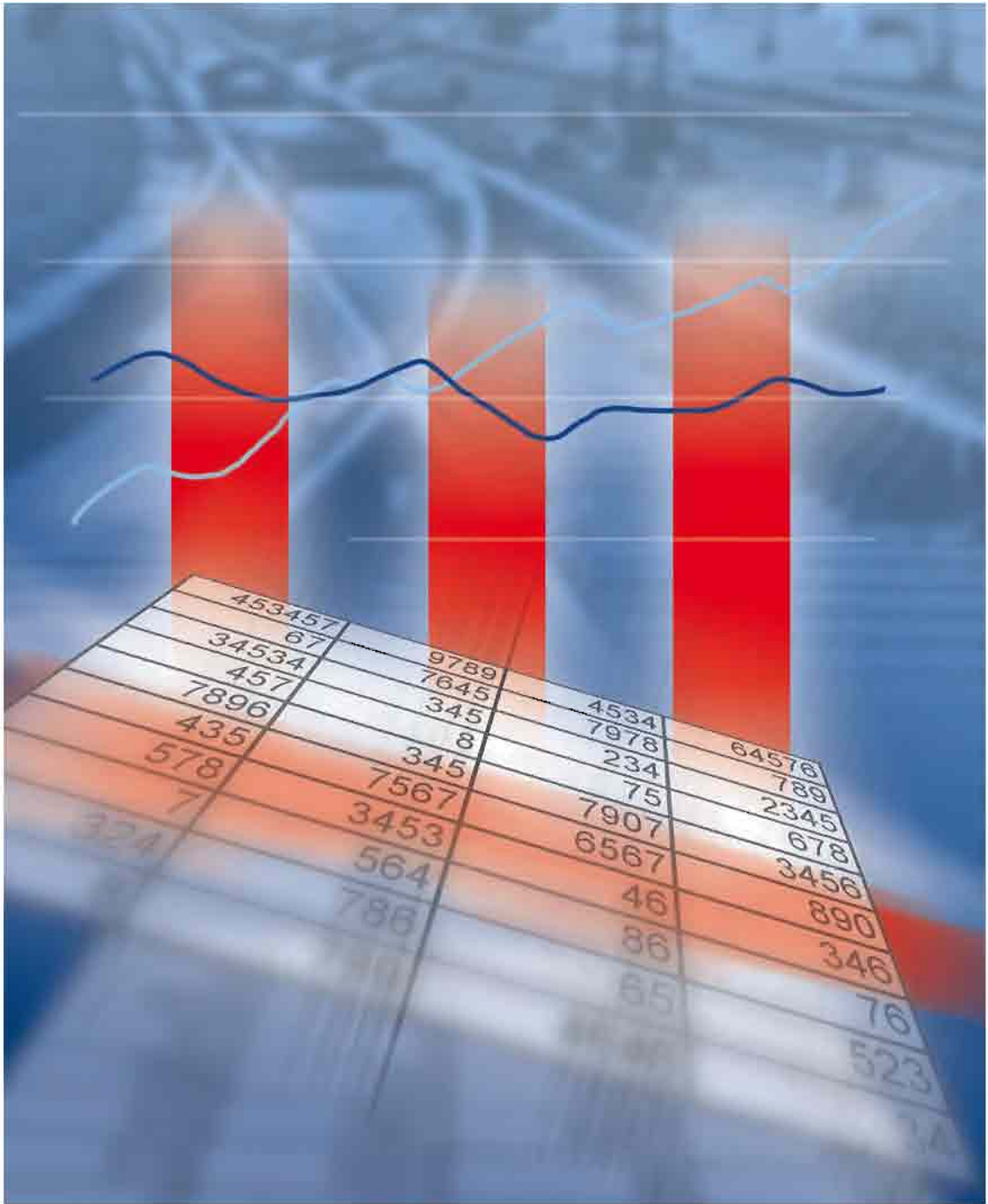
W 2004 r. Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w wysokości 3 002,7 mln zł, tj. o 1,5% wyższe niż w roku poprzednim, pokrywając koszty w 98% (w 2003 r. stopień pokrycia kosztów wyniósł 96%). Największy udział w przychodach miały przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych (92%), z czego 95% pochodziło od jednostek Grupy PKP (w tym od: PKP CARGO S.A. - 61%, PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. - 32 %, PKP Intercity Sp. z o.o. - 7%), zaś pozostałe 5% - spoza Grupy PKP.

Struktura kosztów nie uległa znaczącej zmianie, nadal dominowały w niej wynagrodzenia, usługi obce oraz amortyzacja.

**Koszty w układzie rodzajowym
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
w 2004 r.**



Analiza wskaźnikowa 2004 r. wykazała poprawę w stosunku do 2003 r. bieżącej płynności finansowej (wpływ pozyskania środków finansowych z UE), a tym samym skrócenie czasu regulowania zobowiązań, wzrost stopnia pokrycia kosztów przychodami, poprawę rentowności sprzedaży i aktywów, prawidłowy stopień zamrożenia kapitału w zapasach. Nadal jednak występowały trudności w inkasowaniu kwot należnych za świadczone usługi, przy czym wynikały one z trudnej sytuacji ekonomiczno-finansowej spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.



W roku 2004 wdrożony został w Spółce analityczny system raportowania z systemów finansowo-księgowych oparty na bazie Business Objects.

System umożliwia:

- szybki i swobodny dostęp do danych,
- dokonywanie analiz,
- łatwe i dowolne tworzenie raportów,
- graficzną prezentację danych,
- dostęp do informacji na różnych szczeblach zarządzania,
- łatwą wymianę informacji ze współpracownikami.

Analityczny system raportowania jest systemem informatycznym zbierającym informacje gromadzone przez systemy operacyjne i umożliwiającym dokonywanie analizy tych danych w różnych aspektach i przekrojach.

Produktem analitycznym systemu raportowania są raporty i analizy.

Raportowanie to proces pozyskiwania danych, formatowanie ich i dostarczanie w postaci informacji ujętej w określonej formie, np. tabelarycznej, czyli raportu.

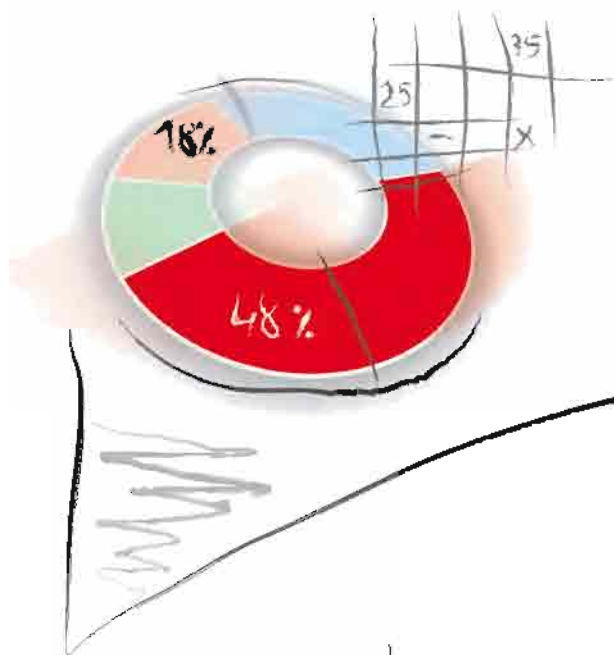
Przykładowymi raportami są:

- rachunek zysków i strat,
- bilans,
- koszty wg rodzaju w rozbiciu na, np. jednostki organizacyjne, miejsce powstawania kosztów itp.,
- zobowiązania i należności w dowolnym rozbiciu, np. na kontrahentów, terminy płatności, źródło finansowania itp.

Źródłem danych do systemu analitycznego są:

- system finansowo-księgowy - FK,
- system ewidencji środków trwałych - SARS,
- system kadrowo-płacowy - SKAF,
- inne dane generowane w postaci plików Excel, np. plany budżetowe.

W przyszłości planowane jest podłączenie do bazy danych innych systemów operacyjnych.



Pracownicy



Zatrudnienie

Od rozpoczęcia działalności gospodarczej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., tj. od 1 października 2001 r. do 31 grudnia 2004 r. stan zatrudnienia w Spółce zmniejszył się o 4481 pracowników. Uwzględniając, że w okresie tym Spółka:

- przejęła 268 pracowników z byłego Zakładu Robót Inżynieryjnych sp. z o.o. (zakład ogłosił upadłość),
- przejęła 112 pracowników zespołu wdrożeniowego i likwidacyjnego z PKP S.A.,
- uzyskała 1115 etatów oszczędności w zatrudnieniu ze spadku godzin nadliczbowych w przeliczeniu na pełne etaty (IV kwartał 2004 r. do IV kwartał 2001 r.),

faktyczne zmniejszenie zatrudnienia w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyniosło 5976 etatów, tj. 12,1 %.

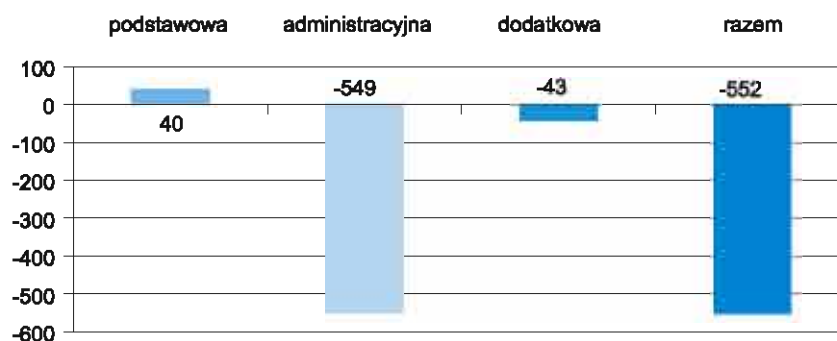
Proces restrukturyzacji zatrudnienia kontynuowany był również w 2004 r. Obejmował on zmianę struktury zatrudnienia oraz dostosowanie jej wielkości do niezbędnych potrzeb.

Na przestrzeni roku stan zatrudnienia zmniejszył się o 552 pracowników, a uwzględniając przejęcie 268 pracowników ze spółki ZRI oraz oszczędności w zatrudnieniu z tytułu spadku godzin nadliczbowych (2004 r. do 2003 r.) - 223 etaty, o 1043 pracowników, tj. 2,3%. Proces zmniejszania zatrudnienia był realizowany poprzez świadczenia przedemerytalne (410 pracowników), emerytury oraz inne ubytki.

Spółka w 2004 r. realizowała również ukierunkowany nabór pracowników do podstawowych zespołów (głównie działalności podstawowej oraz zespołów operacyjnych Straży Ochrony Kolei). W 2004 r. nastąpiła dalsza poprawa struktury zatrudnienia w poszczególnych działalnościach, wykształceniu pracowników, jak również nastąpił dalszy spadek pracy w godzinach nadliczbowych.

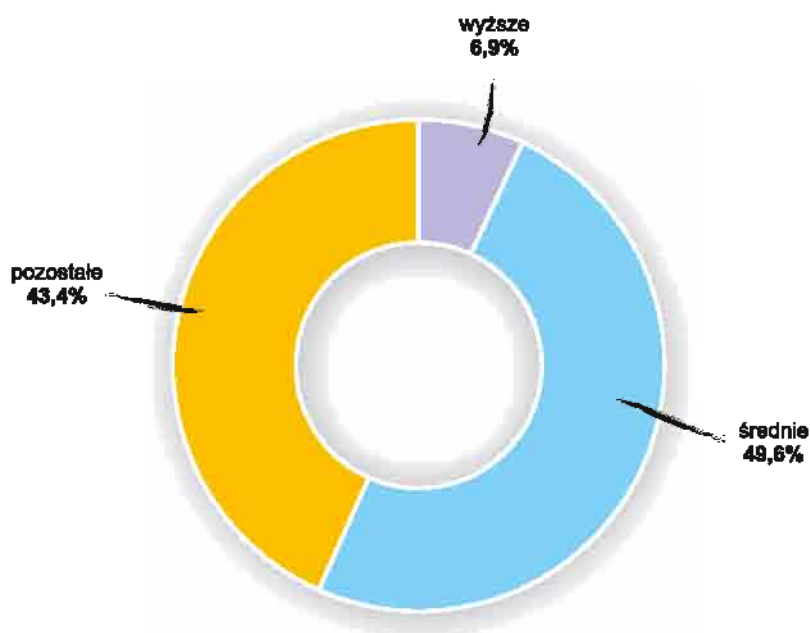
Spadek zatrudnienia obejmował zespół obsługi administracyjnej i w niewielkim stopniu zespół działalności dodatkowej przy zachowaniu wielkości zatrudnienia w działalności podstawowej. Zatrudnienie w działalności podstawowej na koniec roku stanowiło 73,7%, w zespole pracowników nadzoru i obsługi administracyjno - technologicznej 15,0% i w zespole działalności dodatkowej 11,3% ogółu zatrudnionych.

**Zmiany w strukturze zatrudnienia
w działalności w osobach**

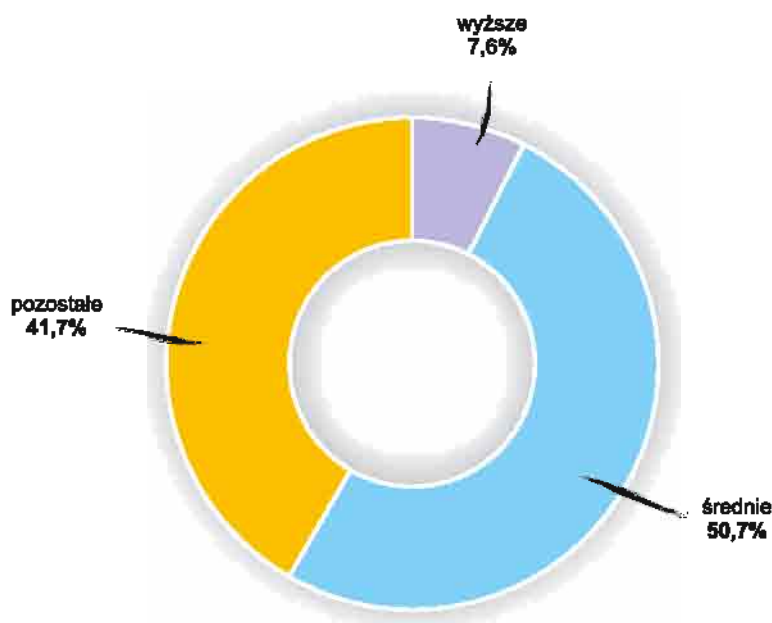


W Spółce systematycznie wzrasta udział pracowników z wykształceniem wyższym i średnim. Na koniec 2004 r. Spółka zatrudniała ponad 3,4 tys. pracowników z wyższym wykształceniem, którzy stanowili ponad 7,6% ogółu załogi. Pracowników z wykształceniem średnim było ponad 22,7 tys., co stanowiło 50,7% ogółu zatrudnionych. Zmiany w strukturze zatrudnienia w zakresie wykształcenia na przestrzeni 2004 r. przedstawiają poniższe wykresy.

**Udział pracowników wg wykształcenia
w dniu 31.12.2003 r.**



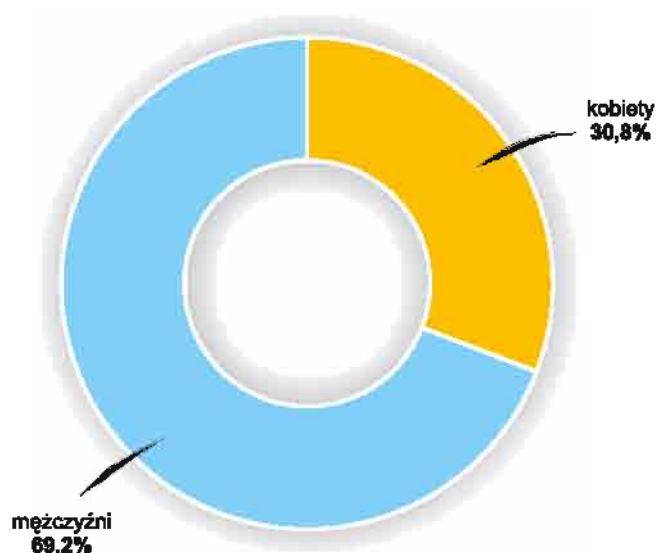
**Udział pracowników wg wykształcenia
w dniu 31.12.2004 r.**



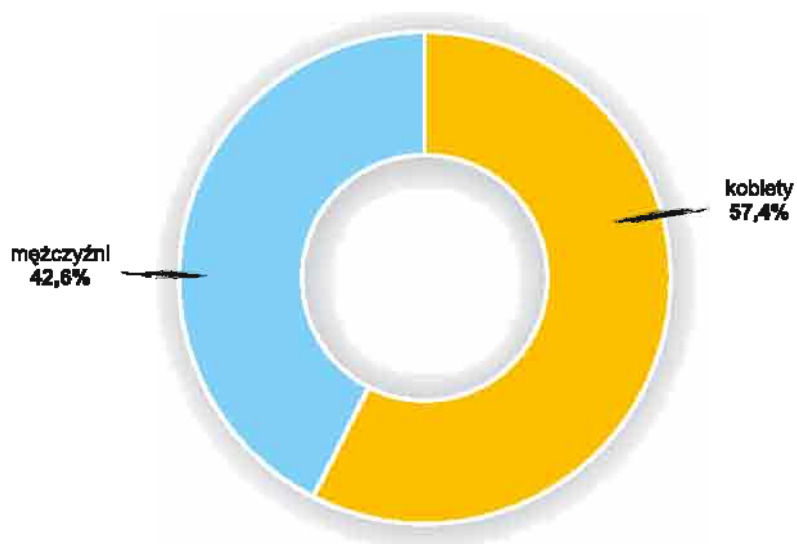


W strukturze zatrudnienia 69,2% stanowią mężczyźni, a 30,8% kobiety, co wynika m.in. z charakteru działalności wykonywanej przez Spółkę (eksploatacja, konserwacja i diagnostyka infrastruktury kolejowej). Udział kobiet w zatrudnieniu w Spółce jest wynikiem zmniejszenia zatrudnienia na stanowiskach nierobotniczych (o znacznym udziale kobiet), wcześniejszego osiągnięcia wieku emerytalnego przez kobiety.

**Udział kobiet i mężczyzn
w zatrudnieniu ogółem**

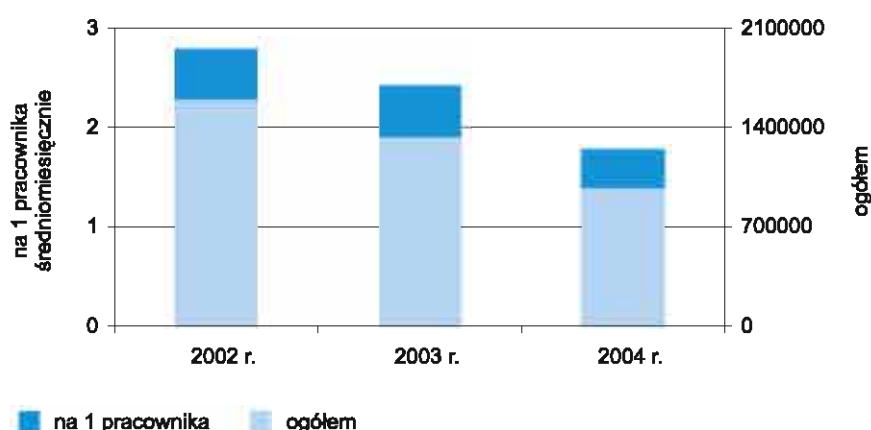


**Udział kobiet i mężczyzn
w zmniejszeniu zatrudnienia w 2004 r.**



W 2004 r. nastąpiło dalsze ograniczenie pracy w godzinach nadliczbowych. Liczba godzin nadliczbowych wypracowanych w 2004 r. w stosunku do 2003 r. zmniejszyła się średnio-miesięcznie na 1 pracownika z 2,42 do 1,78 godz. - spadek o 26,45%. Spadek pracy w godzinach nadliczbowych to między innymi rezultat systematycznej analizy czasu pracy na stanowiskach, na których jest wypracowywanych najwięcej godzin nadliczbowych oraz poprawa organizacji pracy. Sytuację na przestrzeni lat 2002 - 2004 obrazuje poniższa tabela.

Godziny nadliczbowe wypracowane



Reasumując, w roku 2004 nastąpiła dalsza poprawa struktury zatrudnienia, wzrosła liczba pracowników z wykształceniem wyższym i średnim oraz znacznie poprawiła się struktura czasu pracy. Świadczy to o coraz bardziej efektywnym wykorzystaniu zasobów ludzkich Spółki i stwarza warunki do dalszego jej rozwoju.

Rozwój kadr

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu budowania pozycji na rynku oraz dobrego wizerunku postawiła na rozwój kapitału ludzkiego. Chcemy przeobrazić się w organizację uczącą się, w której główną wartością jest wiedza, a elementem kultury organizacyjnej wzajemne dzielenie się nią pomiędzy pracownikami.

Spółka jest na etapie dostosowania regulacji prawnych do wymagań i zmian otoczenia zewnętrznego. W 2004 roku rozpoczęto w Spółce kilka projektów ważnych dla procesu rozwoju kadr, takich jak: kompetencyjny opis stanowisk pracy, Akademia Menedżera dla kadry kierowniczej, cykle szkoleniowe dla wybranych grup zawodowych, na przykład uczestniczących w procesie inwestycyjnym.

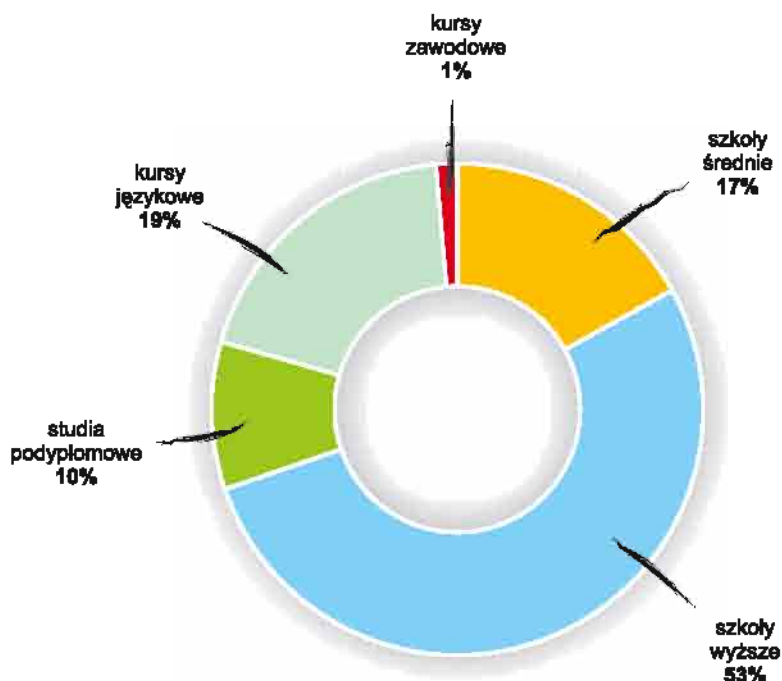
W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pracownicy mogą pozyskiwać wiedzę i rozwijać swoje kompetencje na szkoleniach zleconych lub wewnątrzzakładowych, jak również dokształcając się w szkołach średnich, wyższych, podyplomowych oraz biorąc udział w różnego rodzaju kursach, w tym językowych. W 2004 roku rozwojem kadr objęto 40 777 uczestników, w tym prawie 70%

stanowią obligatoryjne szkolenia wynikające z odrębnych przepisów, np. szkolenia BHP, pouczenia okresowe i doraźne, szkolenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

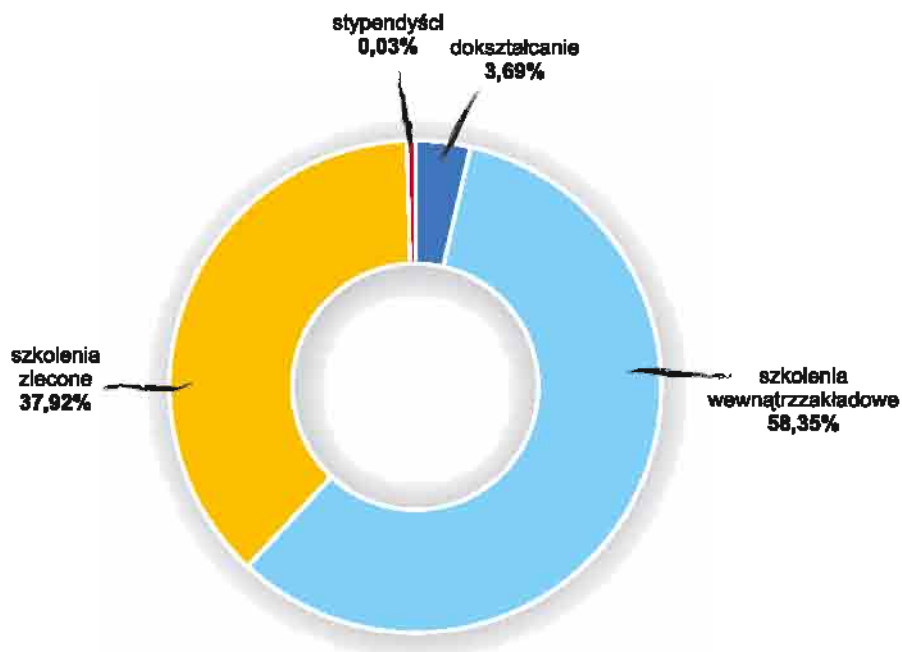
39 258 uczestników stanowiących ponad 96% wszystkich osób objętych rozwojem skorzystało ze szkoleń, natomiast dokształcało się w szkołach średnich, wyższych, na studiach podyplomowych oraz na kursach języków obcych 1 506 pracowników.

Najliczniejsza grupa pracowników została przeszkolona w systemie wewnątrzzakładowym (ponad 60% wszystkich szkolonych), pozostali pracownicy byli szkoleni w systemie zlecanym, otwartym i zamkniętym.

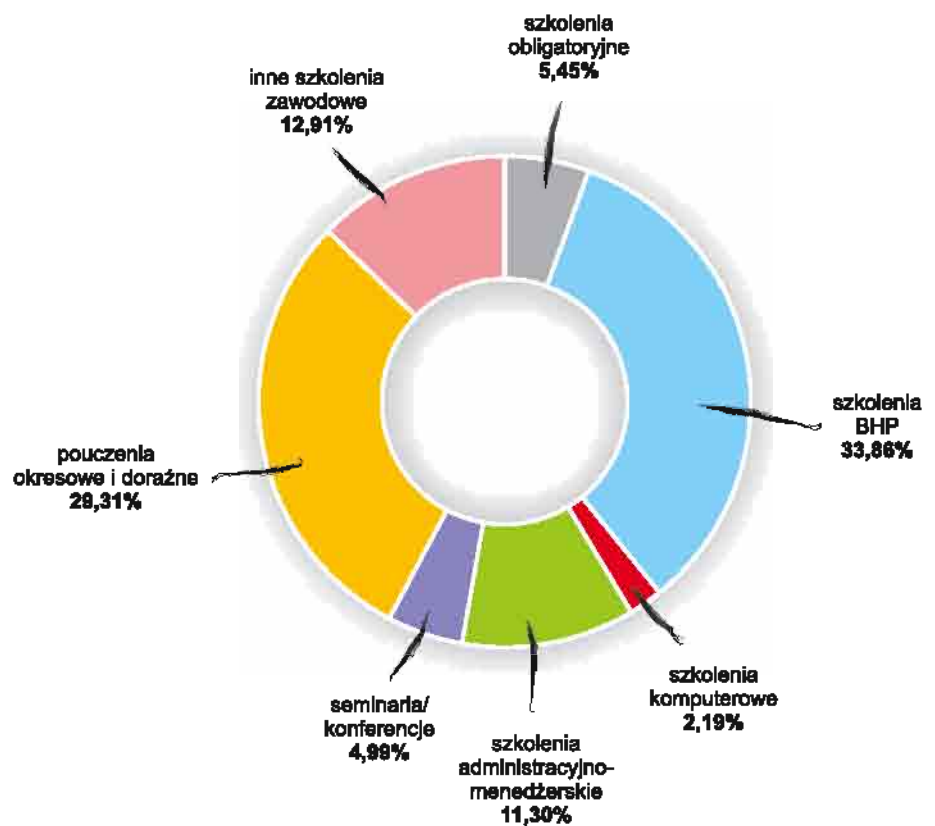
Dokształcanie pracowników

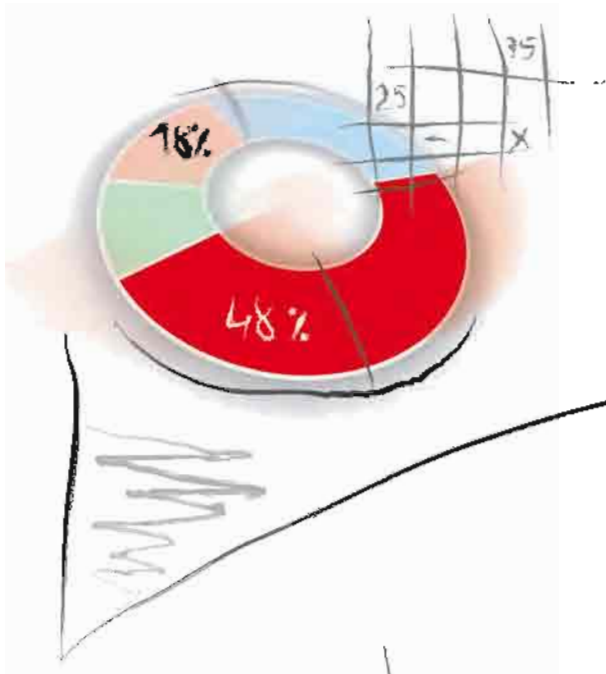


Rozwój kadr w Spółce



Struktura zrealizowanych szkoleń





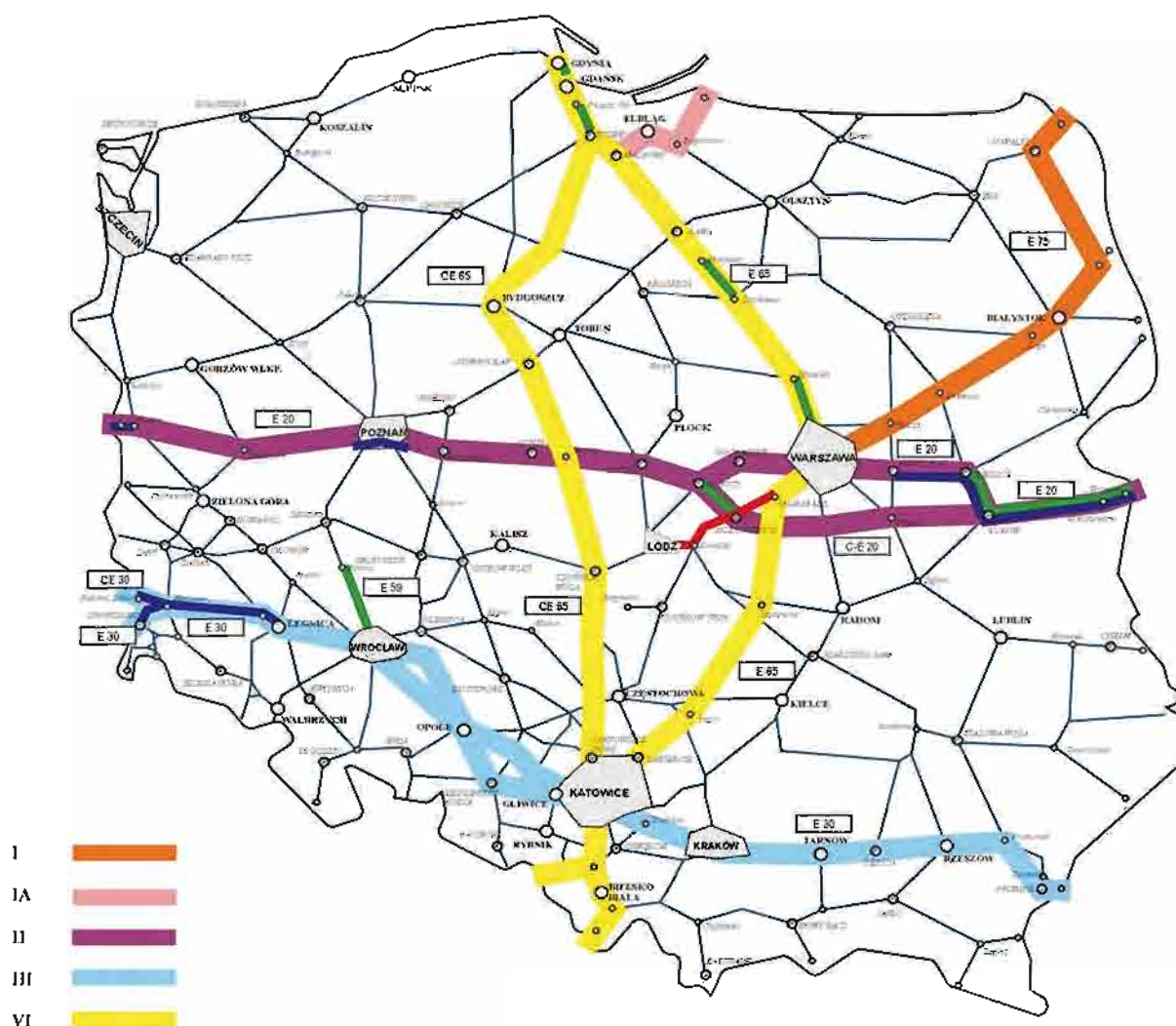
Współpraca międzynarodowa



Głównym celem współpracy międzynarodowej jest zapewnienie jak najlepszego funkcjonowania Spółki na europejskim i światowym rynku transportu kolejowego, zainteresowanym wykorzystaniem tras przewozowych na centralnie położonym w Europie terytorium Polski.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku miało nie tylko duże znaczenie polityczne, ale również niosło szereg zmian dostosowawczych w gospodarce, w tym w transporcie kolejowym. Transport kolejowy Unii Europejskiej przeszedł w ostatnich kilku latach istotne zmiany, polegające przede wszystkim na dostosowaniu się kolei do warunków rynkowych. Biorąc pod uwagę, że cztery paneuropejskie korytarze transportowe przebiegają przez Polskę, decyzje i rekomendacje unijne bezpośrednio wpływają na rozwój sieci kolejowej w Polsce, a tym samym na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

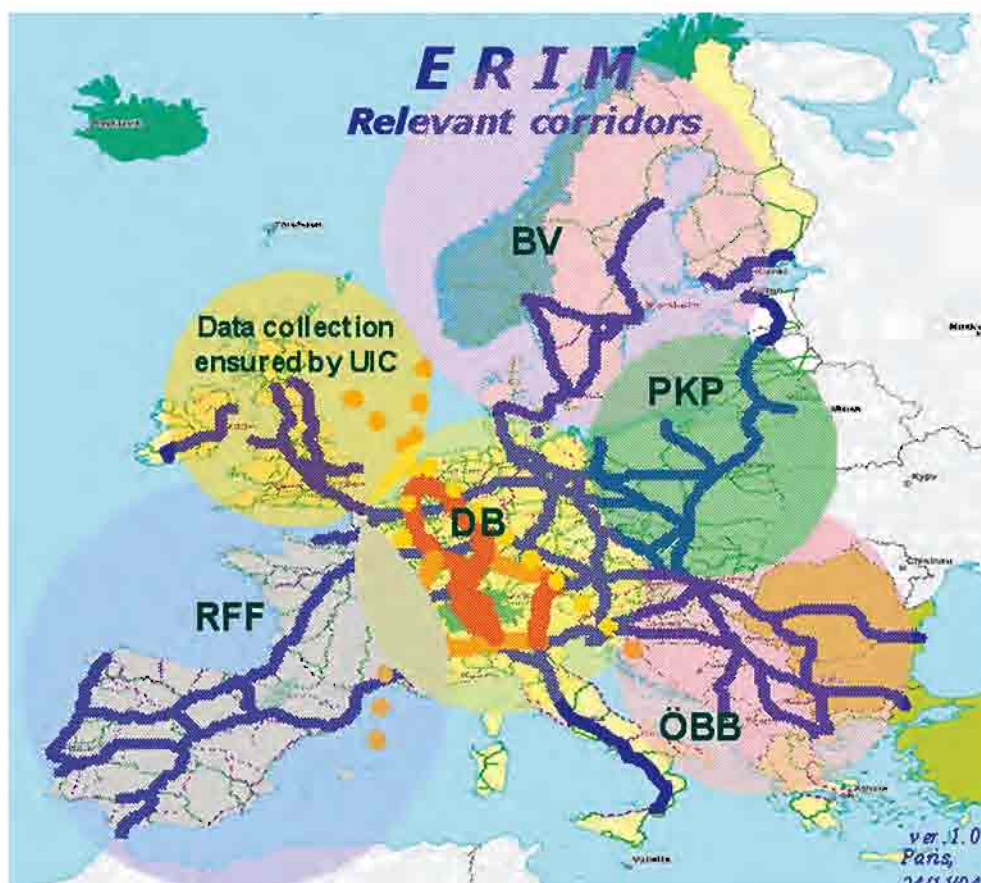
Korytarze kolejowe w Polsce



W 2004 roku zintensyfikowano współpracę międzynarodową o działania dostosowawcze w zakresie interoperacyjności (ERTMS) i standardów TSI mając na względzie pełne wykorzystanie funduszy pomocowych i strukturalnych Unii Europejskiej, zaktywizowano udział Spółki w organizacjach międzynarodowych (np. grupa infrastrukturalna CER, komitet sterujący Komisji Infrastruktury UIC, CENTROPA - organizacja skupiająca zarządców infrastruktury w Europie Centralnej, do której nasza Spółka przystąpiła w styczniu 2004 r. podpisując dokument „Misja grupy CENTROPA”). Rozszerzono działania promocyjne (prezentacje Spółki na międzynarodowych targach i wystawach kolejowych) oraz akcje związane z bezpieczeństwem przewozów kolejowych.

Wspólne działania organizacji międzynarodowych CER, UIC i EIM, przy aktywnym uczestnictwie przedstawicieli Spółki, pozwoliło na opracowanie pierwszej wersji głównego planu dla Europejskiej Infrastruktury Kolejowej (ERIM). Podkreśla on potrzebę bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej już infrastruktury kolejowej, a jednocześnie stawia problem braku dostatecznego finansowania kolei europejskich w stosunku do transportu drogowego. Doceniając pozycję i aktywną działalność ekspertów Spółki, komitet sterujący wyznaczył na lidera grupy WSCHÓD PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Grupa ta ma dokonać szczegółowej analizy ekonomicznej wyznaczonych ciągów przewozowych pod kątem rozwoju infrastruktury kolejowej.

**ERIM: Główna grupa robocza koordynująca
wkład z czterech regionalnych grup roboczych**



Od 1 kwietnia 2004 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest członkiem organizacji RailNetEurope, skupiającej zarządców infrastruktury kolejowej i mającej na celu wdrożenie ułatwień przy organizacji międzynarodowego ruchu kolejowego. RNE to organizacja, która szybko i efektywnie ma wyznaczać zdolności transportowe dla wszystkich rodzajów ruchu kolejowego w oparciu o procedury budowy tras kolejowych Forum Train Europe zgodnie z przepisami obowiązującymi w Unii Europejskiej i prawem oraz przepisami każdego z krajów członkowskich. Ekspersi Spółki aktywnie działają w grupach roboczych: One Stop Shop, rozkładów jazdy i standardów eksploatacyjnych.

W ramach współpracy międzynarodowej monitoruje się również działalność międzynarodowych organizacji zrzeszających szeroko rozumianych zarządców przedsiębiorstw kolejowych oraz przedstawicieli szczebla rządowego, takich jak np. OTIF, CIT, AEIF, EKG ONZ, EKMT, OSJD i innych, koordynując uczestnictwo ekspertów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w grupach roboczych lub przygotowując ekspertyzy dla Ministerstwa Infrastruktury w ramach jego współpracy z tymi organizacjami.

W czerwcu 2004 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były organizatorem posiedzenia Komisji Infrastruktury UIC w Warszawie. Uczestniczyli w nim zarządcy infrastruktury kolejowej z całej Europy, a także przedstawiciele Unii Europejskiej, CER i Ministerstwa Infrastruktury. Uczestnicy zapoznali się także z postępem prac modernizacyjnych na linii E 20, zwiedzając zmodernizowany szlak od Warszawy do Siedlec i stację Siedlce. Unikatowe, polskie rozwiązania techniczne z dziedziny ochrony środowiska zastosowane na tej linii spotkały się z wielkim zainteresowaniem europejskich menedżerów zarządców infrastruktury kolejowej.

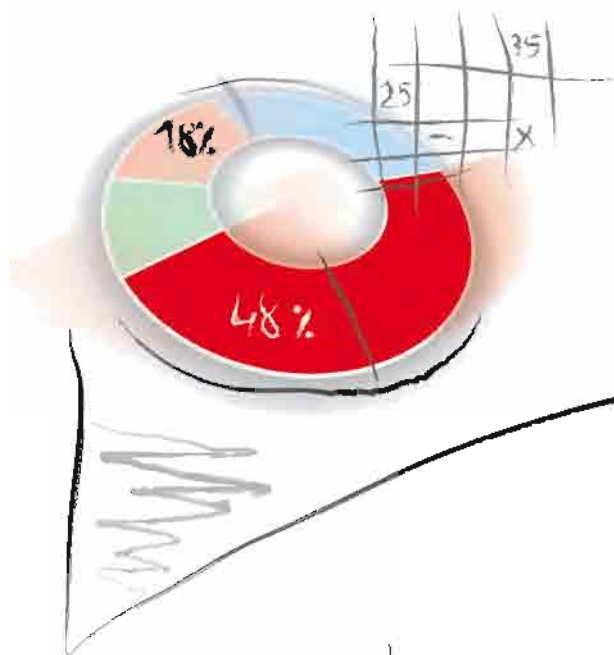
W ramach prac badawczych prowadzonych przez UIC, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyła między innymi w następujących projektach: EICIS, ETCS, GSM-R, GENERIS, ESIS, EPR i COMCONIA. Wszystkie projekty mają na celu usprawnienie działania infrastruktury kolejowej głównie w zakresie automatyki i radiokomunikacji.

Współpraca z zarządcami infrastruktury - zarówno w krajach członkowskich Unii Europejskiej, jak i w krajach WNP - jest stałym elementem relacji międzynarodowych Spółki. Ekspersi, reprezentujący wszystkie zakresy działalności, aktywnie uczestnicząc w konferencjach granicznych, wywierają wpływ na kształt umów i porozumień międzynarodowych. Działania te mają na celu integrację polskiego systemu transportowego z systemami państw ościennych, i kładą szczególny nacisk na podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu.

Monitorowano także sytuację administracyjno - eksploatacyjną kolei zagranicznych i informowano o wdrażanych zmianach strukturalnych (np. CD, ZSR, SNCB, UZ, BC). W roku 2004 rozszerzono współpracę z firmami zagranicznymi, kooperującymi z koleją, poszukując wśród nich partnerów do realizacji projektów technicznych i modernizacyjnych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyła w międzynarodowych targach i wystawach (Paryż, Berlin) promując i reklamując na swym stoisku ofertę Spółki. Stoisko było licznie odwiedzane. Zapytania dotyczyły takich tematów, jak: rozwój transportu kolejowego w korytarzach transportowych, możliwości wynajmu maszyn torowych (np. AHM), działania dostosowawcze do prawodawstwa unijnego z uwzględnieniem swobodnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi koordynację działalności całej Grupy PKP z organizacjami zrzeszającymi kolejarzy aktywnie zajmujących się sportem - USIC, kulturą i działalnością intelektualną - FISAIC i turystyką - FIATC. W 2004 roku w klasyfikacji generalnej USIC polscy kolejarze zajęli I miejsce, zdobywając już po raz drugi puchar.



Ochrona środowiska



Od 1 maja 2004 r. Polska jest pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej. Dla ochrony środowiska oznacza to realny wzrost nakładów z funduszy europejskich na inwestycje proekologiczne, skutkujący wzrostem zakresu prac, które dla pozyskania tych środków należy wykonać.

Konsultacje społeczne

Jednym z takich zadań jest konieczność przeprowadzania konsultacji społecznych na terenach objętych planami modernizacji linii kolejowych. Przebieg konsultacji należy udokumentować poprzez przedłożenie zdjęć i protokółów ze spotkań z mieszkańcami oraz informacji o sposobie rozpatrzenia ewentualnych wniosków zgłaszanych przez zainteresowanych. Inwestycje budzą duże zainteresowanie wśród lokalnych społeczności, które liczą na poprawę warunków podróżowania.

Podczas pierwszych spotkań konsultacyjnych, prowadzonych przez Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej i lokalne władze samorządowe z udziałem przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i generalnego projektanta linii Warszawa - Łódź, które odbyły się w grudniu 2004 r. w Grodzisku Mazowieckim i Koluszkach, pytano głównie o termin realizacji przedsięwzięcia, możliwość podróżowania osób niepełnosprawnych i przewóz rowerów. Nie brakowało również pytań dotyczących ochrony środowiska, w tym ochrony przed hałasem czy budowy przejść dla dzikich zwierząt.



Prezentacja na konferencji koordynatorów środowiskowych

Co roku zarządy kolei europejskich organizują spotkania koordynatorów ochrony środowiska w poszczególnych krajach. W roku 2004, w którym do Wspólnoty Europejskiej wstąpiła nowa grupa państw Europy środkowo-wschodniej, poproszono nowych członków o zaprezentowanie na VIII Międzynarodowej Konferencji w Berlinie w dniach 18-20 listopada sposobu zarządzania środowiskiem na swoim terenie. Podstawowym celem konferencji było przedstawienie zagadnień związanych z wprowadzeniem polityki zrównoważonego systemu transportowego.

W konferencji udział wzięli, m.in. przedstawiciele Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego, niemieckiego Ministerstwa Środowiska, UIC, CER, OECD, Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska i telewizji niemieckiej ZDF. Kwestie środowiskowe w przedsiębiorstwach kolejowych wśród nowych członków UE przedstawili reprezentanci kolei rumuńskich i polskich. Działania w zakresie ochrony środowiska w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przedstawiła dyrektor Biura Funduszy i Ochrony Środowiska Urszula Michajłow. Zainteresowanie dla działań w Polsce wzbudziły sprawy związane z ochroną przyrody, a szczególnie urządzenia odstraszanania zwierząt.

Urządzenia odstraszanania zwierząt

Na linii E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce, w marcu 2004 r. zostały zainstalowane pierwsze urządzenia elektroniczne służące do powstrzymywania zwierząt przed wejściem na tory w czasie zbliżania się pociągu. Jest to polski patent opracowany przez firmę NEEL wspólnie z przyrodnikami. Wyglądem przypomina szary słupek. W chwili, gdy nadjeżdża pociąg, urządzenie zaczyna wydawać dźwięki będące sygnałem zaniepokojenia w przyrodzie. Słychać,



np. szczekanie psa, potem głosy innych, coraz bardziej niespokojnych zwierząt. Odgłosy te powodują, że zbliżające się zwierzę nie podejdzie do torów. Ten czas wystarczy, aby pociąg przejechał. Niepotrzebne są siatki ogradzające tory, które stanowią barierę, powodującą przerwanie ciągłości ekosystemów. Nie ma też potrzeby budowania wielu kosztownych przejść (wiaduktów) dla zwierząt. Po upływie roku od momentu instalacji tych urządzeń i ich stałego monitoringu, można powiedzieć, że jest to bardzo dobry sposób na zapewnienie swobody migracji dużych i mniejszych zwierząt w sytuacjach, gdy tory przebiegają przez lasy. Warto zauważyć, że odkąd urządzenia zostały zainstalowane, nie zauważono, aby jakieś zwierzę wpadło pod pociąg.

Zaprezentowanie informacji o urządzeniach odstraszenia zwierząt na VIII Międzynarodowej Konferencji Koordynatorów Środowiskowych w Berlinie wzbudziło bardzo duże zainteresowanie uczestników. Do chwili obecnej otrzymujemy wiele pytań i próśb o szczegóły dotyczące funkcjonowania tych urządzeń. Zainteresowanych odsyłamy do internetu na stronę: www.neel.com.pl.

Inne działania chroniące środowisko

Dla ochrony przed hałasem buduje się, m.in. ekrany akustyczne - przeważnie podczas modernizacji linii kolejowych. Warto zwrócić uwagę na ekran chroniący osiedla mieszkaniowe w Poznaniu, wybudowany i utrzymywany na koszt miasta na terenie kolejowym. Jest to pierwszy taki przypadek, godny jednak naśladowania wszędzie tam, gdzie - ze względu na brak środków - budowa takich ekranów przez kolej nie będzie szybko możliwa. Dla uregulowania problemów związanych z hałasem podjęto działania przygotowawcze do opracowywania map hałasu, poprzez określenie terenów narażonych na ponadnormatywny hałas kolejowy. Przygotowano wstępną analizę natężenia hałasu przy liniach kolejowych. Wyznaczono szacunkowy równoważny poziom hałasu (dla 24 godzinnego czasu odniesienia) na poszczególnych odcinkach linii kolejowych. Zadaniem tego opracowania jest wytypowanie odcinków linii kolejowych, na których należy dokonać dokładniejszych analiz i wytypować linie do pomiarów hałasu.



Powoli, ale sukcesywnie ogranicza się też ilość kotłowni węglowo-koksowych na rzecz kotłowni olejowych i gazowych emitujących zdecydowanie mniej zanieczyszczeń do atmosfery. W ramach prowadzonych inwestycji dokonano przebudowy przepustów obiektów inżynierskich, uregulowano systemy odwodnień i odprowadzania ścieków z wielu kilometrów modernizowanych linii kolejowych.

Współpraca z pozarządowymi organizacjami ekologicznymi

W 2004 r. spektakularnym wydarzeniem był Europejski Dzień bez Samochodu zorganizowany w Polsce 22 września w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności (16-22 września). Ogólnopolskim koordynatorem był tym razem Instytut Spraw Obywatelskich z siedzibą w Łodzi. W tym roku do organizacji Dnia bez Samochodu przystąpiło w Polsce 109 miast i - co jest szczególnie warte zaakcentowania - po raz pierwszy włączyło się także kilka spółek z Grupy PKP, w tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



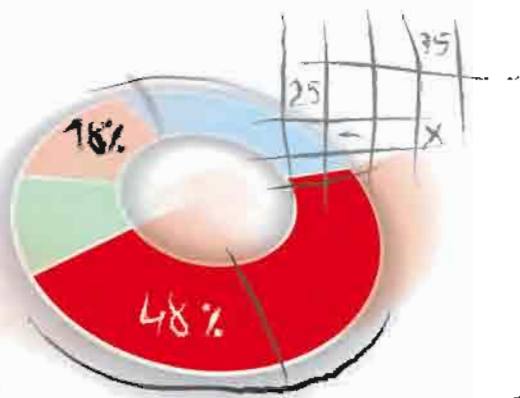
W ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności 19 września 2004 r. Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej zorganizowało na stacji Warszawa Gdańska całodzienną imprezę pokazującą kolej „od kuchni”. Biorąc pod uwagę ogromne zainteresowanie, pokazy takie warto organizować co roku i to nie tylko w Warszawie.

Współpracujący z nami od kilku lat Instytut Promocji i Rozwoju Kolei w 2004 r. zajął się przede wszystkim pracą na rzecz sprawniejszej organizacji lokalnego ruchu kolejowego razem z urzędami marszałkowskimi, które są obecnie odpowiedzialne za lokalne przewozy kolejowe na terenie swoich województw.



Wiele innych organizacji pozarządowych również pomaga samorządom lokalnym i mieszkańcom takich miejscowości, które na skutek ograniczania ruchu lokalnego zostają nagle pozbawione dostępu do przewozów kolejowych. Trzeba przyznać, że często jest to działalność skuteczna, bo pociągi są przywracane bądź rozkład jazdy jest lepiej dostosowywany do rzeczywistych potrzeb. Wszystkie te działania mają na celu ograniczenie nadmiernej emisji spalin przez wchodzący w miejsce likwidowanych pociągów transport samochodowy.

Centrum Kierowania Przewozami



W strukturze organizacyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Kierowania Przewozami jest zakładem bezpośrednio podległym zarządowi. Podstawowym zadaniem Centrum jest nadzorowanie i kierowanie ruchem pociągów, nadzorowanie pracy zakładów linii kolejowych w zakresie wykonywania bieżących zadań eksploatacyjnych oraz obsługa potrzeb przewoźnych przewoźników dostosowanych do zmiennego rynku transportowego.

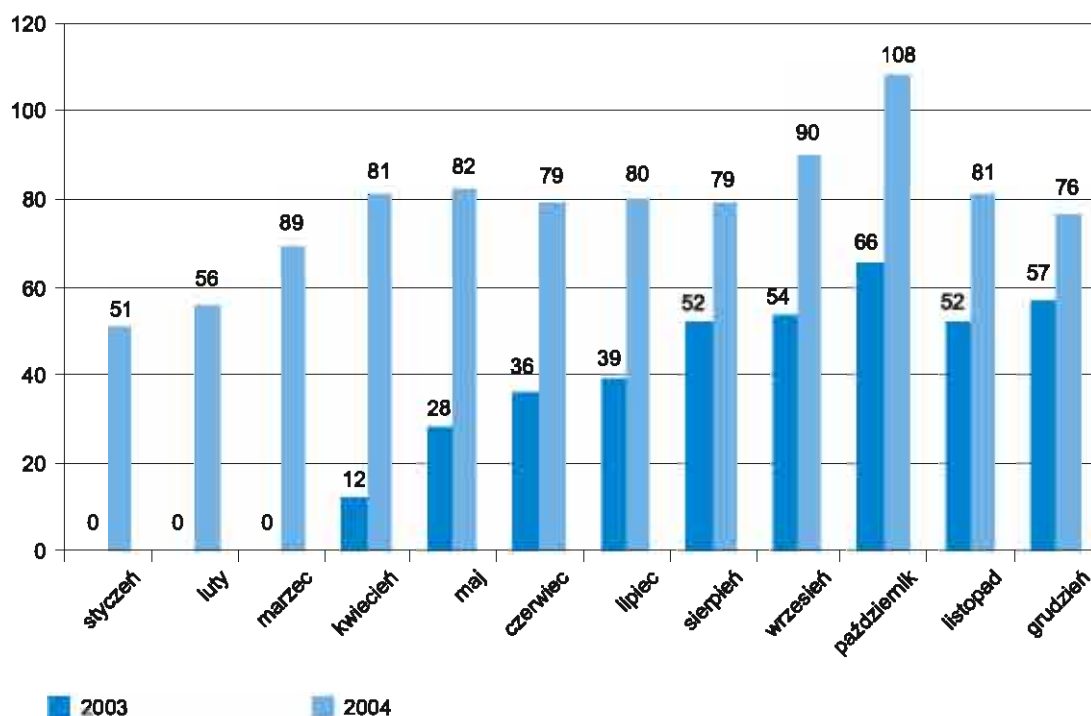
Większość zadań związanych z bieżącą realizacją dobowego rozkładu jazdy wykonywana jest na 51 stanowiskach dyspozytorów liniowych rozmieszczonych w 8 ekspozyturach kierowania ruchem, których zasięg działania obejmuje całą sieć zarządzaną przez Spółkę.

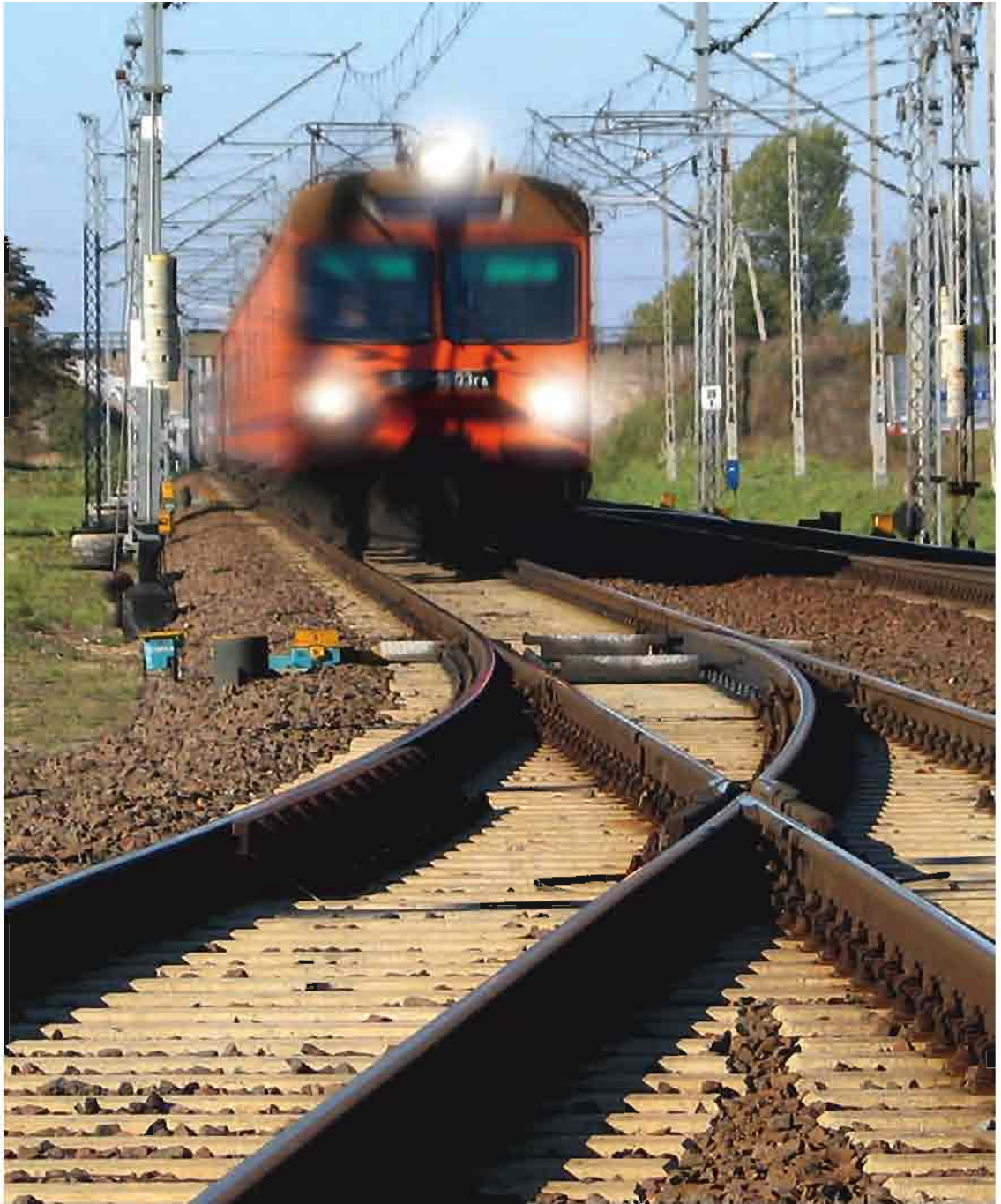
Realizacja zmieniających się potrzeb licencjonowanych przewoźników prowadzona jest za pomocą następujących narzędzi:

- rocznego rozkładu jazdy, będącego w posiadaniu każdego przewoźnika,
- możliwości przydzielenia wolnych, niewykorzystanych tras w ramach sześciogodzinnego planowania dyspozytorskiego,
- przydzielenia tras zamieszczonych w katalogu tras PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- możliwości konstrukcji indywidualnych rozkładów jazdy na każde zamówienie przewoźnika.

Od kwietnia 2003 roku Centrum Kierowania Przewozami uruchomiło dyspozytorskie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy, które w chwili obecnej w pełni realizują całość potrzeb wszystkich licencjonowanych przewoźników na indywidualne rozkłady jazdy w ruchu krajowym. Wzrastające zapotrzebowanie na tego rodzaju usługi potwierdza poniższy wykres.

**Średnia ilość opracowanych tras w dobie
w poszczególnych miesiącach w 2003 i 2004 r.**





Centrum Kierowania Przewozami dostosowuje się do działania w warunkach gospodarki rynkowej, opartych na racjonalnych i w pełni uznawanych na świecie zasadach. Obrane kierunki działań sprzyjają realizacji istniejących potrzeb organizacji przewozów w pełnym zakresie. Kierownictwo Centrum konsekwentnie dąży do podniesienia konkurencyjności Spółki w warunkach wzrastającej liberalizacji na kolejowym rynku transportowym.

Monitoring przejazdu pociągów, bieżące informowanie przewoźników z każdego stanowiska dyspozytorskiego - to elementy działalności nakierowane na podniesienie konkurencyjności Spółki. Jednym z zamierzeń Centrum Kierowania Przewozami jest kompleksowa modernizacja narzędzi zarządzania dyspozytorskiego - pobieranie sygnału do automatycznego tworzenia wykresu rzeczywistego biegu pociągów.

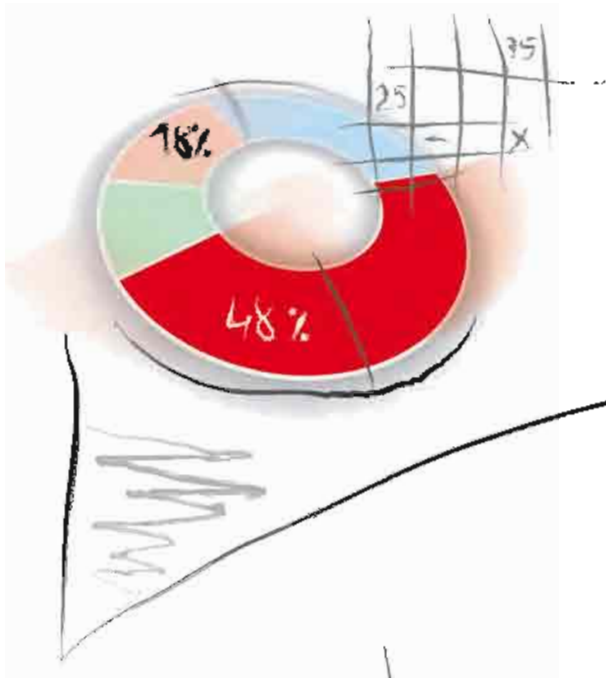
Centrum Kierowania Przewozami oferuje szeroką gamę usług związanych z organizacją procesu transportowego, skierowanych do przewoźników wykonujących przewozy i tych, którzy będą chcieli je wykonywać w przyszłości przy wykorzystaniu infrastruktury zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Jedną z usług realizowanych bezpośrednio na wniosek przewoźników jest ustalanie warunków przewozów przesyłek nadzwyczajnych (ładunki i tabor z przekroczoną skrajnią lub przekroczonym dopuszczalnym naciskiem) w ruchu krajowym i międzynarodowym.

W roku 2004 wydano w przedmiotowej sprawie następującą ilość zezwoleń:

- 30 544 zezwolenia w ruchu krajowym,
- 1 246 zezwoleń w ruchu międzynarodowym.

Realizacja przewozów nadzwyczajnych obejmuje również przewozy wojskowe NATO.



Zakład Maszyn Torowych



Zadania inwestycyjne, w których wykorzystano maszyny Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie jako podwykonawcy robót:

- linia nr 133 (na terenie Oddziału Regionalnego w Krakowie, odcinek: Kraków - Mydlniki),
- linia nr 395 (na terenie Oddziału Regionalnego w Poznaniu, odcinek: Koziegłowy - Naramowice),
- linia nr 003 (na terenie Oddziału Regionalnego w Warszawie, odcinek: Żychlin - Stara Wieś),
- linia nr 026 (na terenie Oddziału Regionalnego w Lublinie, odcinek: Zajezerze - Bąkowiec, Bąkowiec - Garbatka Letnisko),
- linia nr 007 (na terenie Oddziału Regionalnego w Lublinie, odcinek: Puławy Azoty - Puławy),
- linia nr 131 (na terenie Oddziału Regionalnego w Gdańsku, odcinek: Jaksice - Złotniki).

Pociąg P-95 pracował również w Niemczech, odcinki: Oldenburg-Kayhauserfeld, Bargteheide-Ahrensburg, Königslutter-Schandelah, Bühl-Baden Baden, Ulm-Einsingen, Großkarolinenfeld-Rosenheim.

Praca maszyn wysokowydajnych

Typ maszyny	Rok 2004 [mb] / [j.r]
Pociąg do zautomatyzowanej wymiany nawierzchni P-93 nr 01	50 841
Pociąg do zautomatyzowanej wymiany nawierzchni P-P93 nr 02	24 526
Pociąg do zautomatyzowanej wymiany nawierzchni P-P95	82 730
Pociąg do naprawy podtorza AHM-800 R	23 119
Oczyszczarka tłucznia OT 800.03	16 530
Oczyszczarka tłucznia OT800.04	29 674
Oczyszczarka tłucznia RM-80	44 698
Uniwersalna podbijarka UNIMAT 943	56 835 / 433 *
Uniwersalna podbijarka UNIMAT 947	29 825 / 675 *
Stabilizator dynamiczny DGS nr 307	144 410
Zgamiarka tłucznia ZTU-300	473 635
Podbijarka torowa CSM nr 2534	264 840

* metry bieżące / jednostki rozjazdowe





W zgrzewalniach szyn w Skarżysku Kamiennej, Kędzierzynie Koźlu i Bydgoszczy zgrzano łącznie 1077 km 97 mb szyn w długościach przeważnie 210 mb. Proces technologiczny zgrzewania szyn pozwala na wykonanie zgrzein szyn do prędkości V250.

Praca zgrzewalni w 2004 [w mb]

Zgrzewalnia	Rok 2004
	[mb]
IMZ1 Skarżysko Kamienna	392963
IMZ2 Kędzierzyn Koźle	394292
IMZ3 Bydgoszcz	290714
Ogółem	1077969



Zestawienie wybranych robót wykonywanych przez sekcję utrzymania obiektów inżynierskich i linii kolejowych przy Zakładzie Maszyn Torowych w roku 2004:

Roboty utrzymania nawierzchni

Rodzaj robót	Jednostka obmiaru	Ilość wykonana za 12 miesięcy
wymiana pojedynczych podrojazdnic	m	4231
wymiana pojedynczych szyn	m	5081
montaż i demontaż przejazdów drogowych w poziomie szyn	m ²	246
ręczne oprofilowanie i oczyszczenie podsypki	m ³	1017
poprawienie prześwitu toru i rozjazdów	szt.	2110
wymiana pojedynczych podkładów	szt.	4653
wymiana złączek torowych	szt.	31911
podbijanie podrojazdnic i podkładów	szt.	2879
wymiana części rozjazdowych	szt.	100024
montaż i demontaż rozjazdów	kpl.	6
wymiana przytwierdzeń typu "k"	kpl.	853
zabudowa koźłów oporowych	kpl.	2
załadunek i wyładunek elementów stalowych nawierzchni	Mg	660

Roboty utrzymania obiektów inżynierskich

Rodzaj robót	Jednostka obmiaru	Ilość wykonana za 12 miesięcy
konserwacja przepustów	szt.	79
konserwacja wiaduktów	szt.	15
konserwacja mostów	szt.	13
konserwacja przejścia pod torami	szt.	6
konserwacja kładki dla pieszych	szt.	1
konserwacja muru oporowego	szt.	2
naprawa główna mostu	szt.	1
naprawa bieżąca przepustu	szt.	11
naprawa bieżąca wiaduktów	szt.	6
naprawa bieżąca mostu	szt.	29
naprawa bieżąca przejścia pod torami	szt.	1
naprawa awaryjna przepustu	szt.	1
naprawa awaryjna mostu	szt.	3
regulacja mostownic	szt.	93
wymiana mostownic	szt.	1164
konserwacja łożysk	szt.	121
zabezpieczenia przeciwwykolejnicowe		
montaż i demontaż	m	2142

czyszczenie pasów dolnych, elementów stalowych, koryt	m	4682
zabezpieczenia antykorozyjne konstrukcji stalowych	m ²	5257,57
naprawa elementów betonowych - skucie i uzupełnianie ubytków	m ²	1799
malowanie poręczy	m ²	1009
wymiana elementów drewnianych pomostów obiektów inżynierskich	m ³	1221,471
oczyszczanie przepustów	m ³	48

Roboty okołotorowe

Rodzaj robót	Jednostka obmiaru	Ilość wykonana za 12 miesięcy
wycinanie drzew i krzaków	szt.	100866
	ha	134,828
	m ²	307
prace malarskie	m ²	1876,2
wykaszenie traw	m ²	54700
oczyszczanie rowów	mb	1492
zdjęcie zasłon przeciwnieźnych	szt.	600

Ponadto pracownicy byli zatrudnieni przy:

- pracach przy montażu transportera samowyładowczego MFS 100,
- remoncie dachu hali warsztatu w Idzikowicach,
- obsłudze wysoko wydajnych maszyn torowych RM 80, AHM 800,
- grzewaniu szyn długich.

W dniach 2-3.12.2004 r. brygada mostowa Sekcji Utrzymania Obiektów Inżynierskich i Linii Kolejowych Laskowice Pomorskie, będąca jednostką wykonawczą Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie, podjęła się nietypowego zadania - zawieszenia oznakowania nawigacyjnego na moście kolejowym nad Martwą Wisłą, należącym do linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny w km 12,668.

Zdewastowane oznakowanie odtworzono na podstawie projektu opracowanego przez Przedsiębiorstwo „INŻ - LĄD” w Sopocie zleconego przez Zakład Linii Kolejowych w Gdańsku z siedzibą w Gdyni. Projekt zawierał niezbędne, podstawowe znaki nawigacyjne, obejmujące tablice informacyjne oraz ich oświetlenie, uwzględniające dostosowanie do obowiązujących przepisów międzynarodowych i krajowych morskich dróg wodnych. Zadanie to było o tyle nietypowe, gdyż część znaków należało umieścić z wody.

W tym celu, w porozumieniu ze Strażą Portową, wypożyczono statek przeciwpożarowy „Strażak 2”.

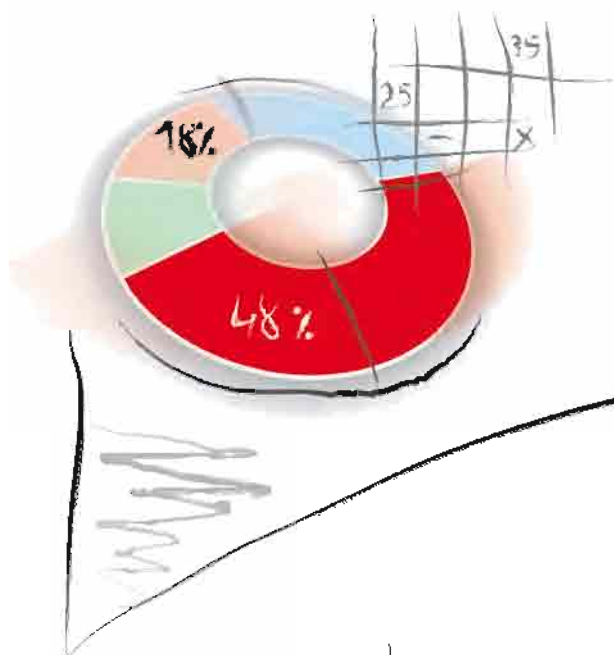
Most kolejowy znajduje się na obszarze portu morskiego w Gdańsku. Właściwe oznakowanie nawigacyjne zapewnia bezpieczną żeglugę jednostek pływających na tym akwenie. Droga



wodna pod tym mostem jest wykorzystywana dla żeglugi towarowej, pasażerskiej, rekreacji i sportu, a także przez jednostki pływające, realizujące zadania operacyjne i ratownicze służb portowych.

Rzeka Martwa Wisła stanowi odcinek szlaku żeglownego z Wisły, Zalewu Wiślanego i Elbląga do Gdańska. Most kolejowy został zbudowany w 1905 roku i składa się z czterech przęseł o łącznej długości 115,40 m z jednym przęsłem żeglownym o szerokości 11,0 m oraz wysokości prześwitu pionowego 5,5 m.





Straż Ochrony Kolei



W strukturach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działa jako jedyna na polskich kolejach wyspecjalizowana formacja powołana na mocy ustawy do ochrony ładu i porządku oraz mienia. Jest nią Straż Ochrony Kolei (SOK). Formacja ta licząca 3,5 tysiąca osób może poszczycić się bogatą historią. Funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei od 1918 roku są nierozwalnie związani z polskimi kolejami. Dzisiejsza Straż Ochrony Kolei wykonuje swoje zadania na podstawie art. 60 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Bardzo ważnym czynnikiem mającym szczególny wpływ na poprawę bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach było podpisanie w lipcu 2004 r. „Porozumienia o współdziałaniu w zakresie strategii zmierzającej do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych” zawartego pomiędzy Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej, a PKP S.A. Strategia objęła następujące obszary działań:

- bezpieczeństwo w pociągach pasażerskich,
- bezpieczeństwo na dworcach, przystankach i stacjach,
- bezpieczeństwo przewozów przesyłek towarowych,
- przeciwdziałanie, rozpoznawanie i neutralizowanie zagrożeń terrorystycznych,
- działalność profilaktyczno-zapobiegawczą,
- współpracę z mediami.

W efekcie zacieśnienia współpracy pomiędzy ww. podmiotami w pociągach i na dworcach pojawiło się więcej patroli. Należy dodać, że do tych działań bardzo aktywnie włączyli się również funkcjonariusze Straży Miejskich, Urzędu Kontroli Skarbowej i Izby Celnej.

Do zadań Straży Ochrony Kolei należy:

- kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
- ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

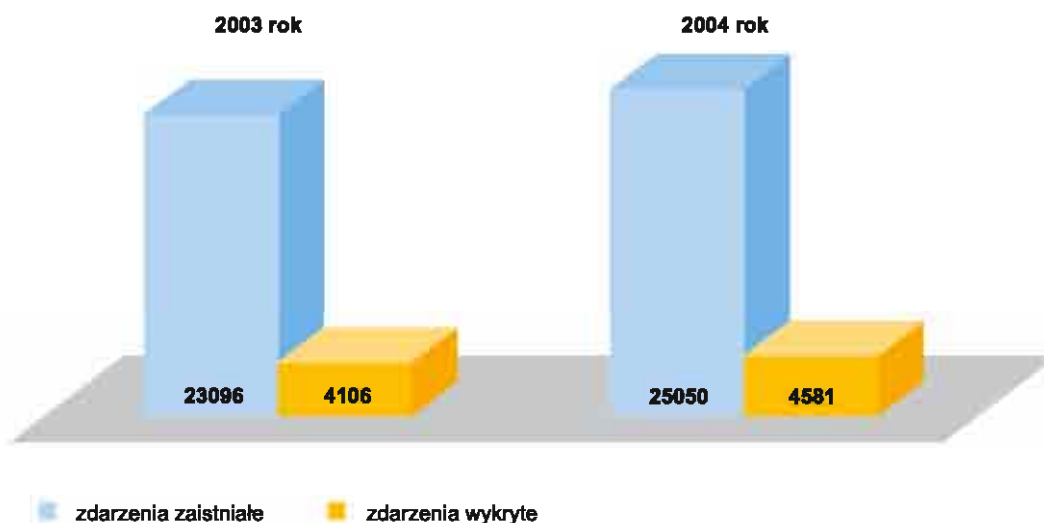
Wykonując swoje zadania, funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei ma prawo do:

- legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia w celu ustalenia ich tożsamości,
- ujęcia w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia Straży Ochrony Kolei,
- zatrzymywania i kontroli pojazdu samochodowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu,



- nakładania grzywien w drodze mandatu karnego na zasadach określonych w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,
- przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,
- stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej w postaci chwyków obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego.

**Ilość zdarzeń rejestrowanych przez SOK
w roku 2004 w porównaniu do roku 2003**



Statystyczny wzrost zarejestrowanych zdarzeń w 2004 r. spowodowany jest nie tylko pogarszającym się stanem bezpieczeństwa, ale również rosnącą liczbą osób zgłaszających się o pomoc do jednostek SOK. Wszelkie informacje są skrupulatnie rejestrowane i analizowane. Na podstawie tych informacji podejmowane są działania zmierzające do wyeliminowania negatywnych zjawisk.

Straż Ochrony Kolei zmienia swój wizerunek. Chlubą są funkcjonariusze grup operacyjnych i operacyjno-interwencyjnych, którzy niejednokrotnie sprawdzili się w działaniu, doprowadzając do zatrzymania sprawców przestępstw, a także wykonując zadania specjalne. „Komandosi” Straży Ochrony Kolei są szkoleni przez instruktorów oddziałów antyterrorystycznych Policji. W strukturach SOK znajduje się Ośrodek Szkolenia Zawodowego Straży Ochrony Kolei oraz Hodowli i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu. W ośrodku tym pierwsze szlify zdobywają nowi funkcjonariusze, a także nieodłączni towarzysze tej trudnej i bardzo niebezpiecznej służby, psy służbowe. Obecnie w Straży Ochrony Kolei służbę pełni 160 świetnie wyszkolonych czworonogów, które wielokrotnie przyczyniły się do ujęcia sprawców przestępstw, nie tylko na obszarze kolejowym, ale również poza nim. Liczba psów będzie stale rosła. Ośrodek, oprócz działalności dla potrzeb Straży Ochrony Kolei, jest otwarty dla klientów z zewnątrz. SOK prowadzi także działania profilaktyczne. Oprócz rutynowych patroli organizowane są

prelekcje i pogadanki w placówkach oświatowych. W środkach masowego przekazu podawane są informacje, jak zachowywać się w czasie podróży, by nie stać się ofiarą przestępców.

W dniach 6 i 7 października 2004 r. w Hotelu Europejskim w Warszawie odbyła się X Międzynarodowa Wystawa Wyposażenia Dla Kontroli Celnej i Granicznej „Cło i Granica 2004”. Po raz pierwszy w szacownym gronie wystawców zaprezentowała się Straż Ochrony Kolei. Debiut wypadł znakomicie i wywołał bardzo duże zainteresowanie.

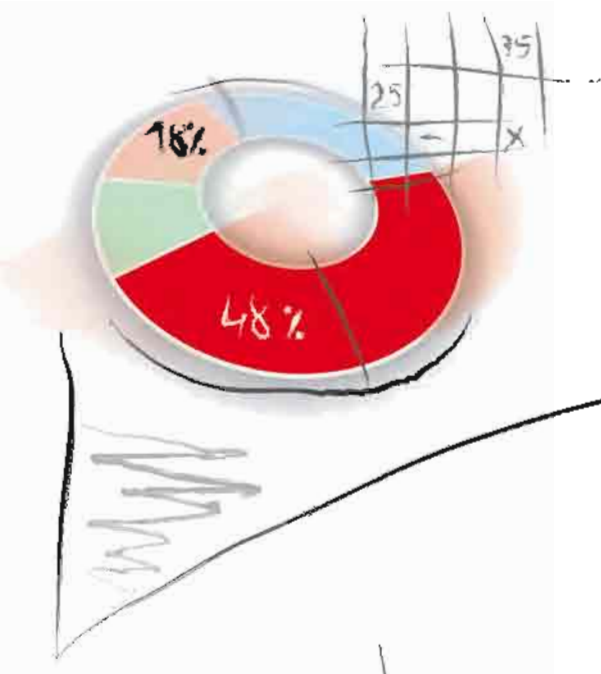
Oferta

Komenda Straży Ochrony Kolei w Warszawie w oparciu o własną bazę hotelowo-żywniową organizuje następujące kursy oraz szkolenia:

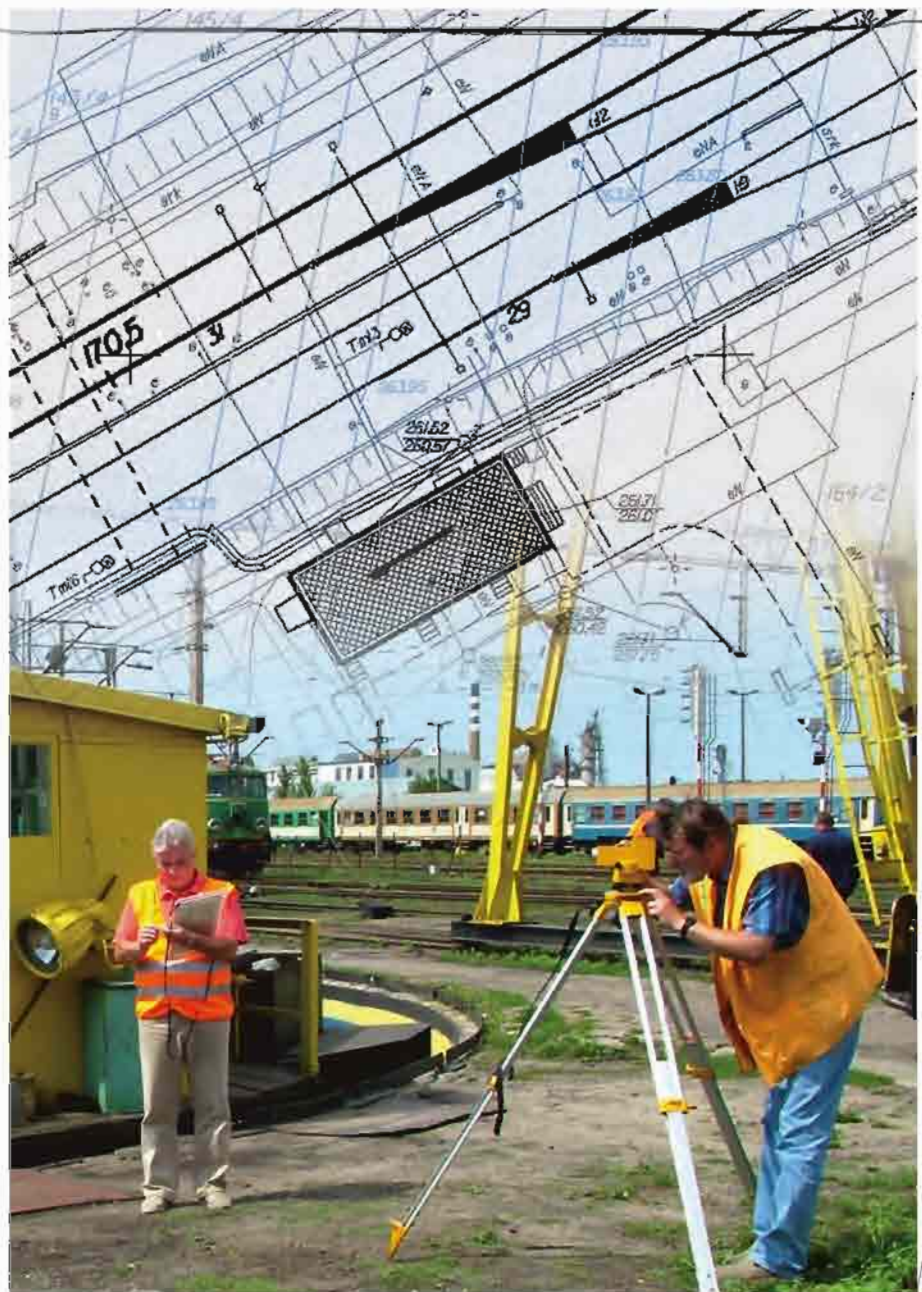
- kursy kwalifikacyjne dla kandydatów na funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei - jednomiesięczne,
- szkolenie podstawowe z zakresu bhp dla osób poruszających się po terenie kolejowym, uprawniające do otrzymania karty wstępu na obszar kolejowy - jednodniowe,
- tresurę psów służbowych patrolowo-obronnych, tropiących - dwumiesięczne,
- kursy doskonalące z zakresu samoobrony i technik interwencyjnych - jedno lub dwutygodniowe,
- inne kursy i szkolenia specjalistyczne wg zapotrzebowania klienta,

Kursy i szkolenia prowadzone są przez profesjonalną, doświadczoną i wysoko kwalifikowaną kadrę wykładowczą przy wykorzystaniu najnowszych metod nauczania dla dorosłych, z uwzględnieniem techniki, warsztatów i ćwiczeń; uczestnicy otrzymują komplet materiałów pomocniczych oraz obowiązujących przepisów.





Centrum Diagnostyki i Geodezji



Uchwałą Rady Nadzorczej i Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dniem 1 czerwca 2004 roku zostało utworzone i rozpoczęło działalność Centrum Diagnostyki i Geodezji.

Centrum:

- swoimi działaniami ma przyczyniać się do uzyskania opinii, że polska infrastruktura kolejowa jest gwarantem szybkiego i bezpiecznego transportu,
- ma być źródłem informacji o posiadanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. infrastrukturze, jej lokalizacji i stanie technicznym,
- ma służyć kierownictwu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w realizacji zadań przypisanych zarządcy kolejowych terenów zamkniętych.

W zakresie diagnostyki Centrum Diagnostyki i Geodezji:

- opracowuje instrukcje i metodologię pomiarów,
- bierze udział w tworzeniu nowych przyrządów i technik pomiarowych,
- prowadzi badania diagnostyczne geometrii torów, skrajni budowli kolejowych, sieci trakcyjnej, profilu szyn, zużycia falistego szyn, defektoskopowe: szyn, rozjazdów, złączy szynowych,
- bierze udział w realizacji diagnostyki obiektów inżynierskich.

W zakresie spawalnictwa kadra fachowców o europejskim standardzie:

- nadzoruje firmy wykonujące prace spawalnicze na szynach linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- szkoli i wydaje certyfikaty spawaczom,
- prowadzi kontrolę jakości materiałów spawalniczych,
- prowadzi badania własności wytrzymałościowych metalowych elementów linii kolejowej i produktów prac spawalniczych,
- dokonuje odbiorów u producentów elementów nawierzchni kolejowej,
- prowadzi laboratorium nieniszczących badań defektoskopowych w zakresie oceny wad wewnętrznych elementów linii kolejowej oraz spoin, zgrzein i napoin.

Do zadań Centrum należy także organizowanie i prowadzenie prac geodezyjnych oraz kartograficznych na potrzeby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- prowadzenie pomiarów geometrii i kilometracji linii kolejowych, pomiary profilowe linii kolejowych,
- pomiary realizacyjne i inwentaryzacji powykonawczej układów torowych i obiektów inżynierskich,
- pomiary sytuacyjne i wysokościowe infrastruktury kolejowej, w tym na potrzeby kolejowego systemu informacji o terenie,





- pomiary geodezyjne nieruchomości na potrzeby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., opracowywanie niezbędnych informacji liczbowych i graficznych o terenie,
- współpraca z państwową służbą geodezyjną oraz centralnymi i wojewódzkimi organami administracji państwowej i samorządowej w zakresie geodezji i kartografii.

Dla potrzeb tworzonego w Spółce zintegrowanego systemu zarządzania Centrum prowadzi zagadnienia opisu sieci kolejowej, analiz diagnostycznych i ekonomicznych infrastruktury kolejowej:

- tworzy standardy informacji o infrastrukturze kolejowej,
- gromadzi dane techniczne i diagnostyczne o elementach linii,
- przetwarza wyniki oceny stanu sieci i tworzy sprawozdania, zbiorcze raporty o stanie technicznym dla linii i ciągów transportowych,
- opracowuje prognozy eksploatacyjne dla elementów linii,
- prowadzi analizy ekonomiczne, tj. określa koszty i nakłady utrzymaniowo-naprawcze eksploatowanych linii i ciągów transportowych.

Centrum w zakresie swojej działalności współpracuje z ośrodkami naukowo-badawczymi, uczelniami technicznymi i firmami diagnostycznymi z innych krajów.

Na koniec roku 2004 Centrum zatrudniało 177 pracowników, w tym 50 osób w biurze Centrum oraz 127 osób w 9 terenowych jednostkach wykonawczych - Ekspozyturze Pomiarów Automatycznych i Pojazdów Specjalnych i 8 ekspozyturach pomiarów geodezyjnych i defektoskopowych. Docelowo zatrudnienie przewidziane jest na poziomie 345 osób.

Poniższe zestawienia obrazują łączne wykonanie bieżących zadań diagnostycznych i spawalniczych na przestrzeni 7 miesięcy 2004 r., realizowanych w ramach działalności Centrum Diagnostyki i Geodezji dla potrzeb PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i dla firm zewnętrznych:

pomiary drezyną pomiarową EM 120	26 594	km torów		
pomiary wagonami defektoskopowymi	5 543	km torów		
badania defektoskopowe ręczne:				
szyn	20 112 km	spoin	1 162	szt.
profilu szyn	387 szt.	falistości szyn	90	szt.
rozjazdów	527 szt.	profilu rozjazd.	1	szt.
badania obiektów mostowych	16	szt.		
badania laboratoryjne połączeń zgrzewanych	12	badan		
badania laboratoryjne połączeń spawanych termitem	20	badan		
badania napoin na główce szyny	4	badania		
badania terenowe połączeń spawanych termitem i zgrzewanych	40	badan		
ekspertyzy techniczne szyn	2	badania		
odbioru szyn UIC60 i S49 w hutach	28781	km		
odbioru szyn długich w zgrzewalniach Zakładu Maszyn				
Torowych w Krakowie	5 373	km		
odbioru rozjazdów kompletnych	116	szt.		
odbioru elementów konstrukcyjnych rozjazdów	966	szt.		
odbioru kształtowników do budowy rozjazdów	1 307	szt.		
odbioru podkładów strunobetonowych	109211	szt.		



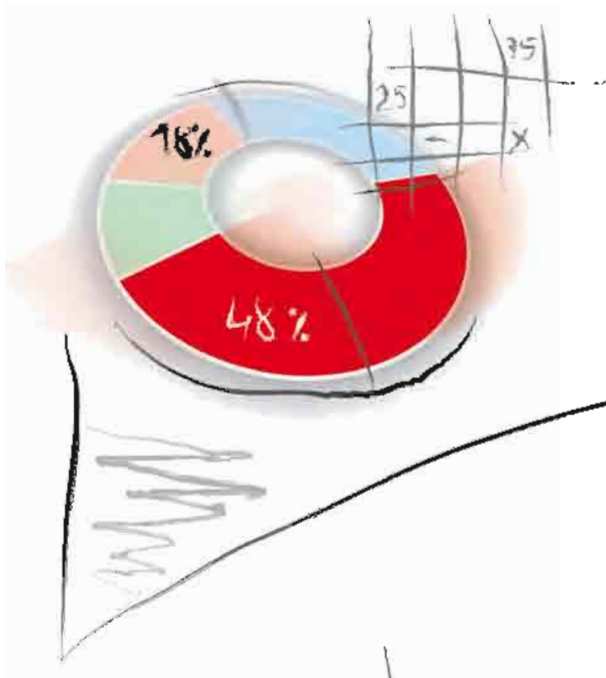
odbiory podrozjazdnic	2 354	szt.
odbiory płyt przejazdowych	243	szt.
kurs spawacza termitowego	dla 8-miu kandydatów	
egzamininy kontrolne - okresowe	dla 82 spawaczy	
	(pracujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	
	i firmach zewnętrznych)	

Dla pełnej oceny funkcjonowania Centrum niezbędne jest uruchomienie działalności w pionie geodezyjnym oraz uzupełnienie brakującej kadry technicznej.

2006 będzie faktycznie rokiem normalnej, regulaminowej działalności Centrum Diagnostyki i Geodezji dla potrzeb Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZADANIA NOWE I PLANOWANE DO WDROŻENIA:

- pomiary diagnostyczne sieci trakcyjnej na całej sieci PKP,
- ocena obiektów inżynierskich w Systemie Zarządzania Mostami Kolejowymi SMOK oraz „Raport o stanie obiektów”,
- pomiary skrajni budowli kolejowych (pojazd UPS 80),
- pomiary spokojności biegu pociągów,
- ciągłe pomiary falistości i przekroju poprzecznego szyn,
- pomiary podtorza przy pomocy georadaru,
- legalizacja i serwis przyrządów pomiarowych,
- zintegrowana Przestrzennie Baza Danych GIS o infrastrukturze kolejowej.



Ważne wydarzenia w Spółce w 2004 r.



Kwiecień

- 1 kwietnia - Spółka stała się członkiem międzynarodowego stowarzyszenia zarządców infrastruktury kolejowej RailNetEurope,
- 7 kwietnia - wejście w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej,
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie współdziałania Straży Ochrony Kolei z Żandarmerią Wojskową,
- ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym,
- kwiecień - podpisanie umowy z Koleją Bałtycką S.A.

Maj

- 26 maja - konferencja prasowa „Pełną Parą do Europy” na temat inwestycji kolejowych współfinansowanych przez Unię Europejską,
- maj - rozpoczęcie cyklu szkoleń dla kadry zarządzającej „Akademia Menedżera”.

Czerwiec

- 1 czerwca - rozpoczęcie działalności przez nową jednostkę organizacyjną Spółki - Centrum Diagnostyki i Geodezji,
- 8-9 czerwca - posiedzenie plenarne i seminarium „Pakiety kolejowe i restrukturyzacja organizacyjna kolei europejskich” Komisji Infrastruktury UIC w Warszawie,
- 16-19 czerwca 2004 r. - I Europejska Wystawa Transportu „Transport Publics 2004” w Paryżu,
- 21 czerwca - zakończenie kontraktu modernizacji linii kolejowej E 20 Rzepin - Granica Państwa,
- Decyzja Ministra Infrastruktury Nr TK-4-44-28/04 z dnia 30.06.2004 r. w sprawie wyrażenia zgody na utworzenie w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Straży Ochrony Kolei.

Lipiec

- uchwała Nr 154 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia zarządzenia o utworzeniu Straży Ochrony Kolei w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- 6 lipca - porozumienie o współdziałaniu w zakresie strategii zmierzającej do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych zawarte pomiędzy Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej, a Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna,
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji Straży Ochrony Kolei.

Sierpień

- 19 sierpnia - piknik prasowy zorganizowany przy współudziale infrastrukturalnych spółek Grupy PKP w Oborach k. Konstancina,
- sierpień - rozpoczęcie wdrażania Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością i Środowiskiem zgodnego z normami ISO 9001:2000 oraz ISO 14001:1996.

Wrzesień

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 września 2004 r. w sprawie współdziałania Straży Ochrony Kolei z organami kontroli skarbowej,
- 1-3 września 2004 r. - Międzynarodowe Targi Infrastruktury „InfraTech 2004” w Warszawie,
- 16-17 września - obchody 30-lecia otwarcia pierwszego odcinka Centralnej Magistrali Kolejowej,
- 17 września - uroczystości związane z jubileuszem 50-lecia oddania do eksploatacji linii 012 Skierniewce-Łuków,
- 18-19 września - „Dni Transportu Publicznego” w Warszawie,
- 20-21 września - IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa „TRANSLOG 2004” w Szczecinie,
- 21-24 września - Międzynarodowe Targi „INNOTRANS Berlin 2004”,
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania Straży Ochrony Kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego.

Październik

- 3 października - obchody 120 rocznicy uruchomienia linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz,
- 6 - 7 października - X Międzynarodowa Wystawa Wyposażenia dla Kontroli Celnej i Granicznej „CŁO I GRANICA 2004” zorganizowana pod patronatem honorowym, m.in. Komendy Straży Ochrony Kolei,
- 13 października - organizacja przez Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku oraz Komendę Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku i Komendę Powiatową Państwowej Straży Pożarnej w Hajnówce ćwiczeń praktycznych potencjału ratowniczego województwa podlaskiego na przykładzie katastrofy kolejowej w transporcie materiałów niebezpiecznych,
- październik - ogólnopolska konferencja naukowo-techniczna na temat nowoczesnych rozwiązań skrzyżowań kolei z drogami kołowymi w poziomie szyn w aspekcie prawnym, ekonomicznym i technicznym zorganizowana przez Oddział Regionalny Spółki w Katowicach i SITK RP Oddział w Częstochowie.

Listopad

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
- 23 listopada - 10 grudnia - wystawa „KOLEJE ZIELONOGÓRSKIE WCZORAJ I DZIŚ” zorganizowana w Urzędzie Marszałkowskim województwa lubuskiego w Zielonej Górze przez Oddział Regionalny w Poznaniu i Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze.

Grudzień

- 14-16 grudnia - podpisanie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy pomiędzy Spółką a organizacjami związkowymi,
- 15 grudnia - przekazanie zmodernizowanego odcinka linii kolejowej E 20 Mińsk Mazowiecki - Siedlce.
- 15-16 grudnia - konferencja naukowo-techniczna „Doświadczenia z modernizacji linii E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce”.

Inne:

- przebudowa mostu kolejowego (belkowy, stalowy) na linii 277 Opole Groszkownice - Wrocław Brochów w km 49.919,
- udział w realizacji przewozów wojskowych transportem kolejowym wojsk NATO i Sił Zbrojnych RP na poligony oraz w ramach misji pokojowych,
- uzyskanie ŚWIADECTWA BEZPIECZEŃSTWA NR 003/ZI/04 wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,


Rzeczpospolita Polska
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO BEZPIECZEŃSTWA

nr 003/ZI/04

dla zarządcy infrastruktury kolejowej

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Na podstawie złożonych dokumentów stwierdzam, że wyżej wymieniony zarządca infrastruktury kolejowej spełnia wymagania w zakresie właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego

Świadectwo jest ważne: do dnia 28 lutego 2005 roku

Podstawa prawna:
Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 86, poz. 789 ze zm.)

Warszawa, dnia 10 lutego 2004 r.

- wprowadzono do stosowania „Katalog sieci trakcyjnej” opracowany przez CBPB „Kolprojekt” Warszawa na zlecenie Spółki,
- opracowanie i wdrożenie Kompetencyjnego Opisu Stanowisk,
- opracowanie wzoru i wydanie legitymacji służbowych dla pracowników Spółki,
- przyjęcie tekstu jednolitego Regulaminu Organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze schematem organizacyjnym,
- podpisanie 14 kontraktów w ramach 5 projektów ISPA/FS,
- zakończenie remontu mostu w Biskupicach Oławskich na linii 277,
- zakończenie przebudowy przystanku osobowego Przedmoście Święte i otwarcie szlaku Miękinia - Przedmoście Święte, Miękinia - Środa Śląska na E 30,
- otwarcie przystanku osobowego Jezierzany na E 30,
- zakończenie przebudowy przystanku Wrocław Nowy Dwór na E 30,
- wpisując się w plany Miasta Krakowa i Samorządu Województwa wykonano modernizację odcinka kolejowego linii 133 Kraków Główny - Kraków Myślniki,
- przebudowa wiaduktu kolejowego na linii 603 Kraków Prokocim - Kraków Bonarka, zapewniającego prowadzenie ruchu towarowego ze stacji rozrządowej Kraków Prokocim Towarowy z ominięciem Węzła Krakowskiego w kierunku Zakopanego i Oświęcimia,
- zakończenie kompleksowej modernizacji linii E 20 Mińsk Mazowiecki - Siedlce.

Dane teleadresowe

Komórka organizacyjna	Telefon	Fax	e-mail
Prezes Zarządu	(22) 47-320-00	(22) 47-339-43	t.augustowski@pkp.com.pl
Członek Zarządu ds. pracowniczych i administracyjnych	(22) 47-320-03	(22) 47-333-34	a.krawczyk@pkp.com.pl
Członek Zarządu ds. techniki i rozwoju	(22) 47-320-01	(22) 47-328-38	k.groblewski@pkp.com.pl
Członek Zarządu ds. finansowych i ekonomicznych	(22) 47-320-04	(22) 47-339-43	m.pawlowski@pkp.com.pl
Członek Zarządu ds. jakości produktu i sprzedaży	(22) 47-320-02	(22) 47-333-34	k.szwed@pkp.com.pl
Członek Zarządu ds. współpracy z Unią Europejską	(22) 47-330-08	(22) 47-328-38	g.liberadzka@pkp.com.pl
Biuro Organizacji i Promocji	(22) 47-323-38	(22) 47-323-34	alicja.galazka@pkp.com.pl
Biuro Spraw Pracowniczych	(22) 47-320-20	(22) 47-322-12	b.mikolajczyk@pkp.com.pl
Biuro Ekonomiczne	(22) 47-334-20	(22) 47-320-89	a.chodkiewicz@pkp.com.pl
Biuro Rachunkowości i Finansów	(22) 47-320-90	(22) 47-328-09	m.ruskowiak@pkp.com.pl
Biuro Inwestycji	(22) 47-320-80	(22) 47-326-96	liwwar@pkp.com.pl
Biuro Finansowania Infrastruktury	(22) 47-329-03	(22) 47-32-059	g.jagielski@pkp.com.pl
Biuro Eksploatacji	(22) 47-320-10	(22) 47-324-76	iirwar@pkp.com.pl
Biuro Dróg Kolejowych	(22) 47-320-40	(22) 47-334-96	b.filipowicz@pkp.com.pl
Biuro Automatyki i Telekomunikacji	(22) 47-320-50	(22) 47-333-69	iat@pkp.com.pl
Biuro Energetyki	(22) 47-320-70	(22) 47-330-50	plk.energetyka@pkp.com.pl
Biuro Logistyki	(22) 47-333-26	(22) 47-323-99	b.pekala@pkp.com.pl
Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu	(22) 47-320-30	(22) 47-328-04	n.kowalczyk@pkp.com.pl
Biuro Strategii i Rozwoju	(22) 47-326-14	(22) 47-330-55	isr-sek@pkp.com.pl
Biuro Współpracy Międzynarodowej	(22) 47-327-80	(22) 47-327-34	iwm@pkp.com.pl
Biuro Kontroli Wewnętrznej	(81) 47-254-33	(81) 47-258-47	ikk@pkp.com.pl
Zespół Radców Prawnych	(22) 47-333-77	(22) 47-335-88	e.zalech@pkp.com.pl
Biuro Ochrony Informacji Niejawnych	(22) 47-324-00	(22) 47-322-90	g.kuta@pkp.com.pl
Biuro Funduszy i Ochrony Środowiska	(81) 47-211-85	(22) 47-211-85	u.michajlow@pkp.com.pl
Biuro Planowania Kryzysowego	(22) 47-333-90	(22) 47-333-94	j.groszkowska@pkp.com.pl
Biuro Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpowodziowej	(22) 47-338-21	(22) 47-323-18	k.burcon@pkp.com.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa i Higieny Pracy	(22) 47-333-23	(22) 47-330-40	ibh.centrala@pkp.com.pl
Zespół Audytorów Wewnętrznych	(81) 47-233-58	(81) 47-211-88	iaw@pkp.com.pl
Zespół Rzecznika Prasowego	(22) 47-322-00	(22) 47-323-18	k.lancucki@pkp.com.pl
Asystent Zarządu	(22) 47-323-39	(22) 47-339-43	m.dziurla@pkp.com.pl
Archiwum Zakładowe	(22) 47-334-67	(22) 47-334-68	m.brzezinski@pkp.com.pl

Komórka organizacyjna	Telefon	Fax	e-mail
Oddział Regionalny w Warszawie	(22) 47-321-50	(22) 47-321-54	j.czarnocki@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Warszawie	(22) 47-333-00	(22) 47-335-11	w.ogloblin@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach	(25) 64-473-51	(25) 64-333-29	zksiedlce@wp.pl
Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku	(85) 65-180-42	(85) 65-180-42	biuro@iz.bialystok.pl
Zakład Linii Kolejowych w Łodzi	(42) 20-553-40	(42) 20-552-07	w.purski@pkp.com.pl
Oddział Regionalnych w Lublinie	(81) 53-246-18	(81) 47-236-07	irlu@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Lublinie	(81) 47-217-07	(81) 47-234-90	iz.lublin@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Kielcach	(41) 36-601-71	(41) 36-695-68	izkielce@itech.pl
Zakład Linii Kolejowych w Skarżysko-Kam.	(41) 25-173-80	(41) 25-174-92	iz.sko@pkp.com.pl
Oddział Regionalny w Krakowie	(12) 39-333-00	(12) 39-315-40	ir.krakow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Krakowie	(12) 39-358-04	(12) 39-358-09	iziu_krakow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie	(17) 71-123-55	(17) 71-122-92	ize_rzeszow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu	(18) 44-206-03	(18) 44-206-03	iznowysacz@plk-sa.pl
Oddział Regionalny w Katowicach	(32) 25-763-00	(32) 25-763-05	oitek.katowice@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Katowicach	(32) 25-755-40	(32) 25-764-06	izkatowice@so.pkpik.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach	(32) 60-143-40	(32) 60-145-43	zkgliwice@a4.pl
Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie	(34) 36-052-30	(34) 36-052-40	izczestochowa@wp.pl
Zakład Linii Kolejowych w Tamowskich Górach	(32) 28-548-11	(32) 28-522-51w.124	iztg@so.pkpik.pl
Oddział Regionalny w Gdańsku	(58) 72-133-00	(58) 72-159-00	kowal@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gdańsku	(58) 72-113-00	(58) 72-111-20	iz.gdansk@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie	(89) 67-753-40	(89) 67-755-57	zlk.olsztyn@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Toruniu	(56) 62-133-40	(56) 62-130-40	iztorun@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy	(52) 51-833-40	(52) 51-835-62	b.kawalek@pkp.com.pl
Oddział Regionalny we Wrocławiu	(71) 36-933-08	(71) 36-959-95	ir.wroclaw@pkp.wroc.pl
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu	(71) 36-943-00	(71) 36-943-10	izwroc@pkp.wroc.pl
Zakład Linii Kolejowych w Opolu	(77) 45-213-40	(77) 44-185-41	izoz.opole@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	(74) 84-743-40	(74) 84-743-53	izpr.walbrzych@pkpwalb.neostrada.pl
Oddział Regionalny w Poznaniu	(61) 63-323-00	(61) 63-323-70	ir.poznan@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu	(61) 63-313-00	(61) 63-317-96	izpoznan@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Ostrówie Wlkp.	(62) 73-633-40	(62) 73-632-67	plkzikow@osw.pl
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	(68) 32-569-06	(68) 32-569-06	iz.zielonagora@pkp.com.pl
Oddział Regionalny w Szczecinie	(91) 47-133-00	(91) 47-118-00	a.lepak@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	(91) 47-155-50	(91) 47-154-09	j.wojtkun@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie	(94) 34-003-82	(94) 34-003-14	izkoszalin@interia.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gorzowie Wlkp.	(95) 72-252-14	(95) 72-252-14	ize.stankiewicz@wp.pl
Zakład Maszyn Torowych w Krakowie	(12) 64-547-94	(12) 64-547-94	z_marzec@pkp.com.pl
Centrum Kierowania Przewozami	(22) 47-335-52	(22) 47-323-59	idwarszawa@plk-sa.pl
Komenda Główna Straży Ochrony Kolei	(22) 47-339-00	(22) 47-336-37	sok.komenda@pkp.com.pl
Centrum Diagnostyki i Geodezji	(22) 47-433-13	(22) 47-433-14	cendiag@pkp.com.pl

Struktura organizacyjna Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

