

RAPORT RAILWAY BUSINESS FORUM

WYKORZYSTANIE ŚRODKÓW PUBLICZNYCH, W TYM FUNDUSZY UE, NA TABOR SZYNOWY W POLSCE

Publikacja powstała z inicjatywy

Forum Kolejowego – Railway Business Forum

Wydanie przygotowane przez zespół redakcyjny.

Podziękowania za pomoc merytoryczną przy tworzeniu raportu redakcja składa firmie
Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Warszawa, listopad 2010

Spis treści

Spis treści	2
Wstęp	3
Publiczne źródła finansowania taboru	4
Analiza zamówień na rynku taboru szynowego	15
Wyniki ankiet.	29
Samorządy wojewódzkie	29
Województwo Zachodniopomorskie.....	29
Województwo Kujawsko-Pomorskie.....	29
Województwo Podlaskie	31
Województwo Dolnośląskie	31
Województwo Podkarpackie.....	32
Województwo Świętokrzyskie.....	33
Województwo Małopolskie.....	33
Województwo Warmińsko-Mazurskie	34
Województwo Lubuskie	34
Województwo Lubelskie	35
Województwo Pomorskie	36
Województwo Opolskie.....	37
Przewoźnicy kolejowi	39
Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Warszawa.....	39
Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Warszawa	39
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.....	40
Koleje Dolnośląskie SA, Legnica.....	41
Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Warszawa.....	41
Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o., Warszawa	42
Podsumowanie	43
Spis rysunków	50
Spis tabel	51

Wstęp

Zdecydowana większość użytkowanego w Polsce taboru kolejowego (pasażerskiego) i tramwajowego jest w stanie technicznym, które predestynowałby je do fizycznej likwidacji, bądź co najmniej do bardzo poważnej modernizacji. Z drugiej strony należy pamiętać, że np. pasażerski tabor kolejowy jest w Polsce zbyt liczny w stosunku do wykonywanych obecnie przewozów; jego ilość jest bliższa potrzebom przewozowym z lat 70. i 80. ubiegłego wieku niż obecnym. Zmianom ulega także struktura przewozów – podobnie jak to ma miejsce w Europie Zachodniej także w Polsce pasażerowie coraz rzadziej korzystają z klasycznych przewozów regionalnych i międzyregionalnych, zaś chętnie korzystają z sektorów przewozów aglomeracyjnych i międzyaglomeracyjnych. Oznacza to, że tabor powinien ulegać wymianie i modernizacjom, ale tak aby jego ilość i standard były dostosowane do potrzeb przewozowych. Szansą na wsparcie procesu racjonalnej wymiany taboru są środki unijne. Po raz pierwszy pieniądze na tabor kolejowy Polska otrzymała w latach 2004-2006. Można ocenić, że zostały one wykorzystane dobrze – zakupiono kilkanaście nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, zmodernizowano po kilkadziesiąt wagonów i elektrycznych zespołów trakcyjnych. Korzyść była obopólna – pasażerowie otrzymali nowoczesny tabor, zaś sektor przemysłu taboru kolejowego otrzymał impuls finansowy pozwalający na przetrwanie i wdrożenie niezbędnych innowacji. Zdecydowanie większe środki na tabor zostały przyznane Polsce w perspektywie finansowej 2007-2013. Wartość projektów znajdujących się tylko na listach indykatorywnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalnych Programów Operacyjnych przekracza 6,5 mld złotych, z czego 4,5 mld zł to projekty w ramach PO IiŚ, zaś 2 mld zł – RPO.

Niniejsze opracowanie składa się z trzech części. W pierwszej z nich zawarto informacje o projektach, które są realizowane w sektorze szeroko rozumianego taboru szynowego. W tej kategorii mieszczą się projekty związane z taborem metra, tramwajami i taborem kolejowym. Dokonano w tym miejscu analizy szacowanej wartości zamówień, postępu ich realizacji (w podziale na: projekty, w których wybrano ostatecznie wykonawcę, na projekty w fazie wyboru wykonawcy i takie, w których nie rozpoczęto formalnych procedur zamówień publicznych) i szacunkowych harmonogramów włączania do ruchu nowych lub modernizowanych pojazdów. Analizowane wszelkie źródła publiczne finansowania, z wyjątkiem niesprecyzowanych wydatków zaplanowanych z Funduszu Kolejowego (ok. 700 mln zł)

W związku z tym, że ryzyko największych opóźnień leży w części dotyczącej projektów taboru kolejowego Railway Business Forum postanowiło zbadać jak postępuje wykorzystanie środków pochodzących z Unii Europejskiej na tabor do przewozów pasażerskich. W tym celu zwróciło się pisemnie a ankietą do wszystkich uczestników rynku zakupów taboru kolejowego, tj. do 16 marszałków województw oraz do 7 pasażerskich przewoźników, którzy mają prawo skorzystać z funduszy unijnych. Odpowiedzi udzieliło 12 marszałków (nie uzyskano odpowiedzi od województw: mazowieckiego, wielkopolskie, śląskiego i łódzkiego) oraz 6 przewoźników (nie uzyskano odpowiedzi od spółki PKP Intercity S.A.), co oznacza, że tym szczegółowym badaniem objęto projekty o wartości blisko 3,4 mld zł. W części trzeciej zostało przeprowadzone podsumowanie analiz z części pierwszej, jak również wyników otrzymanych ankiet.

Źródła finansowania taboru

Zakupy taboru szynowego (pasażerskiego) są w Polsce finansowane:

1. Środki własne przewoźników
2. Budżety jednostek samorządu terytorialnego (przede wszystkim – budżety samorządów wojewódzkich, na mocy ustawy o transporcie kolejowym)
3. Fundusze Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Rządu Szwajcarii:
 - a. Regionalne Programy Operacyjne (zakupy taboru na potrzeby obsługi ruchu regionalnego);
 - b. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (zakupy taboru na potrzeby ruchu regionalnego i międzyregionalnego)
 - c. Szwajcarsko-Polski Program Współpracy (zakupy taboru na potrzeby ruchu regionalnego)
4. Fundusz Kolejowy (tylko do 2015 roku i tylko na tabor na potrzeby ruchu regionalnego)
5. Finansowanie zewnętrzne inne:
 - a. Kredyty komercyjne
 - b. Kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego i innych międzynarodowych instytucji finansowych
 - c. Leasing
 - d. Agencja Rozwoju Przemysłu (tzw. program antykryzysowy)
 - e. Emisje obligacji i inne

Ponadto pośrednio, oczywiście w ramach zasad dotyczących pomocy publicznej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2003 r., Nr 174, poz. 1689, z późn. zm.) Skarb Państwa może udzielać poręczeń i gwarancji: spłaty kredytów, wykonania zobowiązań wynikających z obligacji, wykonania zobowiązań wynikających z transakcji zabezpieczających przez ryzykiem zmiany stopy procentowej lub ryzykiem walutowym, związanych z poręczonym lub gwarantowanym przez Skarb Państwa kredytem lub emisją obligacji (w tym dla inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury). Poręczenia i gwarancje udzielane są w ramach łącznego limitu określanego corocznie w ustawie budżetowej. Gwarancje lub poręczenia o wartości powyżej 30 mln EUR leżą w bezpośredniej kompetencji Rady Ministrów; Rada Ministrów może udzielać poręczenia lub gwarancji do wysokości 50% pozostającej do spłaty kwoty kredytu objętego poręczeniem lub gwarancją wraz z 50% należnych odsetek od tej kwoty i innych kosztów bezpośrednio związanych z tym kredytem. Ważne jest jednak, że Rada Ministrów może udzielić poręczenia lub gwarancji do wysokości wyższej niż określona powyżej w przypadku przedsięwzięcia o szczególnym znaczeniu dla gospodarki narodowej, bezpieczeństwa lub obronności państwa, a za taką należy uznać projekt KDP.

Instytucje finansowe jako formę gwarancji traktują także umowy służby publicznej (Public Service Obligation – PSO) zawierane między organizatorami przewozów pasażerskich (Minister Infrastruktury, samorządy wojewódzkie, organizatorzy komunalni) a przedsiębiorcami świadczącymi tego typu usługi. Koszty zakupu lub modernizacji taboru są traktowane jako jeden z kosztów prowadzonej działalności i są rekompensowane w ramach takiej umowy. Jak dotychczas zakupów taboru ze wsparciem umowy PSO dokonała spółka Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie (umowa z samorządem miejskim Warszawy). Podobne rozwiązanie w sektorze zakupów taboru przez przedsiębiorców ma zostać zastosowane także przez spółki: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (umowy z samorządami zainteresowanych województw), PKP Intercity S.A. (umowa z Ministrem Infrastruktury), Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o. (umowa z samorządem województwa mazowieckiego), Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (umowa z samorządem województwa mazowieckiego).

PRZYKŁAD – RPO Województwa Lubelskiego

Kryteria uzyskania dotacji na tabor kolejowy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego

1. Jednostka zarządzająca (jednostka, do której składa się wniosek o dofinansowanie projektu wraz z załącznikami, tj. m.in. studium wykonalności): Zarząd Województwa Lubelskiego, Departament Strategii i Rozwoju Regionalnego
2. Możliwe dofinansowanie: do 85% wydatków kwalifikowanych
3. Minimalna wartość projektu: nie dotyczy
4. Kryteria formalne
 - a. Kryteria brzegowe (dopuszczające)
 - b. Kryteria poprawności
5. Kryteria merytoryczne do oceny projektów
 - a. Kryterium trafności: Wpływ na poprawę jakości połączeń komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym (w tym przy wykorzystaniu zakupionego taboru oraz stworzeniu wojewódzkich centrów logistycznych)
 - b. Kryterium trafności: Wpływ na poprawę dostępności ważnych miejsc
 - c. Kryterium skuteczności/ efektywności: efektywność kosztowa osiągnięcia 1 produktu
 - d. Kryterium użyteczności: wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i innych uczestników ruchu
 - e. Kryterium użyteczności: wpływ na jakość użytkowania (ułatwienia dla użytkowników)
 - f. Kryterium użyteczności: oddziaływanie na ochronę środowiska i inne polityki horyzontalne
 - g.
6. Kryteria strategiczne

W dwóch poniższych tabelach zostało przedstawione zestawienie projektów związanych z pasażerskim taborem kolejowym realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i umieszczonych na listach indykatorywnych. Tabela wskazuje zmiany przewidywanej wartości projektów, począwszy od roku 2007 (pierwsze listy indykatorywne, powstałe krótko po przyjęciu przez Komisję Europejską operacyjnych), kończąc na październiku 2010 roku. W przypadku tabeli dotyczącej PO liŚ wskazane zostały także zmiany przewidywanych terminów realizacji projektów.

Tabela 1. Propozycje projektów związanych z pasażerskim taborem kolejowym z Indykatorywnych Planów Inwestycyjnych dla Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007-2013 – zmiany od listopada 2007 (dane na 14 października 2010)

L.p.	Instytucja odpowiedzialna za realizację	Nazwa projektu/ zakres inwestycji	Czas realizacji	Szacunkowy koszt całkowity (PLN)				
				11.2007	04.2008	02.2009	12.2009	10.2010
1.	województwo łódzkie							
	brak projektów							
2.	województwo wielkopolskie							
a	Samorząd Województwa Wielkopolskiego	Zakup taboru kolejowego dla regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych	2008-2011	302 738 400	285 919 600	643 320 000	595 213 960	571 840 000
3.	województwo mazowieckie							
a	Samorząd Województwa Mazowieckiego	Zakup 20 szt. czterocłonowych nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	2009-2011	420 000 000	420 000 000	420 000 000	420 000 000	460 733 000
b	Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.	Zakup 11 nowych, dwukabinowych lokomotyw elektrycznych	2009-2011	-	-	-	182 000 000	204 505 169
c	Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.	Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych	2009-2011	-	-	-	204 355 850	204 355 850
4.	województwo zachodniopomorskie							
a	Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego	Zakup taboru kolejowego dla przewozów regionalnych	projekt usunięty z listy	144 000 000	136 000 000	-	-	-
5.	województwo kujawsko-pomorskie							
a	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Zakup nowoczesnego pasażerskiego taboru kolejowego	2008-2009	23 724 000	22 406 000	29 655 000	25 813 700	24 800 000
6.	województwo małopolskie							
a	Samorząd Województwa Małopolskiego	Zakupy taboru kolejowego	2008-2011	-	90 916 000	120 330 000	100 000 000	100 000 000
7.	województwo śląskie							

L.p.	Instytucja odpowiedzialna za realizację	Nazwa projektu/ zakres inwestycji	Czas realizacji	Szacunkowy koszt całkowity (PLN)				
				11.2007	04.2008	02.2009	12.2009	10.2010
a	Samorząd Województwa Śląskiego	Dostawa elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania pasażerskich przewozów regionalnych	2008-2011	147 204 000	139 026 000	156 160 000	156 160 000	156 160 000
8.	województwo świętokrzyskie							
	brak projektów							
9.	województwo podlaskie							
a	Samorząd Województwa Podlaskiego	Zakup kolejowych pojazdów szynowych do przewozów regionalnych	2009	50 000 000	50 000 000	38 467 658	38 010 000	38 010 000
10.	województwo pomorskie							
	brak projektów							
11.	województwo dolnośląskie							
a	Koleje Dolnośląskie S.A.	Zakup pięciu nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby realizacji przez Koleje Dolnośląskie SA zadań przewozowych dla potrzeb komunikacji podmiejskiej	2010-2011	-	-	-	103 830 000	103 830 000
b	Samorząd Województwa Dolnośląskiego	Zakup taboru kolejowego dla Samorządu Województwa Dolnośląskiego w latach 2008-2013	2009-2011	157 320 000	148 580 000	157 385 550	46 000 000	46 000 000
12.	województwo opolskie							
a	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	Zakupu nowego taboru szynowego (autobusów szynowych)	2008-2010	37 620 000	35 530 000	48 070 000	43 508 575	41 800 000
13.	województwo podkarpackie							
	brak projektów							
14.	województwo warmińsko-mazurskie							
	brak projektów							
15.	województwo lubuskie							
	brak projektów							

L.p.	Instytucja odpowiedzialna za realizację	Nazwa projektu/ zakres inwestycji	Czas realizacji	Szacunkowy koszt całkowity (PLN)				
				11.2007	04.2008	02.2009	12.2009	10.2010
16.	województwo lubelskie							
a	Samorząd Województwa Lubelskiego	Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich	2011-2012	-	-	41 000 000	41 000 000	43 400 000

PRZYKŁAD – PO Infrastruktura i Środowisko

Kryteria uzyskania dotacji na tabor kolejowy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko:

1. Jednostka wdrażająca (jednostka, do której składa się wniosek o dofinansowanie projektu wraz z załącznikami, tj. m.in. studium wykonalności): Centrum Unijnych Projektów Transportowych (www.cupt.gov.pl) – jednostka budżetowa podległa Ministrowi Infrastruktury
2. Możliwe dofinansowanie: do 50% wydatków kwalifikowanych
3. Minimalna wartość projektu: 10 mln EUR (40 mln PLN)
4. Kryteria formalne
 - a. Wniosek złożony w terminie.
 - b. Wniosek sporządzono na obowiązującym formularzu.
 - c. Wniosek wypełniony jest w języku polskim.
 - d. Zgodność okresu realizacji z okresem programowym.
 - e. Kompletność wniosku (w tym np. aktywne modele finansowo-ekonomiczne, wykonane zgodnie z zasadami Niebieskiej Księgi dla infrastruktury kolejowej i taboru).
 - f. Zgodność z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko oraz „Szczegółowym opisem priorytetów POIiŚ”.
 - g. Strategiczny charakter projektu (należy udowodnić, że projekt realizuje cele dokumentu strategicznego przyjętego przez Radę Ministrów lub inny właściwy podmiot na poziomie krajowym oraz dokumentu strategicznego na poziomie UE).
 - h. Skala oddziaływania projektu (ponadregionalna i krajowa).
 - i. Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie.
 - j. Wyposażenie pojazdów kolejowych do przewozów pasażerów w zamknięty układ gromadzenia nieczystości
 - k. Tabor zgodny z normami UIC
 - l. Zapewnienie parametrów trakcyjnych zgodnie z wymogami UIC
 - m. Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji
 - n. Wskaźniki efektywności ekonomicznej – warunki konieczne
 - o. Zgodność z „Masterplanem dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”
5. Kryteria merytoryczne I stopnia
 - a. Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji.
 - b. Zbadanie powiązania projektu z budowaną, modernizowaną lub zmodernizowaną linią.
 - c. ERR – ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.
 - d. Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
 - e. Ocena rozwiązań w zakresie dostosowania taboru pod względem bezpieczeństwa
6. Kryteria merytoryczne II stopnia
 - a. Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników.
 - b. Gotowość organizacyjno-instytucjonalna projektu w obszarze zawierania umów.
 - c. Trwałość projektu.
 - d. Wykonalność finansowa projektu.
 - e. Efektywności energetyczna proponowanych rozwiązań technicznych lub brak wpływu na efektywność energetyczną
 - f. Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska.

Tabela 2. Propozycje projektów związanych z pasażerskim taborem kolejowym z Indykatywnego Planu Inwestycyjnego dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dane na 14 października 2010)

L.p.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)					Przewidywany okres realizacji projektu					Instytucja odpowiedzialna za realizację
		07.2008	02.2009	08.2009	02.2010	09.2010	07.2008	02.2009	08.2009	02.2010	09.2010	
1	Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych		1 353,60	1 353,60	2 052,94	2 052,94		2009-2012	2009-2012	2009-2012	2010-2014	PKP Intercity S.A.
2	Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzyregionalnych, na obszarze co najmniej dwóch województw		1 321,07	1 611,71	1 611,71	1 611,71		2010-2014	2010-2014	2010-2014	2011-2014	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
3	Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina	297,00	297,00	297,00	297,00	369,48	2008-2010	2008-2010	2008-2010	2008-2010	2010-2011	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
4	Poprawa dostępu kolejowego do lotnisk regionu poprzez zakup taboru oraz modernizacja bocznic kolejowej i budowa stacji/ przystanku kolejowego na terenie Portu Lotniczego w Modlinie	385,46	385,46				2008-2010	2008-2010				Samorząd Województwa Mazowieckiego
5	Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E 65 oraz aglomeracji warszawskiej			326,93	326,93	326,80			2009-2011	2009-2011	2011-2012	Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.
6	Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście	280,80	341,60	341,60	341,60	341,60	2009-2011	2008-2012	2008-2012	2008-2012	2009-2012	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Komisja Europejska wydała w 2008 roku wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (2008/C 184/07). Podstawo inwestycje początkowe w pasażerski tabor kolejowy lub jego wymianę mogą mieć miejsce jeśli tabor ten jest wykorzystywany na trasach obsługujących systematycznie region, który może skorzystać z pomocy (z pomocy skorzystać może każdy polski region). Komisja Europejska uzależniła jednak pomoc od czterech kryteriów (muszą być stosowane łącznie):

- a) tabor, którego dotyczy pomoc, ma być wykorzystywany wyłącznie do świadczenia usług w zakresie pasażerskich przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych w określonym regionie lub na określonej trasie obsługującej kilka regionów¹;
- b) tabor, którego dotyczy pomoc, ma być wyłącznie wykorzystywany w określonym regionie lub na określonej trasie łączącej kilka regionów, w odniesieniu do której był objęty pomocą przez co najmniej 10 lat;
- c) nowy tabor ma odpowiadać najnowszym normom interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego stosowanym w danej sieci transportu;
- d) państwo członkowskie wykazuje, że projekt wchodzi w skład spójnej strategii rozwoju regionalnego.

Komisja zadeklarowała, że będzie czuwać, aby nie nastąpiło niepotrzebne zakłócenie konkurencji, w szczególności biorąc pod uwagę dodatkowe dochody, jakich mógłby dostarczyć wspomaganemu przedsiębiorstwu nowy tabor wykorzystywany na danej trasie, na przykład poprzez zbycie stronie trzeciej lub wykorzystanie go na innych rynkach. Z tego powodu Komisja może uzależnić przyznanie pomocy od zobowiązania się beneficjenta pomocy do zbycia na normalnych warunkach rynkowych całości lub części sprzętu, z którego przedsiębiorstwo to już nie korzysta, w celu umożliwienia innym przedsiębiorstwom dalszego użytkowania tego sprzętu; w takim przypadku dochód ze sprzedaży starego taboru zostanie odjęty od kosztów kwalifikowanych.

W sposób bardziej ogólny Komisja czuwa, aby pomoc nie była nieprawidłowo wykorzystywana. Zastosowanie znajdują pozostałe warunki zawarte w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej, w szczególności odnoszące się do pułapów intensywności, map pomocy regionalnej i zasad łączenia pomocy. Komisja zauważa, że pewne trasy transportowe mogą niekiedy przebiegać przez regiony, dla których obowiązują różne pułapy intensywności pomocy, w zależności od mapy pomocy regionalnej. W takim przypadku Komisja stosuje najwyższy z pułapów intensywności pomocy obowiązujących dla regionów regularnie obsługiwanych przez daną trasę, proporcjonalnie do regularności obsługi.

¹ „usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb centrów miast lub zespołów miejskich oraz między nimi i otaczającymi je obszarami; „usługi w zakresie przewozów regionalnych” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb jednego lub kilku regionów; „usługi w zakresie przewozów obsługujące kilka regionów”, w jednym lub kilku państwach członkowskich, mogą również wchodzić w zakres stosowania niniejszego punktu, jeżeli wykazanie ich wpływu na rozwój obsługiwanych regionów jest możliwe, w szczególności dzięki regularności usług.

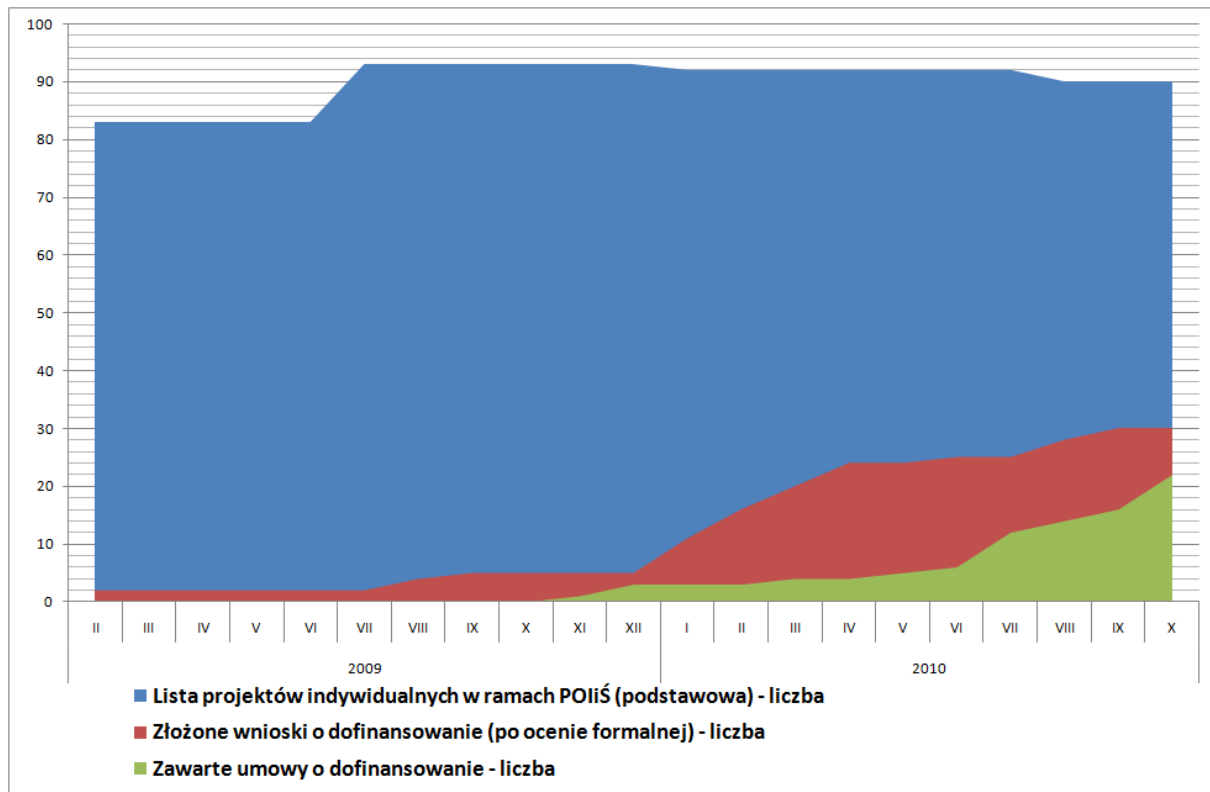
W odniesieniu do projektów inwestycyjnych, w których wydatki kwalifikowane przekraczają 50 mln EUR Komisja uważa, że, wzięwszy pod uwagę szczególny charakter sektora pasażerskich przewozów kolejowych, należy zastosować odstępstwo od pkt 60-70 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej. Punkty 64 i 67 tych wytycznych mają jednak wciąż zastosowanie, jeżeli projekt inwestycyjny dotyczy taboru wykorzystywanego na określonej trasie obsługującej kilka regionów².

Jeżeli beneficjent, któremu powierzono wykonywanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym łączące się z zakupem lub wymianą taboru, otrzymywał już rekompensatę z tego tytułu, taką rekompensatę należy uwzględnić w kwocie pomocy regionalnej, jaka może zostać przyznana przedmiotowemu podmiotowi, tak aby uniknąć nadmiernej rekompensaty.

Projekty związane z zakupami pojazdów szynowych do transportu kolejowego mogą być współfinansowane w ramach działań I i III Priorytetu VII Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko „Transport Przyjazny Środowisku”. Tempo realizacji wszystkich projektów (infrastrukturalne, taborowe, portowe) w ramach tego Priorytetu jest niskie, ale w ostatnim czasie znacznie wzrosło; jak dotąd udało się złożyć do CUPT 30% planowanych wniosków, na ponad 50% łącznej planowanej wartości projektów. Spośród projektów „taborowych”, do CUPT trafił m.in. wniosek spółki Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych. Zdecydowanie opóźniona jest realizacja projektów spółek Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity S.A. i KM-Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.

² 64. Państwa członkowskie mają obowiązek indywidualnego zgłaszania Komisji każdej pomocy przyznawanej w ramach istniejących programów pomocy, jeśli pomoc proponowana ze wszystkich źródeł przekracza maksymalną dozwoloną kwotę pomocy, jaką inwestycja o wydatkach kwalifikowanych równych 100 mln EUR może otrzymać zgodnie z proporcjami i zasadami określonymi w pkt 67 (60) (...).

67. Regionalna pomoc inwestycyjna dla dużych projektów inwestycyjnych podlega dostosowanym pułapom pomocy regionalnej (...).



Rysunek 1. Realizacja projektów Priorytetu VII *Transport Przyjazny Środowisku* z listy indykatywnej PO liŚ

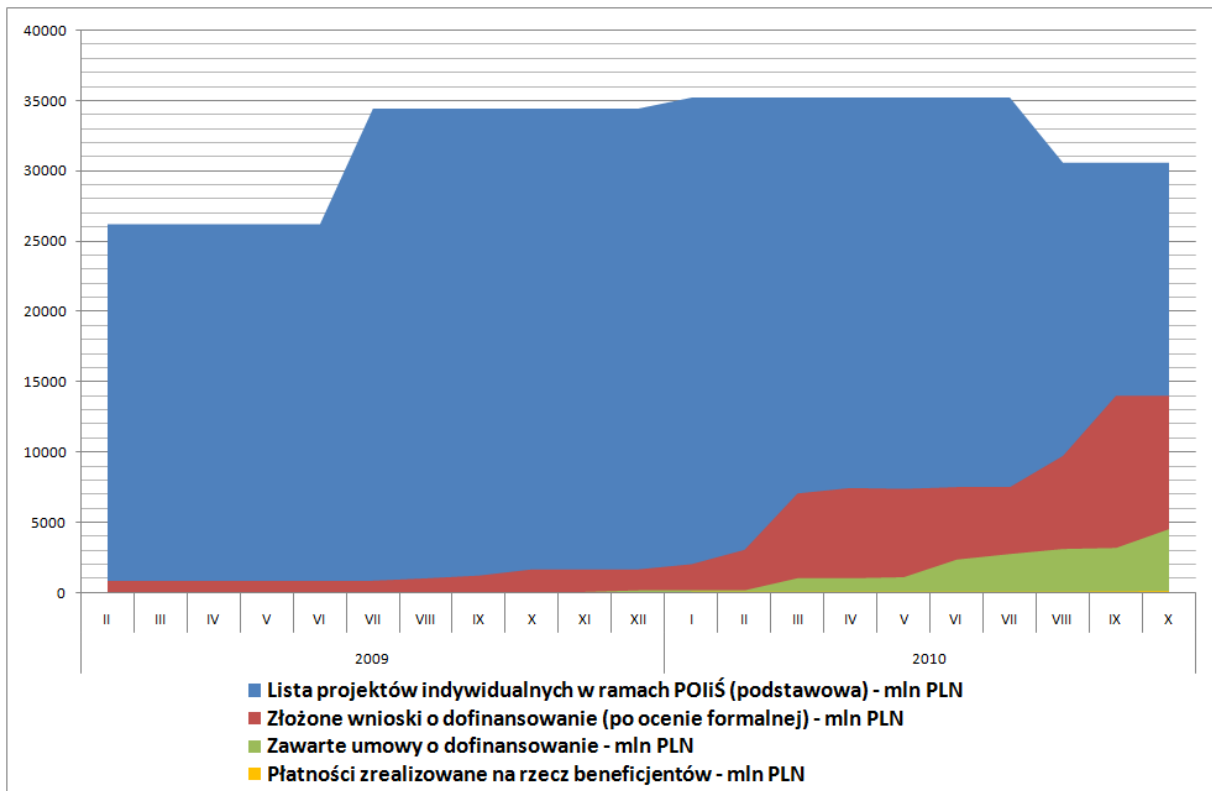
Problemem spółki PKP Intercity S.A. jest zamknięcie finansowania projektu. W ramach PO liŚ można sfinansować do 50% kosztów kwalifikowanych projektu, reszta musi być sfinansowana samodzielnie przez beneficjenta; przy założeniu, że są to projekty generujące dochód i liczona jest dla nich tzw. luka finansowa, żaden z nich nie otrzyma całych 50%. Oznacza to, że beneficjenci muszą pozyskać dodatkowe finansowanie. Podstawowym źródłem finansowania wkładu własnego jest kredyt np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, który zwykle jest tańszy niż kredyty pozyskiwane na rynku bankowości komercyjnej. EBI jest gotów skredytować jednak jedynie do 50% wartości inwestycji, co oznacza, że beneficjenci muszą znaleźć dodatkowe finansowanie na pokrycie brakującej części wkładu własnego. Europejski Bank Inwestycyjny wymaga także, jak każda instytucja kredytowa, jakiejś formy zabezpieczenia kredytu, w przypadku taboru, najlepiej poprzez umowę wieloletnią między organizatorem przewozów kolejowych a przewoźnikiem. Jest to w polskiej sytuacji kwestia problematyczna, gdyż *de facto* w Polsce nie zawiera się umów wieloletnich, jedynie umowy ramowe, z pomocą których co roku negocjuje się nową umowę roczną z przewoźnikiem.

Wszyscy trzej wspomniani przewoźnicy starają się pozyskać dodatkowe finansowanie i gwarancję w postaci umów z organizatorami przewozów. PKP Intercity SA planował m.in. sfinansowanie wkładu własnego ze środków z emisji akcji oraz kredytów zabezpieczonych umową z Ministrem Infrastruktury na świadczenie usług publicznych w przewozach międzywojewódzkich (umowa jest krytykowana jako zaburzająca konkurencję przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów³). Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w ramach opracowywanego studium wykonalności chcą wypracować

³ „UOKiK jest przeciwko dotacjom dla InterCity”, RP.pl, <http://www.rp.pl/artukul/547694.html> [dostęp: 29.10.2010]

szereg umów o świadczenie usług publicznych w przewozach kolejowych w ruchu międzywojewódzkim z marszałkami województw, w których te przewozy byłyby wykonywane. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., oprócz finansowania z EBI starają się pozyskać finansowanie także na rynku komercyjnym – poprzez emisję euroobligacji; spółka dysponuje 15-letnią umową o świadczenie usług publicznych w ruchu regionalnym z samorządem województwa mazowieckiego.

Poniższy wykres wskazuje kwotową realizację priorytetu VII PO IiŚ; płatności przekazane na rzecz beneficjentów są w stosunku do całkowitej kwoty przeznaczonej na realizację priorytetu są symboliczne, sięgają 0,1% alokowanej kwoty (wrzesień 2010; dane MRR).



Rysunek 2. Realizacja projektów Priorytetu VII *Transport Przyjazny Środowisku* z listy indywidualnej PO IiŚ (dane w mln PLN)

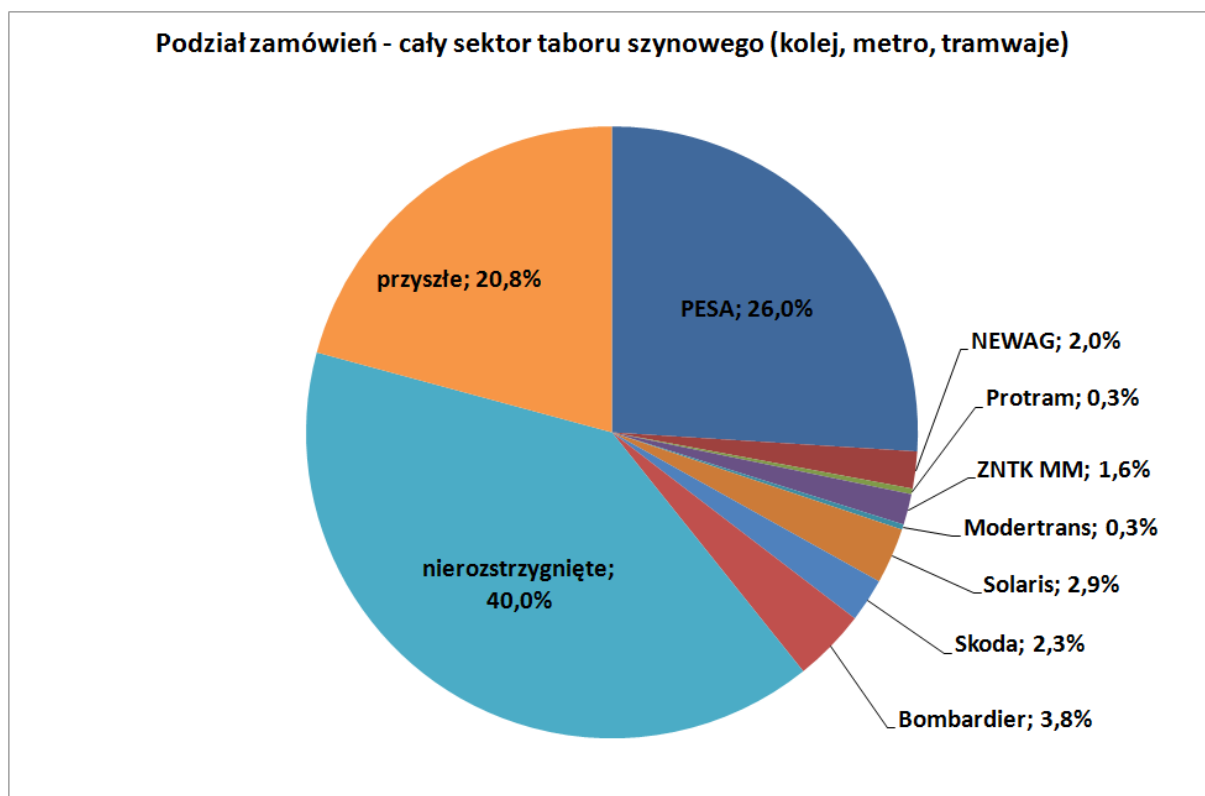
Analiza zamówień na rynku taboru szynowego

Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy rynku zamówień realizowanych w sektorze całości taboru szynowego na potrzeby ruchu pasażerskiego (metro, tramwaje, kolej), finansowanego ze środków publicznych (środki własne samorządów, fundusze UE oraz Fundusz Kolejowy). W ostatecznych wynikach nie uwzględniono zakupionych od Fabryki Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. przez spółkę PKP Intercity S.A. wagonów pasażerskich, jak również zakupionych od Siemens lokomotyw ES64U4 *Taurus*; nie ma w nim także planów dotyczących leasingu lokomotyw przez przewoźników pasażerskich. Seria wykresów, która została przedstawiona na następnych stronach pokazuje jakie firmy, w jakich sektorach branży pojazdów szynowych do przewozów pasażerskich, wygrywały przetargi. Dodatkowo wskazane są przetargi nierozstrzygnięte – do tej kategorii zaliczają się te, w których otwarto procedury przetargowe, jak również te, w których przeprowadzono już otwarcie ofert, ale nie podpisano ze zwycięzcą umowy. Ostatnią kategorię stanowią przetargi planowane do ogłoszenia, to jest takie, o których planowanej organizacji poinformowano publicznie (media, oficjalne dokumenty), ale nie została formalnie otwarta droga wyboru najlepszej oferty.

Tabela 3. Zamówienia w sektorze transportu szynowego w Polsce na lata 2009-2014 (EZT – elektryczny zespół trakcyjny, SZT – szynobus/ spalinowy zespół trakcyjny, L – lokomotywa, T – tramwaj/ metro).

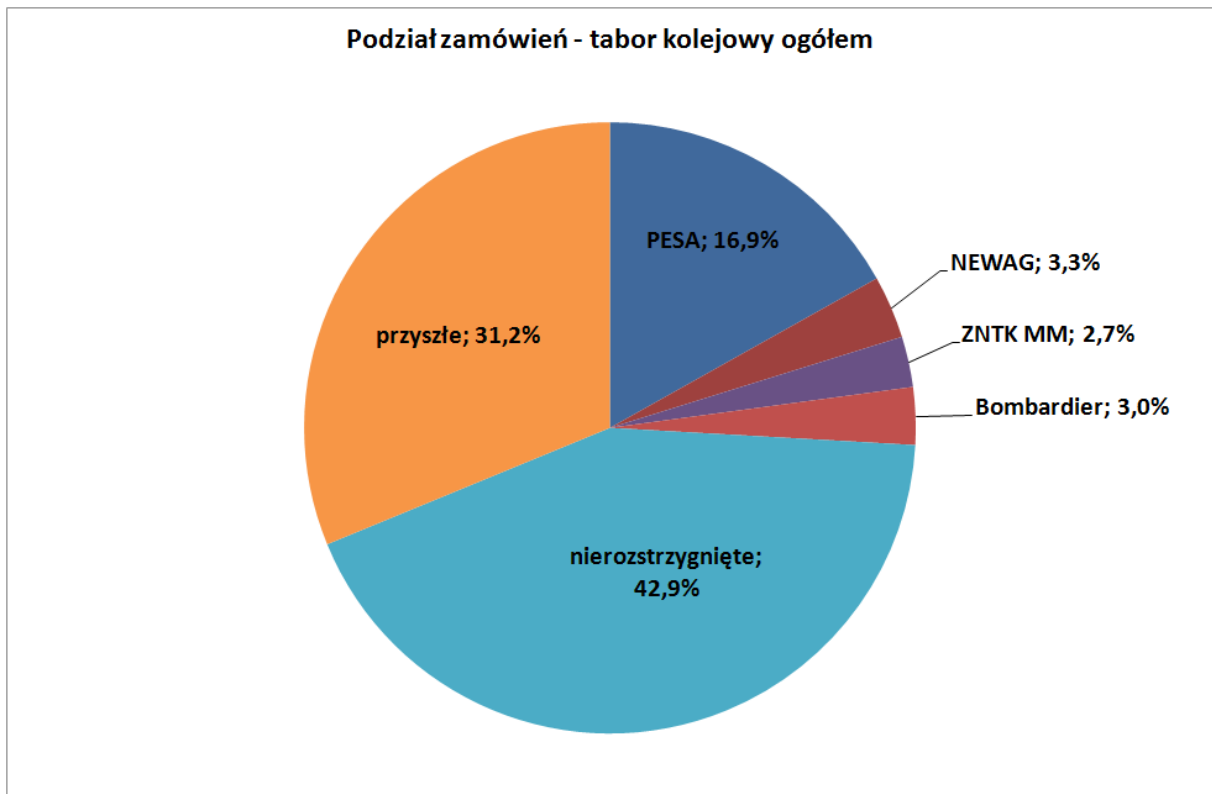
Lp.	Zamawiający	zakupy				modernizacja		wartość (mln zł)	szacowany okres realizacji projektu (dostawy rocznie; sztuki)						wynik postępowania
		EZT	SZT	L	T	EZT	T		2009	2010	2011	2012	2013	2014	
1	PKP Intercity S.A.	20						1 597,00					10	10	brak rozstrzygnięcia
2	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.							1 611,71				20	30	20	nie ogłoszono
3	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie	13						299,00			13				zwycięzca - PESA
4	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie	4						87,20		4					zwycięzca - NEWAG
5	Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.			11				204,50			11				zwycięzca - Bombardier
6	Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.	16						320,00			10	16			brak rozstrzygnięcia
7	Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.					90		51,23		27	63				zwycięzca - ZNTK MM
8	Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.					23		86,00		11	12				zwycięzca - NEWAG
9	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.					22		110,00			11	11			brak rozstrzygnięcia
10	Samorząd Województwa Pomorskiego		6					50,39		6					zwycięzca - NEWAG
11	Samorząd Województwa Pomorskiego		4					33,59			4				nie ogłoszono
12	Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego	5						89,43			1	4			brak rozstrzygnięcia
13	Samorząd Województwa Lubuskiego		2					16,60		2					zwycięzca - ZNTK MM
14	Samorząd Województwa Łódzkiego	7						291,02			7				nie ogłoszono
15	Samorząd Województwa Wielkopolskiego	22						380,00			11	11			brak rozstrzygnięcia
16	Samorząd Województwa Wielkopolskiego					4		3,60		4					zwycięzca - PESA
17	Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego		10					149,36		5	5				zwycięzca - PESA
18	Koleje Dolnośląskie S.A.	5						100,00			3	2			brak rozstrzygnięcia
19	Samorząd Województwa Podkarpackiego		5					24,40		1	3	1			zwycięzca - ZNTK MM
20	Samorząd Województwa Dolnośląskiego		9					46,70		3	6				zwycięzca - ZNTK MM
21	Samorząd Województwa Mazowieckiego		6					90,00			6				nie ogłoszono
22	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego		3					30,00		3					zwycięzca - PESA
23	Samorząd Województwa Śląskiego	8						187,00		2	6				zwycięzca - PESA
24	Samorząd Województwa Śląskiego	1						18,00				1			brak rozstrzygnięcia
25	Samorząd Województwa Małopolskiego	5						91,15			5				zwycięzca - PESA
26	Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.	20						384,00		2	3				brak rozstrzygnięcia

Lp.	Zamawiający	zakupy				modernizacja		wartość (mln zł)	szacowany okres realizacji projektu (dostawy rocznie; sztuki)						wynik postępowania
		EZT	SZT	L	T	EZT	T		2009	2010	2011	2012	2013	2014	
27	Samorząd Województwa Świętokrzyskiego	4						46,00			4				zwycięzca - PESA
28	Samorząd Województwa Opolskiego		5					48,00	2	2					zwycięzca - PESA
29	Samorząd Województwa Lubelskiego		5					41,00			2	3			zwycięzca - ZNTK MM
30	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	14						281,82			7	7			zwycięzca - PESA
31	Metro Warszawskie Sp. z o.o.				35			1 304,90				10	25		brak rozstrzygnięcia
32	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.				186			1 497,00			40	80	46		zwycięzca - PESA
33	ZKM Gdańsk				35			305,00		15	20				zwycięzca - PESA
34	ZKM Gdańsk						46	31,90	13	24	9				zwycięzca - Modertrans
35	MPK Poznań				45			337,50			20	20			zwycięzca - Solaris
36	MPK w Krakowie				24			236,00			12	12			zwycięzca - Bombardier/Vossloh Kiepe
37	Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.				6			36,70		6					zwycięzca - PESA
38	Miasto Wrocław				28			263,70		14	14				zwycięzca - Skoda
39	Miasto Wrocław				12			34,00		6	6				zwycięzca - Protram
40	MZK Toruń				15			76,50			5	10			nie ogłoszono
41	MZK Bydgoszcz				14			112,00			2		12		brak rozstrzygnięcia
42	Tramwaje Śląskie				30			250,00			5	25	20		nie ogłoszono
43	Miasto Grudziądz						6	6,35		4	2				zwycięzca - ZNTK MM
44	Miasto Olsztyn				11			88,00			3	8			nie ogłoszono
45	Miasto Płock				10			80,00				10			brak rozstrzygnięcia
46	MZK Częstochowa				7			50,30				7			brak rozstrzygnięcia
	razem	124	55	11	458	139	52	11478,6	15	141	331	258	143	30	



Rysunek 3. Tabor pasażerski - podział zamówień (kolej, metro, tramwaje)

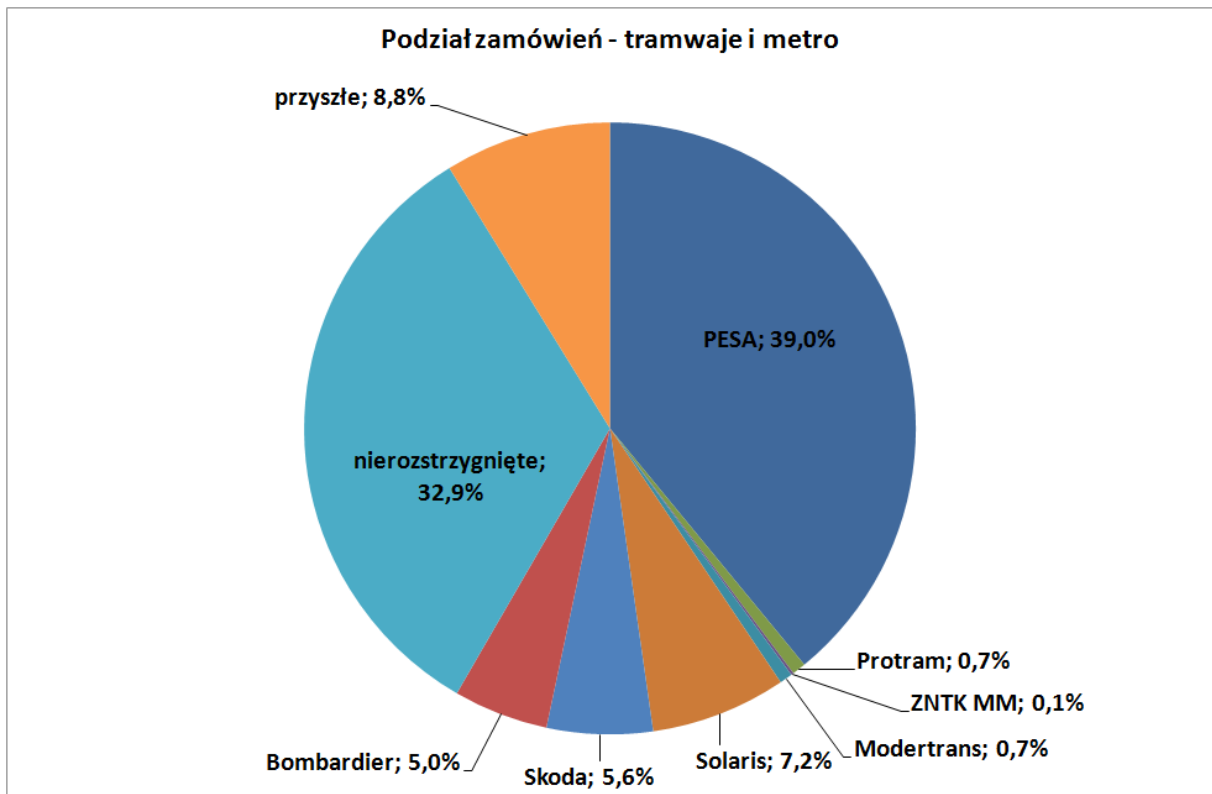
Według szacunków autorów analizy łącznie rynek taboru szynowego (tramwaje, metro, kolej), w zakupach finansowanych lub współfinansowanych ze środków publicznych to ok. 11,5 miliarda złotych. Nie ogłoszono jeszcze przetargów na 20,8% tej kwoty, z czego głównym składnikiem jest zakup planowany przez spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o., oprócz tego mieszczą się w tym głównie pojedyncze przetargi tramwajowe. Przetargi o wartości 40% wspomnianej kwoty czekają na ostateczne rozstrzygnięcie – w tym przypadku najważniejsze to: (1) zakup 20 składów zespolonych przez PKP Intercity S.A. – wpłynęła 1 oferta – ALSTOM, (2) zakup 35 pociągów metra przez Metro Warszawskie Sp. z o.o. – wskazano ofertę Siemens, ale zostanie przeprowadzona ponowna ocena ofert, (3) zakupy łącznie 36 EZT realizowane przez Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o. – największe szanse na realizację zamówień ma Stadler Rail oraz (4) zakup 22 EZT przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego – wskazano ofertę Pesa. Z tych trzech ostatnich najbliższe finalizacji są: transakcja Metra Warszawskiego, które spełnia dwa podstawowe czynniki sukcesu przy realizacji zakupów – posiada stabilne finansowanie projektu gwarantowane wieloletnią umową z Miastem Stołecznym Warszawą oraz – jak na skalę projektu – prowadzi bardzo sprawnie procedury przetargowe oraz zakup realizowany przez Wielkopolskę. Spośród pozostałych przetargów – już rozstrzygniętych – największą część zamówień zdobyła PESA Bydgoszcz S.A. (m.in. dzięki sukcesom w sprzedaży tramwajów do Warszawy i Gdańska), pozostali uczestnicy rynku zdobyli łącznie ok. 13% procent zamówień (wszystkie procentowe udziały dotyczą wartości kontraktów).



Rysunek 4. Tabor pasażerski - podział zamówień (tylko tabor kolejowy)

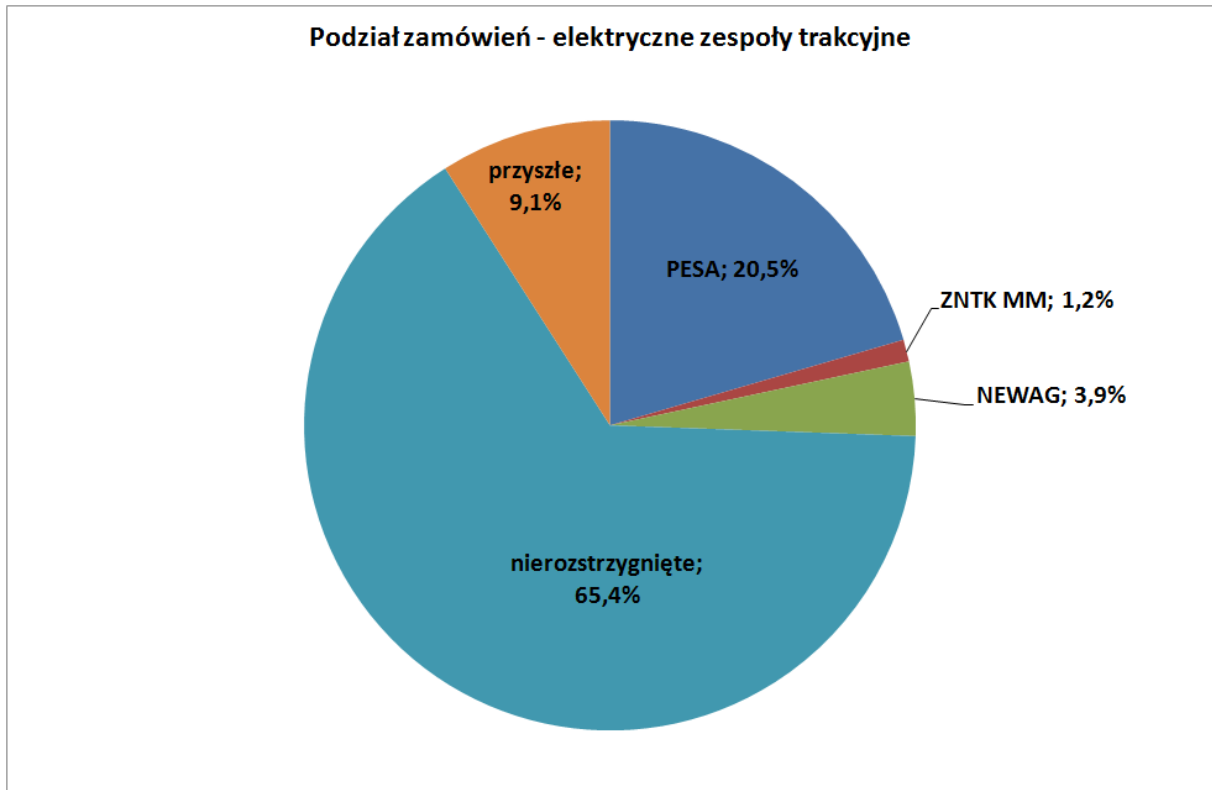
Zjawiskiem niepokojącym jest to, że w przypadku zamówień realizowanych na potrzeby transportu kolejowego (6,7 mld zł), nie rozstrzygnięto lub nie ogłoszono jak dotąd przetargów na ponad 74% przeznaczonej do wydatkowania kwoty. Mieszczą się w tym, wspomniane wcześniej przetargi Kolei Mazowieckich, PKP Intercity, Przewozów Regionalnych i Wielkopolski oraz kilka mniejszych zamówień. Dodatkowym zagrożeniem jest fakt, że w przypadku Przewozów Regionalnych nie jest znany jeszcze rodzaj taboru, który spółka miałaby zamówić – będzie to określone dopiero w wynikach opracowywanego studium wykonalności⁴. Jeśli studium zostanie ukończone i przyjęte wczesną wiosną 2011 roku, to dopiero wtedy spółka będzie mogła w spokoju przystąpić do procedur przetargowych. W optymistycznym wariantcie, jeśli zostaną one przeprowadzone sprawnie i nie wynikną problemy z finansowaniem projektu, to dopiero pod koniec 2011 roku może zostać podpisana umowa ze zwycięzcą, pierwsze pojazdy dotrą pod koniec 2012 roku a dostawy zakończą w roku 2014. W wariantcie pesymistycznym można spodziewać się sytuacji takiej jak ma miejsce w przypadku PKP Intercity lub Kolei Mazowieckich – spółki są bliskie wyboru najlepszej oferty, ale ze względu na brak gwarancji finansowych jest to odwlekane w czasie, jednocześnie odwlekany jest początek produkcji, co również oznacza, że dostawy w optymistycznym wariantcie rozpoczną się w 2012 roku (KM) lub 2013 roku (PKP IC). Pozostałe przetargi zostały rozstrzygnięte jak dotąd głównie na korzyść Pesy (17% wartości projektów) i mniej więcej po równo (po ok. 3%) na korzyść Bombardier Transportation, NEWAG S.A. i ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A. Tempo procedur zamówień publicznych w sektorze taboru kolejowego należy uznać za niezadowalający.

⁴ Przy wartości projektu 1,6 mld złotych można oczekiwać nieco ponad 70 – nazywając to umownie – pociągów (EZT lub składów wagonowych).



Rysunek 5. Tabor pasażerski - podział zamówień (tylko tabor metra i tramwaje)

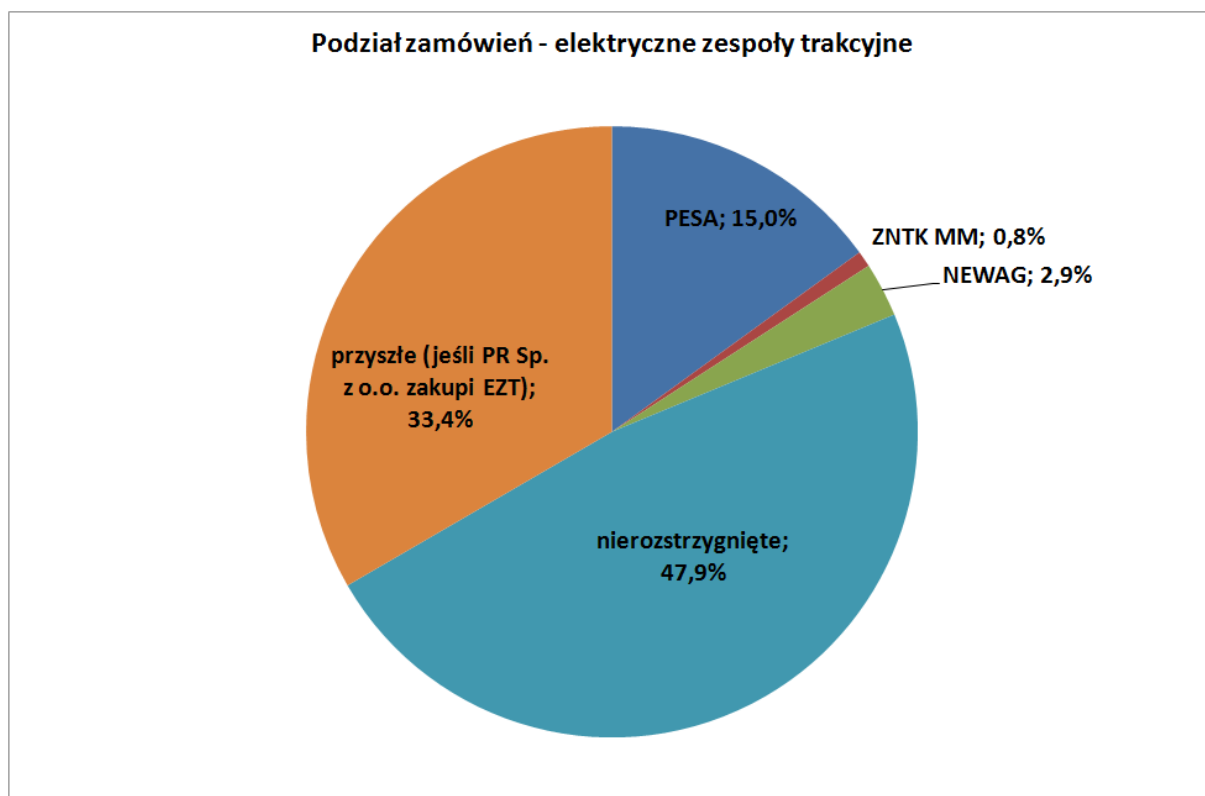
Bardziej optymistycznie wygląda struktura realizacji projektów związanych z miejskim transportem szynowym – pociągami metra i tramwajami. Zebrane dane wskazują, że zawarto umowy na blisko 60% przeznaczonych na to środków (z 4,7 mld zł). Spośród nierozstrzygniętych przetargów głównym pozostaje kontrakt na zakup nowych pociągów przez Metro Warszawskie; trzy mniejsze to m.in. przetargi tramwajowe w Częstochowie, Płocku i Bydgoszczy. Jeśli procedury przetargowe (w tym odwołania) będą przebiegały w zakładanym tempie, to z końcem 2010 roku zostaną zawarte umowy na ponad 90% zakładanej alokacji, co jest wynikiem bardzo dobrym i oznacza, że do końca 2013 roku zostaną zrealizowane właściwie wszystkie zaplanowane przedsięwzięcia inwestycyjne. Jest to bardzo ważne w perspektywie dalszej modernizacji parku taborowego szynowej komunikacji miejskiej, bo otwiera drogę do co podobnych kwot alokacji w perspektywie finansowej 2014-2020.



Rysunek 6. Podział zamówień - elektryczne zespoły trakcyjne (bez PR Sp. z o.o.).

W kategorii taboru kolejowego największą kwotę alokowano na zakupy i modernizację elektrycznych zespołów trakcyjnych. Na obecnie istniejące w Polsce ok. 1000 sztuk tego typu pojazdów, wymianie na nowe, bądź głębokiej modernizacji (przedłużającej żywotność o 10-15 lat) zostaną poddanych prawie 280 pojazdów (lub maksymalnie 350, jeśli Przewozy Regionalne kupiłyby wyłącznie ezt). Dołączając to do tego parku te ezt, które zostały zakupione i zmodernizowane w latach 2005-2009 (około 90 sztuk) uzyskany zostanie potencjał 350-360 (maksymalnie 420) pojazdów spełniających w mniejszym lub większym stopniu standardy nakładane współcześnie na kolej (wyższe osiągnięte prędkości, lepsze przyspieszenie, cichsza praca, komfort dla pasażerów). Do tego należy dodać około 150-200 sztuk ezt (nie branych pod uwagę przy obliczeniach, które będą modernizowane w mniejszym stopniu). W przypadku analizowania zamówień elektrycznych zespołów trakcyjnych (nowych i modernizacji używanych), przy teoretycznym założeniu, że wyłączamy z rozważań Przewozy Regionalne Sp. z o.o., to jak wskazuje powyższy wykres, nierozstrzygnięte lub odłożone w czasie pozostaje 74% kontraktów (z kwoty 4,4 mld zł).

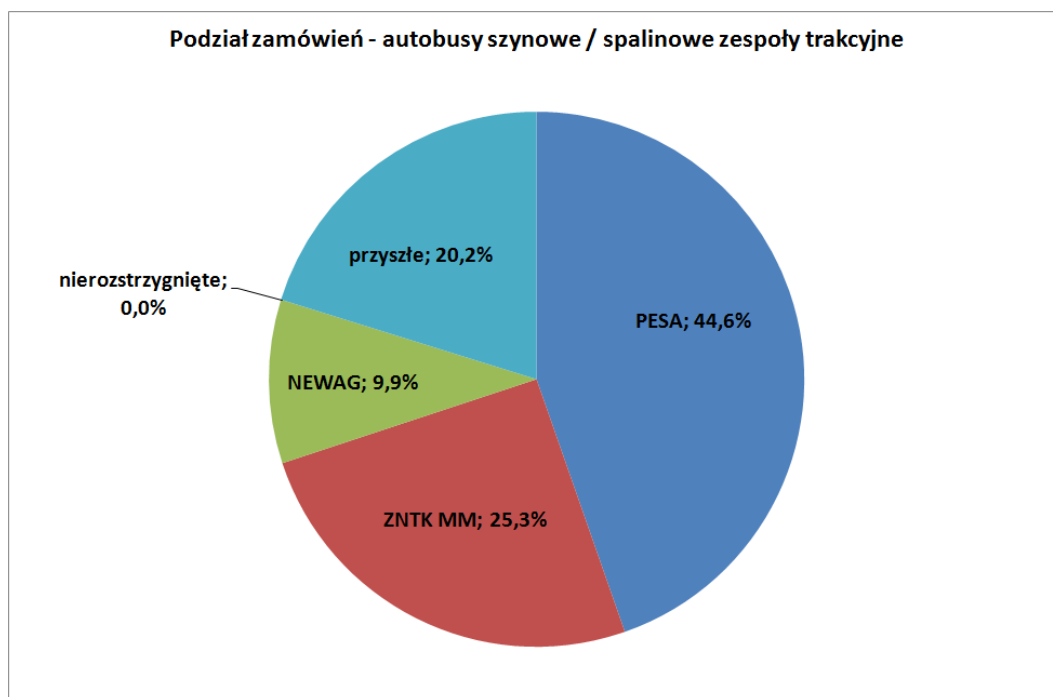
W kategorii elektrycznych zespołów trakcyjnych zawarte jest 20 zamawianych przez PKP Intercity S.A. składów zespolonych (6-7 wagonowe, z wychylnym pudłem, mogących osiągać co najmniej 200 km/h). Spółka informowała wcześniej, że w przypadku fiaska zakupu tego typu taboru, za podobną kwotę (1,5 mld zł) byłaby skłonna dokonać zakupu innych pojazdów, ale nic więcej od tego czasu na ten temat publicznie nie wiadomo.



Rysunek 7. Podział zamówień - elektryczne zespoły trakcyjne (razem z PR Sp. z o.o.)

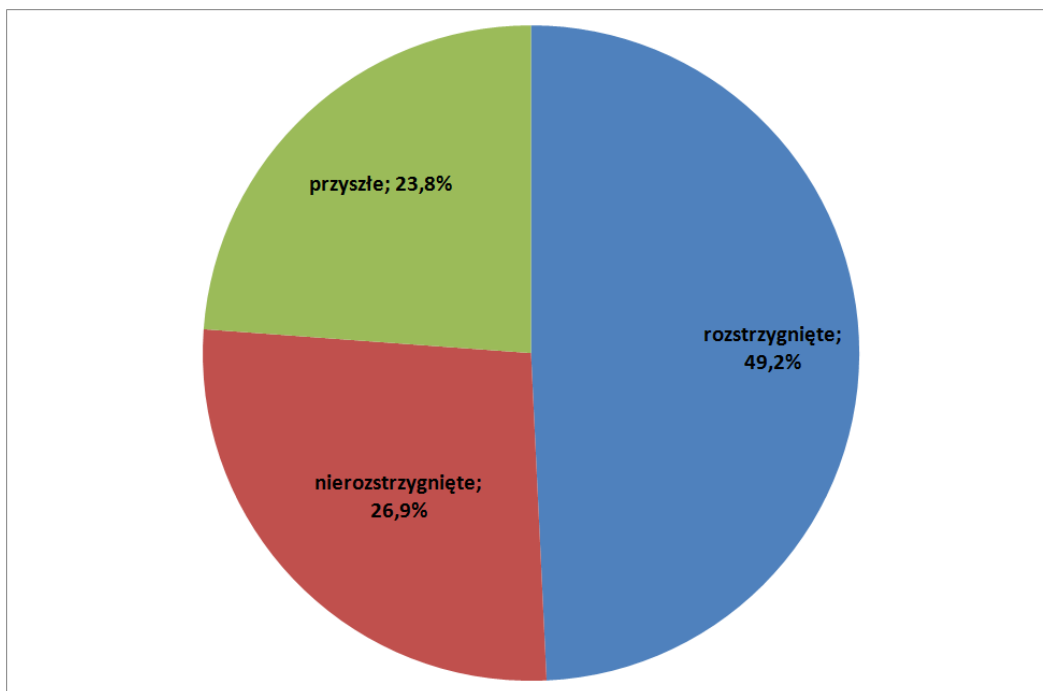
Dołączenie do obliczeń potencjalnego zamówienia Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. na nowe ezt, rozszerza pulę przetargów nierozstrzygniętych i przyszłych do 84% (z 6 mld zł). Jest to jednak ćwiczenie czysto teoretyczne, gdyż jak wspomniano wcześniej spółka może równie dobrze zamówić lokomotywy i wagony, w zależności od tego na co wskażą wyniki prowadzonych analiz. Planowany do zakupu tabor ma być wykorzystywany w relacjach międzyregionalnych, więc musi pasażerom zapewniać komfort zdecydowanie wyższy niż taki, jaki pasażerowie mogą zaakceptować w podróży w ruchu regionalnym lub aglomeracyjnym.

Rynek spalinowych pojazdów do przewozów pasażerskich wykazuje już powoli cechy nasycenia, tj. przewoźnicy są już bliscy całkowitego zastąpienia w ruchu regionalnym (na liniach niezelektryfikowanych) składów wagonowych szynobusami i spalinowymi zespołami trakcyjnymi. Następuje już za to stopniowe wycofywanie najbardziej wyeksploatowanych pojazdów i zastępowanie ich nowymi (tak się dzieje np. w Województwie Zachodniopomorskim). W porównaniu do innych typów pojazdów, pojazdy spalinowe stanowią pewien margines. W trakcie analiz rynku zamówień tych pojazdów, oszacowano go na ok. 0,5 mld zł. Z tej kwoty do wykorzystania pozostało 20%, przetargu nie ogłoszono jeszcze na 4 pojazdy w Województwie Pomorskim, plany zakupowe wyrażało także Województwo Mazowieckie, choć w tym ostatnim przypadku plany te mogą pozostać niezrealizowane.



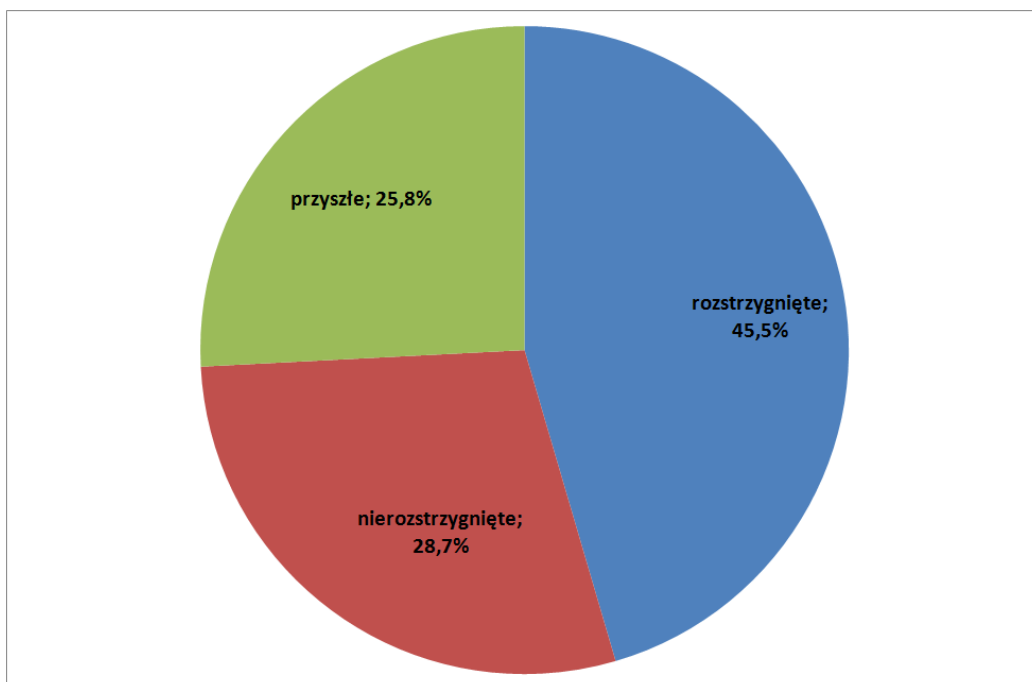
Rysunek 8. Podział zamówień - szynobusy i spalinowe zespoły trakcyjne.

Liderem wśród realizujących zlecenia samorządów wojewódzkich na pojazdy spalinowe jest PESA Bydgoszcz S.A., którą wspiera spółka zależna – ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A. Jedno zamówienie (6 pojazdów) realizuje obecnie na zlecenie Województwa Pomorskiego firma NEWAG S.A. Analiza wskazuje na brak zagrożeń dla wykorzystania środków publicznych na pojazdy tego typu. To czy w następnych latach będą potrzebne dalsze zakupy tego typu pojazdów, zależy od tego, czy nowy tabor na liniach niezelektryfikowanych wpływa tak znacząco na wzrost liczby pasażerów, że konieczne jest uruchamianie kolejnych pociągów, do czego potrzeba kolejnych sztuk taboru.



Rysunek 9. Projekty taborowe realizowane samodzielnie przez jednostki samorządu terytorialnego (ok. 2,1 mld zł).

Dokonano także analizy, czy fundusze wykorzystywane są sprawniej przez jednostki samorządu terytorialnego, czy przez podmioty prawa handlowego. W tym wypadku wspólnie policzono pojazdy kolejowe, metro i tramwaje. Samorządy samodzielnie realizują projekty o wartości blisko 2 mld złotych. Z tej kwoty rozstrzygnięto przetargi na zamówienia opiewające na 49,2%, kolejne 27% to przetargi obecnie prowadzone.

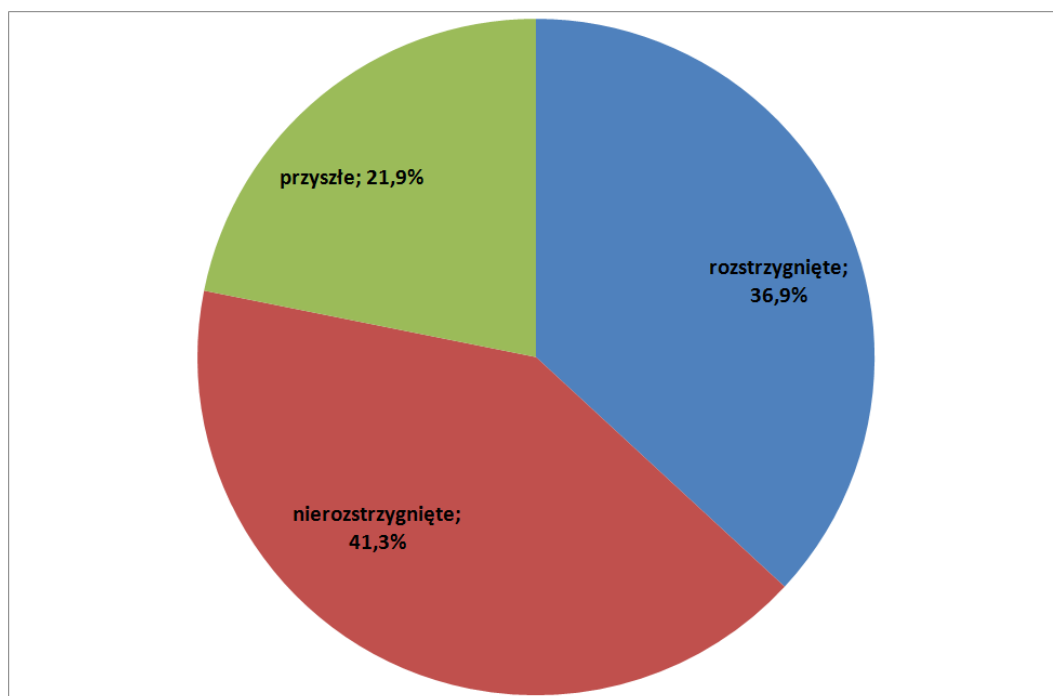


Rysunek 10. Projekty taborowe realizowane przez samorządy i podmioty od nich zależne (ok. 9,7 mld zł).

Jeśli dodać do samorządów podmioty od nich zależne, to okazuje się, że jedynym pozasamorządowym podmiotem aspirującym do funduszy publicznych jest spółka PKP Intercity S.A. W ten sposób samorzady samodzielnie wykorzystują 2 mld zł, a za pomocą spółek zależnych – dalsze 7,7 mld zł. Przy takiej dystrybucji środków, analiza wskazuje, że nierozstrzygnięte bądź w przed fazą zamówienia pozostają projekty na 54% z 9,7 mld zł.

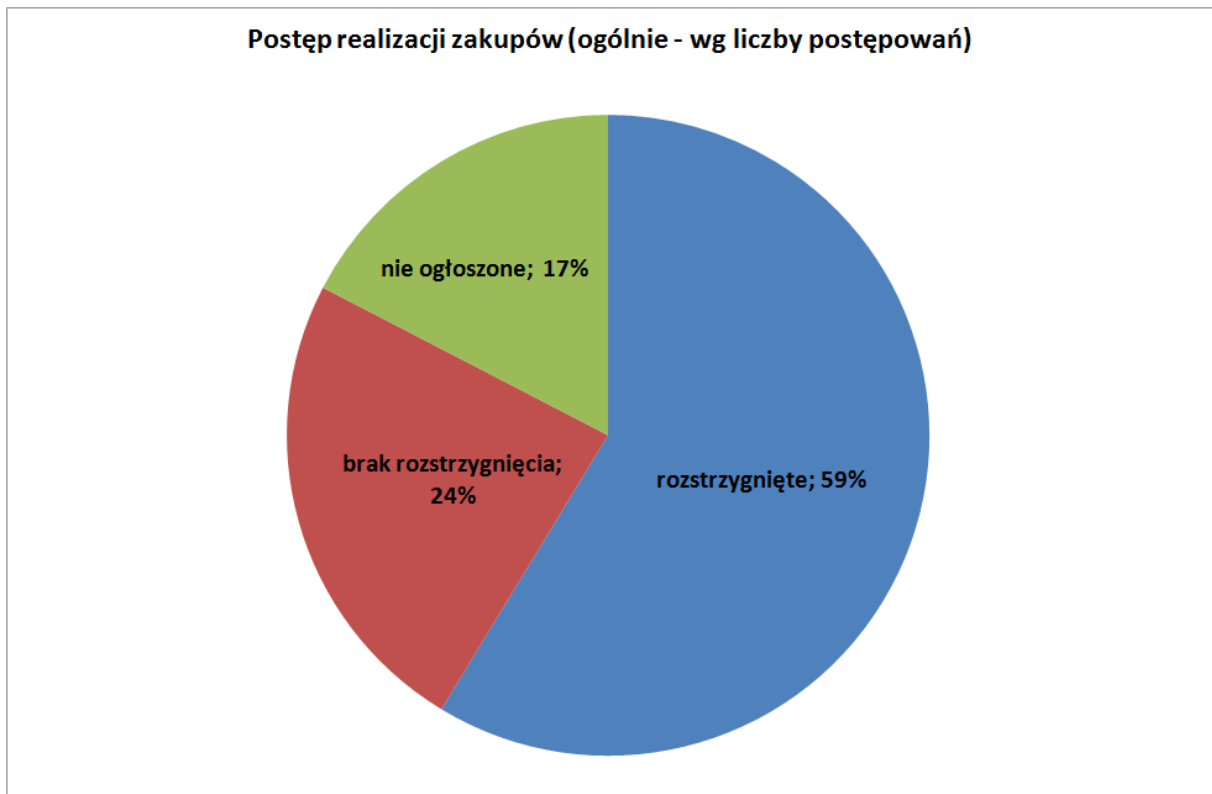
Analiza samych spółek (razem z PKP Intercity S.A.) wskazuje, że nie zawarto jeszcze umów dla projektów opiewających na 63% alokowanej kwoty w wysokości 9,3 mld zł.

Porównanie wskazuje, że samorzady są minimalnie bardziej sprawne w zakupach taboru; należy jednak wziąć pod uwagę, że są to projekty zdecydowanie mniejsze niż te, które zostały przekazane do realizacji podmiotom zależnym, po drugie natomiast samorzady mają teoretycznie mniejsze problemy z pozyskaniem finansowania inwestycji. Obie grupy instytucji mają jednak problemy z przygotowaniem i prowadzeniem przetargów. Proporcje te mogą ulec zmianie w najbliższym kwartale, gdy samorząd wielkopolski podpisze umowę z dostawcą 22 ezt i uruchomione zostaną ostatnie, mniejsze przetargi.



Rysunek 11. Projekty taborowe realizowane przez podmioty prawa handlowego (ok. 9,3 mld zł).

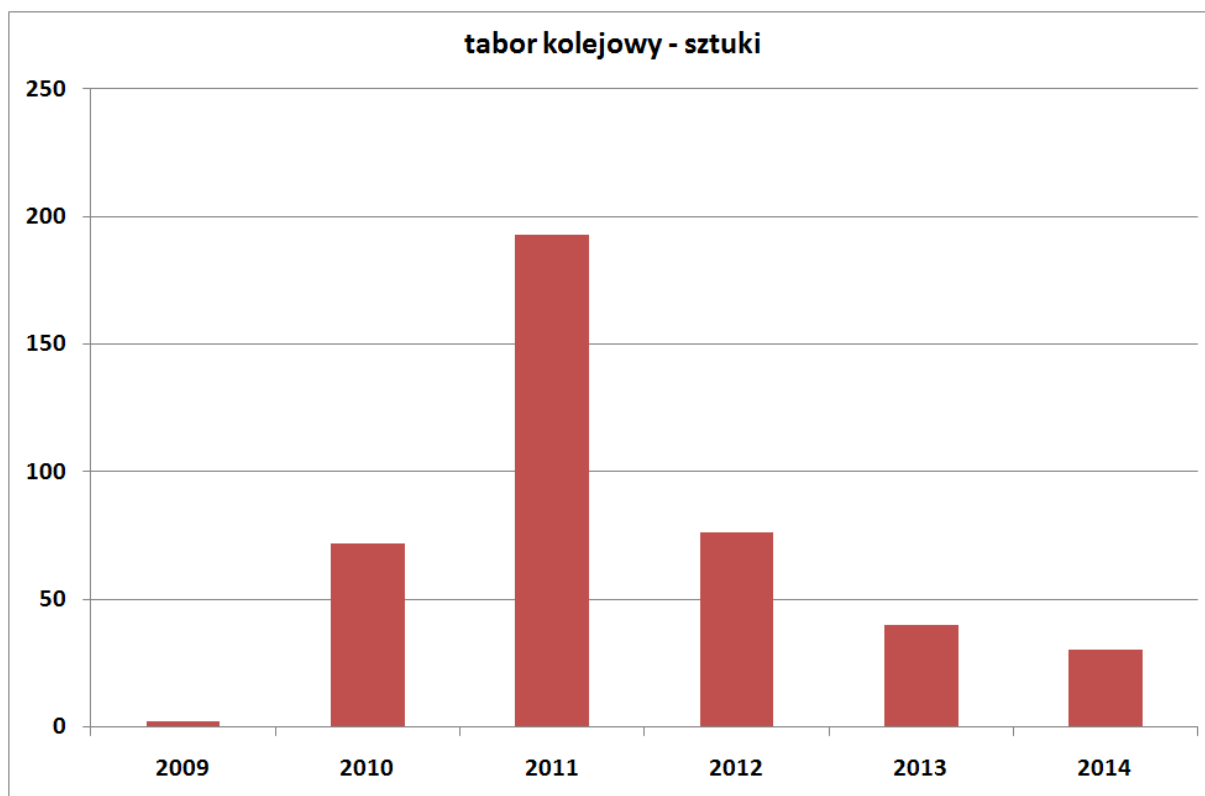
Analiza wyników niemal w każdym układzie wskazuje, że rozstrzygnięto postępowania na około 50% środków przeznaczonych na inwestycje w tabor szynowy. Rozpatrywanie wyników w aspekcie liczby postępowań, niezależnie od ich wartości, wskazuje, że rozstrzygnięto ich już 59%.



Rysunek 12. Projekty taborowe (tramwaje, metro, kolej) – podział według liczby postępowań.

Analizie poddano, oprócz kwot, także liczbę sztuk pojazdów, które będą trafiły do odbiorców po realizacji umowy. Są to rozważania teoretyczne oparte na informacjach o przewidywanych harmonogramach dostaw, w zależności od różnych czynników terminy te mogą ulegać zmianom.

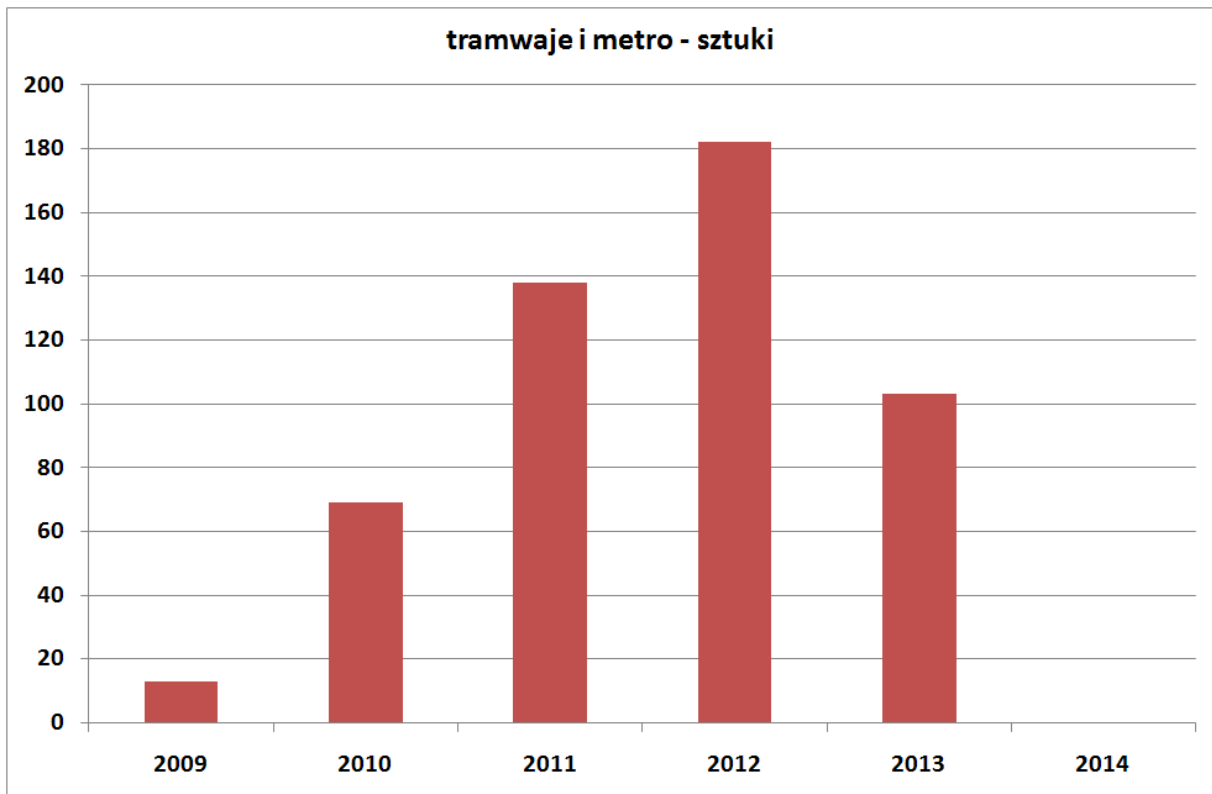
Wykres dotyczący taboru kolejowego wskazuje, że rokiem, w którym najwięcej pojazdów będzie trafiło do zamawiającego będzie rok 2011. Ten znaczący wzrost wynikać będzie głównie z realizacji w latach 2010-2012 programu modernizacji ezt należących do Kolei Mazowieckich, do odbiorców trafią będą także pierwsze większe partie nowych pojazdów zamawianych w roku 2009 i 2010 (np. 11 lokomotyw Bombardiera dla Kolei Mazowieckich). W następnych latach te liczby będą maleć; nie są znane natomiast plany inwestycyjne przewoźników i samorządów po roku 2014.



Rysunek 13. Włączenie do ruchu nowych lub zmodernizowanych pojazdów (tabor kolejowy, sztuki/rok)

Szczyt dostaw w sektorze wagonów metra i tramwajów powinien przyjść w 2011 roku i wykazać moment kulminacyjny w pierwszej połowie 2012 roku. To właśnie wtedy, krótko przed EURO2012 do Warszawy, Poznania, Krakowa, Wrocławia, Gdańska i szeregu mniejszych miast posiadających systemy tramwajowe będą docierały największe partie nowych pojazdów. W przeciwieństwie do wykresu dla pojazdów kolejowych, wykres dla tramwajów i metra jest mniej teoretyczny. Ostatnie doświadczenia (dostawy pierwszych pojazdów Pesy przed wyborami samorządowymi) wskazują na to, że producenci mają rezerwy mocy produkcyjnych i są w stanie przyspieszać cykle produkcyjne.

Podobnie, jak to ma miejsce w przypadku taboru kolejowego, brak informacji o planach po 2014, a nawet 2013 roku.



Rysunek 14. Włączanie do ruchu nowych lub zmodernizowanych pojazdów (metro i tramwaje, sztuki/rok)

Wyniki ankiet.

W niniejszej części opracowania przedstawione zostały otrzymane przez RBF ankiety.

Samorządy wojewódzkie

Województwo Zachodniopomorskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	122 430 000,00	48 972 000,00

Uwaga ankietowanego: Zakup 10 szt. spalinowych zespołów trakcyjnych typu 219M. Do końca 2010 roku – 8 sztuk, w 2011 roku – 2 sztuki. Planowany zakup uzupełniający (przewidziany w SIWZ przetargu) ze środków własnych województwa dodatkowo 2 szt. pojazdów 219M.

Kwoty podane powyżej są kwotami netto.

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	12	179 237 520,00	4	59 745 840,00

Uwaga ankietowanego: wartość brutto

Modernizacja posiadanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	3	2 200 000,00	-	-

Uwaga ankietowanego: 1 szt. SA109 w realizacji – odbiór 12.11.2010 roku, wykonawca FABLOK; 2 szt. SA103 opracowywane warunki przetargu, realizacja do 31.12.2010 roku.

C. Opinia

Brak uwag.

Województwo Kujawsko-Pomorskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
---------------------	-------------------------	---------------------------

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	884 120 000,00 ⁵	0,00
Regionalny Program Operacyjny	35 268 000,00	23 668 000,00

Uwaga ankietowanego: W ramach POIiŚ – Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT City oraz integracja systemów transportu miejskiego. W ramach RPO – (1) zakup nowoczesnego taboru pasażerskiego, (2) zagospodarowanie infrastruktury kolejowej dla potrzeb ruchu turystycznego – linia kolejowa nr 209 od Torunia do Brodnicy.

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	5	89 432 063,00	0	0,00
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	5	23 668 000,00	5	23 668 000,00

Uwaga ankietowanego: Zakupy EZT będą dedykowane dla połączenia Toruń Wschodni – Bydgoszcz Główna. Szynobusy – zakup doczep pasażerskich do szynobusów.

Zakupy używanego/modernizowanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
wagony pasażerskie	4	312 000,00 zł ⁶	0	0,00
lokomotywy	2		0	

Uwaga ankietowanego: Zakup taboru historycznego w ramach projektu RPO WK-P pn. „Zagospodarowanie infrastruktury kolejowej dla potrzeb ruchu turystycznego – linia kolejowa nr 209 od Torunia do Brodnicy”. Lokomotywa parowa – 1 szt., lokomotywa spalinowa – 1 szt.

Modernizacja posiadanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
wagony pasażerskie	4	3 500 000 ⁷	0	0,00
lokomotywy	2		0	

C. Opinia

Brak uwag.

⁵ Projekt tylko w pewnym zakresie wiąże się z zakupem taboru kolejowego, pozostałe jego elementy to m.in. modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w aglomeracji bydgosko-toruńskiej i budowa wiaduktu w Solcu Kujawskim.

⁶ Kwota łączna za zakup wagonów i lokomotyw.

⁷ Kwota przeznaczona na modernizację zakupionych w ramach projektu lokomotyw (spalinowej i parowej) oraz wagonów.

Województwo Podlaskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny		38 006 660,00

Uwaga ankietowanego: Województwo Podlaskie w roku 2009 r. ze środków RPO zakupiło 4 pojazdy szynowe na kwotę 38 006 660 zł.

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	5	45 000 000,00	0	0,00

Zakupy używanego/modernizowanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	4	4 000 000,00	0	0,00

Modernizacja posiadanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	4	20 000 000,00	0	0,00

C. Opinia

Podstawowym problemem w pozyskiwaniu środków unijnych na tabor kolejowy jest zagwarantowanie wkładów własnych na realizację danego projektu, w szczególności dla projektów wieloletnich.

Województwo Dolnośląskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	125 000 000,00	0,00
Regionalny Program Operacyjny	33 452 400,00	52 691,80

Uwaga ankietowanego: Projekt w ramach PO liŚ jest proponowany do umieszczenia na liście rezerwowej projektów indywidualnych tego programu. Obecnie Ministerstwo Rozwoju Regionalnego analizuje wyniki konsultacji społecznych nowych propozycji do umieszczenia na tej liście.

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	5	125 000 000,00	0	0,00
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	9	46 701 600,00	0	0,00

Uwaga ankietowanego: Zakup 5 EZT jest proponowany do umieszczenia na liście rezerwowej projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Obecnie Ministerstwo Rozwoju Regionalnego analizuje wyniki konsultacji społecznych nowych propozycji na tej liście.

C. Opinia

- a. Ograniczona pula środków na zakup taboru kolejowego w ramach funduszy unijnych – niewystarczająca w odniesieniu do zapotrzebowania
- b. Rozbudowane procedury administracyjno-biurokratyczne wydłużające proces zakupu taboru

Województwo Podkarpackie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	79 996 620,00	0,00

Uwaga ankietowanego: Zgodnie z założeniami projektu planowane jest przeprowadzenie dwóch odrębnych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego: na autobusy szynowe i EZT. Autobusy: 1-członowe, 60-80 miejsc siedzących, 180 miejsc ogółem. EZT: czteroczłonowe, ilość miejsc ogółem 450-500. Pojazdy mają być wyposażone w klimatyzację, monitoring i automaty biletowe.

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	2	49 440 500,00	0	0,00
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	5	30 500 000,00	0	0,00

Uwaga ankietowanego: Przewidywane są oszczędności przetargowe. Przetarg na 5 autobusów szynowych został rozstrzygnięty, najkorzystniejszą ofertę złożyć ZNTK Mińsk Mazowiecki, który zaproponował cenę za 5 szynobusów 24 400 000,00 zł.

C. Opinia

brak

Województwo Świętokrzyskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	15 288 000,00	0,00

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	2	22 936 000,00	0	0,00

Uwaga ankietowanego: Realizacja, zgodnie z przeprowadzonym postępowaniem, w roku 2011.

C. Opinia

Z uwagi na fakt, że zakup pojazdów szynowych przewidziany jest na rok 2011, zgodnie z przeprowadzonym postępowaniem i zawartą w dniu 17.08.2010 roku umowa z wykonawcą nie wystąpiły problemy z wykorzystaniem środków z RPO.

Województwo Małopolskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	62 201 559,00	0,00

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane*	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	5	91 195 000,00	0	0,00

Uwaga ankietowanego: Ponadto, Województwo Małopolskie w latach 2003 – 2007 dokonało zakupu 10 szt. autobusów szynowych: 2 szt. autobusów szynowych z napędem spalinowym typu 212M (dostawa w latach 2004, 2005), 2 szt. autobusów szynowych z napędem spalinowym typu 218Mc (dostawa w roku 2007), 4 szt. autobusów szynowych z napędem elektrycznym typu 308B (dostawa w latach 2005, 2007).

C. Opinia

Województwo Małopolskie realizuje projekt „Zakupy taboru kolejowego” w ramach Indykatywnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych Małopolskiego, Regionalnego Programu Operacyjnego. Do chwili obecnej nie wystąpiły problemy z pozyskaniem przedmiotowych środków.

Województwo Warmińsko-Mazurskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	28 265 874,00	28 261 811,53

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane*	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	3	28 265 874,00	3	28 261 811,53

C. Opinia

Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego realizując projekt „Zakup 3 szt. dwuczłonowych autobusów szynowych dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO Warmia i Mazury na lata 2007-2013 nie miał problemów z pozyskaniem środków na realizację ww. projektu.

Województwo Lubuskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania ⁸	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
bd	bd	bd

B. Na co wykorzystano środki

Zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane*	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	2	32 000 000,00	-	-
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	8	64 000 000,00	8	53 936 200,00

Uwaga ankietowanego: *Dodatkowe informacje i uwagi: (1) szacunkowa wartość nowego EZT - 16 mln zł, (2) szacunkowa wartość AS - 8 mln zł, (3) kwotę 14 945 000 zł pozyskano z Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport. Rozważany jest zakup używanych EN57 od PR i ich modernizacja. Potrzeby do obsługi województwa lubuskiego szacuje się obecnie na 14 sztuk EZT.*

C. Opinia

Na obecnym etapie realizacji Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 nie ma możliwości wsparcia inwestycji zakupu taboru kolejowego, gdyż zasadniczą część środków przewidziano na modernizację infrastruktury kolejowej.

Województwo Lubelskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	36 118 750,00	14 431 325,00

⁸ Lubuski Regionalny Program Operacyjny w swoich założeniach nie przewiduje kategorii interwencji nr 18 – tabor kolejowy. W związku z czym nie zostały zarezerwowane żadne środki na realizację zadań w tym obszarze. Instytucja Zarządzająca LRPO przeprowadziła analizę w zakresie procedury zmiany zapisów Programu w oparciu o Wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczące dokonywania przeglądu i renegotjacji z Komisją Europejską programów operacyjnych w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007-2013. Zapisy tego dokumentu wskazują, iż zmiana Programu jest dopuszczana wyłącznie, jako ostateczne rozwiązanie, wynikające ze szczególnych okoliczności popartych wnikliwą merytoryczną analizą takiej potrzeby. Każda zmiana Programu musi zostać poprzedzona ewaluacją, której wyniki wskazywałyby jednoznacznie na konieczność jej dokonania. Na podstawie wyników takiego badania IZ LRPO może sformułować wniosek o zmianę zapisów Programu, który po pozytywnym zaopiniowaniu przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego oraz Komitet Monitorujący LRPO może zostać skierowany do Komisji Europejskiej celem przeprowadzenia renegotjacji Programu. Na obecnym etapie realizacji Programu, większość środków została już zaangażowana i w wielu obszarach wsparcia (w tym, w zakresie transportu) nie ma możliwości prowadzenia dalszej kontraktacji. Oznacza to również, że, z uwagi na brak środków, obecnie nie ma możliwości zasilenia kategorii interwencji nr 18 – tabor kolejowy. Mając na uwadze powyższe nie wydaje się, aby zasadnym było wszczynanie procedury renegotjacyjnej w tym obszarze, na obecnym etapie realizacji Programu. Niemniej jednak, w przypadku uzyskania dodatkowych środków, bądź pochodzących z oszczędności powstałych w wyniku zakończonych postępowań przetargowych, bądź z Krajowej Rezerwy Wykonania, IZ LRPO będzie miała możliwość przekazania ich części na wsparcie realizacji zadań z zakresu zakupu taboru kolejowego.

Uwaga ankietowanego: Informacja dotyczy projektu pod nazwą „Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich”. Umowę na zakup pojazdów zawarto w dniu 10 grudnia 2009 r. W jej ramach Konsorcjum: Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” Spółka Akcyjna i Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding, wykona i dostarczy 5 sztuk dwuczłonowych pojazdów szynowych o napędzie spalinowym, przeznaczonych do wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób. Pojemność każdego z pojazdów: 260 miejsc, w tym 130 siedzących. Terminy dostaw: pierwsze trzy pojazdy w terminie do 15 września 2010 r., kolejne dwa pojazdy w terminie do 15 listopada 2010 r. Podane wartości obejmują pełny koszt projektu (w tym: studium wykonalności, zakup 5 sztuk pojazdów i promocję projektu). Ze względu na wcześniejszy termin wypełnienia ankiety, w kolumnie „wykorzystane środki” dokonano symulacji wykorzystania środków na 31.08.2010 r. Zakłada się pełną zgodność symulacji z rzeczywistymi (zaksięgowanymi) wydatkami na koniec sierpnia br. Wynika to z bieżącego zaawansowania dostaw - do dnia 22 lipca 2010 r. dokonano odbioru końcowego pierwszego pojazdu oraz odbioru wstępnego drugiego (odbior końcowy drugiego pojazdu planowany jest w dniu 29 lipca br.).

B. Na co wykorzystano środki

Modernizacja posiadanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	5	35 929 000,00	2	14 371 600,00

C. Opinia

Nie wnosimy uwag do problematyki związanej z pozyskaniem środków unijnych ze względu na fakt, iż projekt pod nazwą „Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich” znajduje się na liście podstawowej Indykatywnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013. Wartość projektu wynosi ogółem 36 118 750,00 zł (w tym: dofinansowanie projektu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego - 15 820 000,00 zł). Realizacja projektu przebiega prawidłowo, a dostawy planowane pierwotnie do czerwca 2011 r., zostały aneksem do umowy z Wykonawcą przyspieszone o ok. 7 miesięcy).

Województwo Pomorskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	50 386 000,00	10 077 200,00
Szwajcarsko-Polski Program Współpracy	34 000 000,00	0,00
Środki własne, FK, Rezerwa Celowa Budżetu Państwa	16 826 950,00	0,00

Uwaga ankietowanego: Realizację projektu w ramach Programu Szwajcarskiego przewiduje się na 2012r.

B. Na co wykorzystano środki

Zakup nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	10	84 386 000,00	0	10 077 200,00

Uwaga ankietowanego: 1. Projekt realizowany w ramach RPO zespoły trakcyjne o napędzie spalinowym: 4 pojazdy duże (190 miejsc) 2 pojazdy średnie (140 miejsc) – Wykonawca: NEWAG S.A. Dostawa pierwszego pojazdu, którego przewidziana jest na miesiąc sierpień 2010r. 2. W ramach Szwajcarsko- Polskiego Programu przewiduje się zakup 4 pojazdów o napędzie spalinowym o liczbie miejsc 120 – 140.

Zakupy używanego/modernizowanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	10	16 826 950		

Uwaga ankietowanego: Zakup używanych zespołów trakcyjnych o napędzie elektrycznym. Zaangażowanie środków własnych Województwa, Funduszu Kolejowego oraz Rezerwy Celowej Budżetu Państwa . termin realizacji 2010 rok.

C. Opinia

Brak uwag.

Województwo Opolskie

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	42 029 000,00	42 029 000,00

B. Na co wykorzystano środki

Modernizacja nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
szynobusy/spalinowe zespoły trakcyjne	5	42 029 000,00	5	42 029 000,00

Uwaga ankietowanego: W 2009 roku zakończono realizację projektu pn. „Zakup pojazdów szynowych w ramach RPO Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 na łączną kwotę 42 029 000 zł, w tym dofinansowanie ze środków unijnych w wysokości 31 214 938,30 zł oraz wkład własny w wysokości 10 814 061,70 zł.

C. Opinia

Podczas realizacji przez Województwo Opolskie projektu pn. „Zakup pojazdów szynowych” realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 nie napotkano na problemy z pozyskaniem środków unijnych na zakup taboru.

Przewoźnicy kolejowi

Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Warszawa

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	1 611 710 000,00	0,00

Uwaga ankietowanego: Projekt POIiŚ 71.-40 „Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń międzyregionalnych, na obszarze co najmniej dwóch województw”. Okres realizacji projektu 2011-2014 r.

B. Na co wykorzystano środki

Nie określono jeszcze rodzajów taboru, który będzie zakupiony – trwają prace nad studium wykonalności.

C. Opinia

Na tym etapie nie mamy problemów z pozyskaniem środków unijnych na tabor kolejowy. Projekt został umieszczony na Liście Projektów Indywidualnych, a jego realizacja planowana jest na lata 2011-2014. Jedynym problemem były „kontrowersje” ze strony Departamentu Kolejnictwa dot. proponowanych przez Wykonawcę Studium Wykonalności relacji, po których ma jeździć zakupiony tabor. Obecnie jesteśmy na etapie opracowywania nowego Studium Wykonalności dla projektu zgodnie z wytycznymi Departamentu Kolejnictwa (pominięcie korytarz VI TEN-T). Do końca tego roku planujemy złożyć Wniosek o dofinansowanie Projektu.

Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Warszawa

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	115 500 000,00	0,00
Szwajcarsko-Polski Program Współpracy	57 320 000,00	0,00

Uwaga ankietowanego: Spółka zamierza ubiegać się o przyznanie środków finansowych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na zakup 14 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (dostawa w latach 2011-2012). Po negatywnej decyzji w sprawie umieszczenia na liście projektów dofinansowanych z Programu Operacyjnego „infrastruktura i Środowisko” podjęto działania mające na celu wpisanie zadania do Indyktywnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013. Spółka aktualnie oczekuje na podjęcie ostatecznych i wiążących decyzji w tej sprawie przez Zarząd Województwa Mazowieckiego. Wysokość dofinansowania projektu wynosi 50% wydatków kwalifikowanych. W ramach Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy Spółka zamierza realizować w latach 2011-2014 projekt pt. „Rozwój systemu publicznego transportu pasażerskiego w aglomeracji warszawskiej poprzez zwiększenie wydajności, niezawodności i bezpieczeństwa

Warszawskiej Kolei Dojazdowej”, obejmujący zakup 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz budowę Systemu Informacji Pasażerskiej i Monitoringu. Dokumenty składające się na Kompletną Propozycję Projektu, stanowiącą drugi etap oceny wniosku zostały złożone w dniu 30.09.2010r. w siedzibie Władzy Wdrażającej Projekty Europejskie (Instytucji Wdrażającej SPPW). Wysokość dofinansowania projektu wynosi ok. 58% wydatków kwalifikowanych.

B. Na co wykorzystano środki

zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	20	327 000 000,00	0	28 182 000,00

Uwaga ankietowanego: W tym: 231 000 000,00 PLN w ramach RPO oraz 96 000 000,00 PLN w ramach SPPW. Zgodnie z umową Nr 5/WKD10/2010 z firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Holding S.A. na dostawę 14 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych Spółka w miesiącu wrześniu wpłaciła zaliczkę w wysokości 28 182 000,00 PLN brutto.

C. Opinia

Brak uwag.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	ok. 57 000 000,00 (netto)	0,00

Uwaga ankietowanego: Projekt „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” realizowany przez tutęjszą Spółkę wpisany został na listę indykatywną kluczowych projektów POIiŚ, nr POIiŚ 7.3-12. W ramach Projektu Spółka planuje m.in., kompleksową modernizację 22 jednostek EZT (1 serii EN-71, 4 serii EW-58 oraz 17 serii EN-57). W roku 2009 Spółka w ramach Projektu zleciła pilotażową modernizację jednostki EN-71-045. Koszt realizacji zadania wyniósł: 5,74 mln PLN (netto). Szacowany koszt modernizacji pozostałych 21 jednostek: ok. 114 000 000 PLN (netto) Zakładamy, że podpisana po złożeniu wniosku umowa o dofinansowanie projektu będzie zakładała współfinansowanie w wysokości do 50% kosztów kwalifikowanych Projektu.

B. Na co wykorzystano środki

Modernizacja posiadanego taboru kolejowego	Planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	21	ok. 114 000 000,00	1	5 740 000,00 (netto)

C. Opinia

Brak problemów.

Koleje Dolnośląskie SA, Legnica

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	103 830 000,00	35 000,00

Uwaga ankietowanego: W tabeli podano całkowitą kwotę. Dofinansowanie z RPO wyniesie 70 715 880,00 zł wartości brutto projektu.

B. Na co wykorzystano środki.

zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	5	103 750 000,00	0	0

Uwaga ankietowanego: Przetarg ogłoszony.

C. Opinia

Brak problemów.

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Warszawa

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	364 780 000,00	29 182 400,00

Uwaga ankietowanego: Podane powyżej kwoty planowanych wydatków i wykorzystanych środków obejmują kwoty brutto (z podatkiem VAT i innymi kosztami niekwalifikowanymi – m.in. kosztem utrzymania technicznego pojazdów w okresie trzech lat). Kwoty dotyczą wydatków zakupu 13 pojazdów. Planowane wydatki kwalifikowane (netto) wyniosą 297 045 931,00 PLN, dotychczas wykorzystane środki wyniosły 23 763 674,48 PLN. Projekt zakłada 50% dofinansowanie środkami z Funduszu Spójności UE.

B. Na co wykorzystano środki

zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	13	297 045 931,00	0	23 763 674,48

Uwaga ankietowanego: Kwota dotychczas wykorzystanych środków stanowi 8% zaliczkę dla dostawcy pojazdów.

C. Opinia

Współpraca z instytucjami uczestniczącymi w procesie pozyskiwania środków unijnych przebiega bez zakłóceń. Zarówno Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Rozwoju Regionalnego wykazują duże zaangażowanie na każdym etapie realizacji projektu. Dużą pomoc przy tworzeniu studium wykonalności projektu odegrała również Inicjatywa Jaspers.

Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o., Warszawa

A. Źródła finansowania

źródło finansowania	planowane wydatki (PLN)	wykorzystane środki (PLN)
Regionalny Program Operacyjny	408 000 000,00	137 000 000,00

B. Na co wykorzystano środki

zakupy nowego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
lokomotywy	11	204 000 000,00	0	0,00

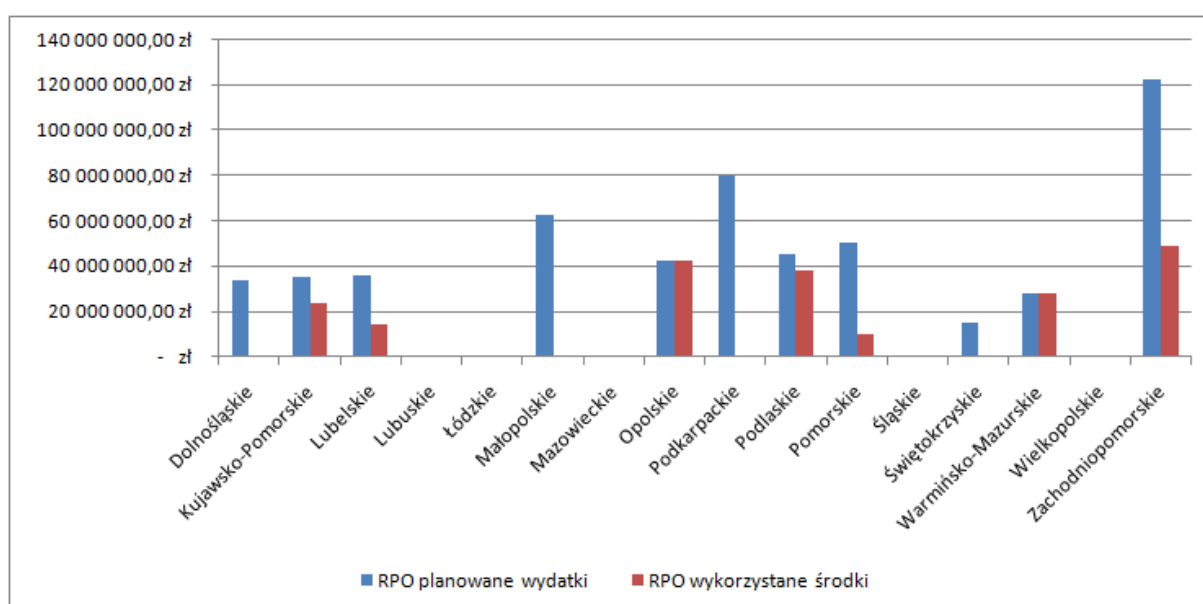
modernizacja posiadanego taboru kolejowego	planowane		zrealizowane	
	sztuki	wartość (PLN)	sztuki	wartość (PLN)
elektryczne zespoły trakcyjne	150	108 000 000,00	80	96 000 000,00

C. Opinia

Prace dotyczące projektów przebiegają zgodnie z harmonogramami i umowami o dofinansowanie. Nie ma żadnych opóźnień, a nawet niektóre prace spółka chciałaby przyspieszyć jednakże główny donor Mazowiecka Jednostka Wdrażania Projektów Unijnych nie dysponuje wolnymi środkami na przyspieszenie wydatkowania środków. Do tej pory zostały zrealizowane wszystkie planowane rezultaty projektów. Pociągi zmodernizowane już jeżdżą w województwie mazowieckim. Lokomotywy są w produkcji i w 2012 r. wjadą na polskie tory.

Podsumowanie

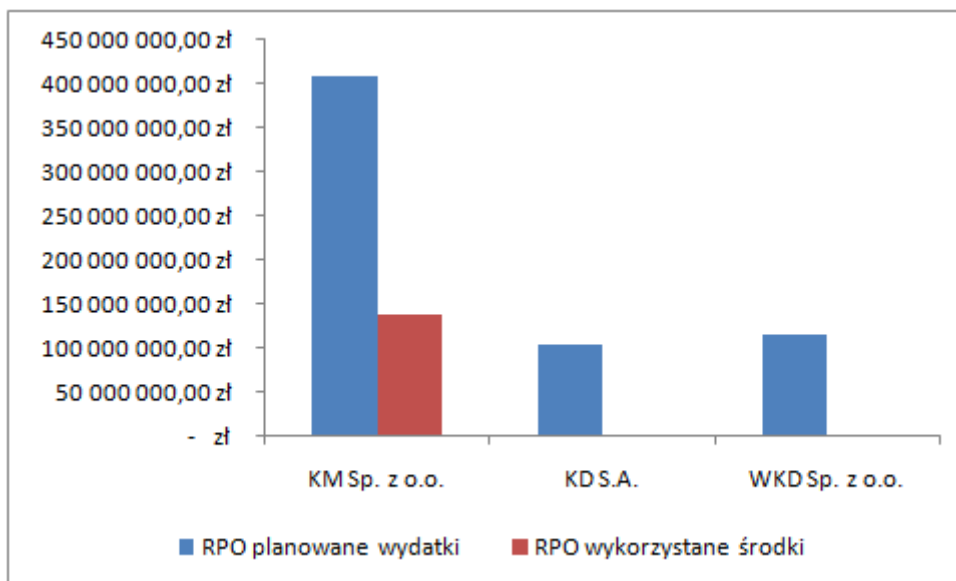
Bazując na danych uzyskanych od samorządów województw i przewoźników kolejowych prowadzących inwestycje w tabor kolejowy ze środków UE, porównano zakładane wydatki inwestycyjne z poziomem ich realizacji. Na 12 województw, które odpowiedziały na pytania zawarte w ankiecie, 11 prowadzi inwestycje w tabor kolejowy w ramach regionalnego programu operacyjnego (nie prowadzi ich woj. lubuskie), a 7 wskazało, że wykorzystało już pewną pulę pieniędzy, tj. wpłaciło na konto wykonawcy zaliczkę na poczet pojazdów lub też dokonało już całości płatności. Ankiety spływały do RBF w różnym tempie, od sierpnia do października, więc proporcje mogły ulec już pewnym korektom na korzyść poziomu wykorzystania środków.



Rysunek 15. Realizacja projektów taborowych w ramach RPO - projekty samorządów województw (stan na wrzesień 2010⁹)

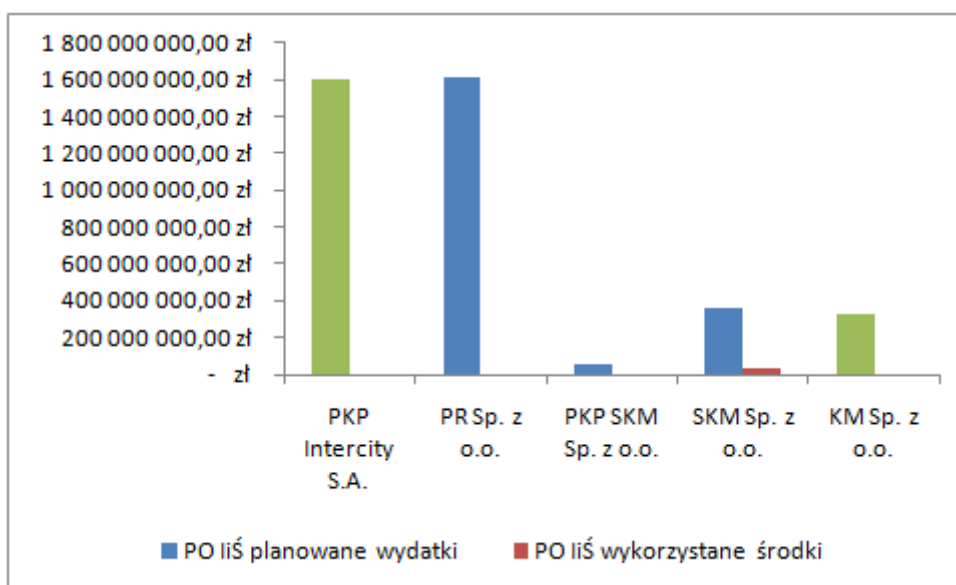
Spośród przewoźników kolejowych, po fundusze w ramach regionalnych programów operacyjnych sięgają trzy podmioty – Koleje Mazowieckie, Warszawska Kolej Dojazdowa i Koleje Dolnośląskie. Według danych otrzymanych od ankietowanych firm, jak dotąd KM wykorzystywały fizycznie część przypisanych im funduszy (głównie zaliczki na poczet zamawianych i modernizowanych pojazdów); symboliczną kwotę wydatkowały także Koleje Dolnośląskie. Zwiększenie poziomu absorpcji funduszy zależne będzie w tym wypadku od finalizacji przetargów na zakup EZT.

⁹ Brak danych z województw: łódzkiego, mazowieckiego, śląskiego i wielkopolskiego.



Rysunek 16. Realizacja projektów taborowych w ramach RPO - projekty przewoźników (stan na wrzesień 2010)

Postęp w realizacji zakupów taboru kolejowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko jest bardzo mały. Jedynie warszawska Szybka Kolej Miejska dokonała zaliczkowania na poczet 13 nowych EZT. Pozostali przewoźnicy nie wykorzystali z przypisanej im puli żadnych pieniędzy.



Rysunek 17. Realizacja projektów taborowych w ramach PO liś - projekty przewoźników (stan na wrzesień 2010)¹⁰

¹⁰ Brak danych od PKP Intercity S.A. i Kolei Mazowieckich (ich plany – zielone słupki – zaznaczono na wykresie tylko poglądowo).

Przedstawiciele zdecydowanej większości urzędów marszałkowskich nie stwierdzili żadnych problemów z pozyskiwaniem funduszy unijnych na tabor, z czego w przypadku czterech ankiet zostało skomentowane krótkim stwierdzeniem „brak uwag”. W opinii urzędników samorządowych, realizacja projektów, tak na etapie przygotowania ich, jak również pozyskiwania taboru w postępowaniach publicznych i gwarantowania finansowania przebiega płynnie. Jest to zrozumiałe podejście, jeśli przyjmujemy, że w tym samym urzędzie marszałkowskim jeden z departamentów zarządza funduszami unijnymi, a drugi je wydatkuje – nawet w przypadku problemów z przygotowaniem wniosków, można spróbować je zniwelować dzięki koordynacji na poziomie zarządu województwa. Jedno województwo nie może dokonać zakupów taboru – jest to samorząd lubuski, który nie przewidział takich wydatków w swoim RPO.

Ważne jest jednak podkreślenie kilku innych czynników sprzyjających samorządom województw w pozyskiwaniu środków unijnych na tabor:

1. Województwom łatwiej jest niż przedsiębiorstwom pozyskiwać finansowanie dłużne na wkład własny, są przez instytucje finansowe traktowane jako pewny kontrahent, który nie będzie miał problemów z pozyskaniem pieniędzy na spłatę zadłużenia.
2. Samorządy województw, w procesie przygotowania Regionalnych Programów Operacyjnych, przyjęły mniej restrykcyjne kryteria dostępu do środków unijnych, np. poprzez unikanie stosowania zasad Niebieskiej Księgi, niezbędnej przy projektach PO IiŚ.
3. Większość projektów realizowanych samodzielnie przez samorządy jest relatywnie mała (tak w aspekcie rzeczowym, jak i finansowym), co sprawia, że przygotowanie projektów oraz specyfikacji zamówień jak również samo przeprowadzenie przetargu nie jest nadmiernie obciążające.

Tym co może nie sprzyjać pozyskaniu i wykorzystaniu środków na tabor kolejowy jest sytuacja, która dotknęła samorządu Mazowsza, czyli to, że województwo prowadzące niezmiernie szeroko zakrojony program inwestycyjny jest prawnie zmuszone do oddania części swoich środków budżetowych innym samorządom w postaci tzw. „janosikowego”. Samorząd mazowiecki zdecydował się w związku z tym na ograniczenie swoich inwestycji i samodzielnie nie prowadzi obecnie żadnych zakupów taboru kolejowego.

Podczas realizacji (...) projektu (...) realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 nie napotkano na problemy z pozyskaniem środków unijnych na zakup taboru.

Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego

Komentarz urzędników województwa opolskiego jest bardzo ważny – było to województwo, które jako jedne z pierwszych zakończyło formalne przygotowania do przeprowadzenia inwestycji w tabor; wszystkie zamówione pojazdy są już użytkowane. Informacja o braku problemów wskazuje, że planowany zakup był dobrze przemyślany, zaś urzędnicy go obsługujący dobrze przygotowani do zadań związanych z wykorzystywaniem środków unijnych.

Z uwagi na fakt, że zakup pojazdów szynowych przewidziany jest na rok 2011, zgodnie z przeprowadzonym postępowaniem i zawartą w dniu 17.08.2010 roku umową z wykonawcą, nie wystąpiły problemy z wykorzystaniem środków z RPO.

Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego

Uwaga urzędników z województwa świętokrzyskiego...

Województwo Małopolskie realizuje projekt „Zakupy taboru kolejowego” w ramach Indykatoryjnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych Małopolskiego, Regionalnego Programu Operacyjnego. Do chwili obecnej nie wystąpiły problemy z pozyskaniem przedmiotowych środków.

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego

... z województw: małopolskiego,...

Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego realizując projekt „Zakup 3 szt. dwuczłonowych autobusów szynowych dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO Warmia i Mazury na lata 2007-2013 nie miał problemów z pozyskaniem środków na realizację ww. projektu.

Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego

...warmińsko-mazurskiego...

Nie wnosimy uwag do problematyki związanej z pozyskaniem środków unijnych ze względu na fakt, iż projekt pod nazwą „Zakup taboru kolejowego do przewozów pasażerskich” znajduje się na liście podstawowej Indykatoryjnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013. (...) Realizacja projektu przebiega prawidłowo, a dostawy planowane pierwotnie do czerwca 2011 r., zostały aneksem do umowy z Wykonawcą przyspieszone o ok. 7 miesięcy).

Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego

...oraz lubelskiego wskazuje, że także i tam nie napotkano na problemy z finansowaniem zakupów. W przypadku lubelskim zwrócono uwagę na to, że była to zasługa wpisania projektu na listę indykatywną Regionalnego Programu Operacyjnego. Należy jednak pamiętać, że w żadnym wypadku wpisanie projektu na listę nie jest gwarancją jego realizacji – listy ulegają bardzo częstym korektom, projekty są usuwane, bądź dodawane, zmieniana jest wartość projektów i poziomu dofinansowania. Niemniej wpisanie projektu na listę jest czynnikiem wpływającym pozytywnie psychologicznie na jego realizację – radni sejmiku decydujący o budżecie czy wieloletnim planie inwestycyjnym mogą świadomie przydzielać pieniądze, a społeczeństwo może kontrolować wykonanie planu.

W trakcie opracowywania ankiet otrzymanych od urzędów marszałkowskich, natrafiono na trzy krytyczne opinie na temat procesu wydatkowania, z czego dwie zostały wyartykułowane pisemnie, zaś druga – anonimowo – padła w rozmowie telefonicznej z wypełniającym ankietę. Przedstawiciel województwa dolnośląskiego podniósł dwa problemy. Pierwszy z nich, niewymagający komentarza, to „ograniczona pula środków na zakup taboru kolejowego w ramach funduszy unijnych – niewystarczająca w odniesieniu do zapotrzebowania”. Drugi z nich jest poważniejszy – „rozbudowane procedury administracyjno-biurokratyczne wydłużające proces zakupu taboru”. Podkreślić należy, że zdanie to nie podważa wskazanej wcześniej prawidłowości, że funkcjonowanie w ramach jednego urzędu różnych departamentów (jeden finansuje, drugi kupuje) ułatwia wykorzystanie środków; sednem są procedury przetargowe i możliwość przedłużania postępowania. Z punktu widzenia urzędników długotrwałe procedury odwołań, w tym do Krajowej Izby Odwoławczej, mogą być traktowane jako obstrukcja, ale są to naturalne procesy walki konkurencyjnej oraz wykorzystywania na własną korzyść błędów popełnionych przez zamawiającego i konkurencję. Pomimo wielu lat obowiązywania w Polsce zasad prawa zamówień publicznych, nadal spotykane są bardzo źle przygotowane specyfikacje istotnych warunków zamówienia i inne dokumenty około przetargowe, ogłaszanie przetargów bez zapewnionego finansowania inwestycji, czy – co najgorsze – niejasne decyzje komisji przetargowych, których ostatecznej interpretacji musi dokonywać sąd. Problemy tej natury występują także w przypadku ogłaszania przetargów przez przewoźnikiem, czego przykładem są Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. Dwa spośród czterech najważniejsze z punktu widzenia spółki projektów taborowych (zakup 16 EZT – przetarg własny, w ramach PO IiŚ; zakup 20 EZT – zakup w imieniu Samorządu Województwa Mazowieckiego, w ramach RPO WM) są opóźnione właśnie z powodu procedur przetargowych¹¹.

Podstawowym problemem w pozyskiwaniu środków unijnych na tabor kolejowy jest zagwarantowanie wkładów własnych na realizację danego projektu, w szczególności dla projektów wieloletnich.

Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego

¹¹ Projekt zakupu 20 EZT – jeden z oferentów (STADLER) uzyskał w procedurze odwoławczej decyzję wskazującą, że wybór innej oferty (PESA) był niezgodny ze specyfikacją zamówienia opracowaną przez Koleje Mazowieckie.

Projekt zakupu 16 EZT – jeden z oferentów (STADLER) uzyskał w procedurze odwoławczej decyzję wskazującą, że nieprawne było unieważnienie przetargu przez zamawiającego (Koleje Mazowieckie).

Uwaga pochodząca z województwa podlaskiego jest bardzo ważna, jeśli wziąć pod uwagę to, że jest to samorząd o jednym z najmniejszych budżetów i pozyskanie środków na inwestycje jest trudniejsze. Opinia zgłoszona anonimowo (poniżej) jest zaś ważniejsza z punktu widzenia przedsiębiorstw niż samych instytucji jednostek samorządu terytorialnego.

Myślę, że głównym problemem jest sposób zdobycia wkładu własnego. Tutaj zwracam uwagę na przewoźników kolejowych, którzy mogą sięgnąć po pieniądze z UE, ale brak wieloletnich kontraktów (umów o świadczenie usług publicznych) im to uniemożliwia.

opinia anonimowa

Rzeczywiście, jest to problem dotyczący przewoźników w bardzo poważnym stopniu. Ramowe, zawierane na kilka lat umowy, między przewoźnikiem a zamawiającym (samorządem) nie są traktowane przez instytucje finansowe jako pełnoprawne zabezpieczenie kredytów i pożyczek. Rozwiązaniem byłyby wieloletnie umowy o świadczenie usług publicznych, gwarantujące płatności, a nie będące tylko – jak to *de facto* ma miejsce obecnie – obietnicą negocjowania kolejnego kontraktu rocznego.

Także przewoźnicy zamawiający tabor ze środków unijnych w odpowiedziach przesyłanych do Railway Business Forum wyrażali generalnie brak problemów z wykorzystaniem funduszy unijnych na tabor. Spośród przewoźników, ankiety nie odesłała tylko spółka PKP Intercity S.A.

Na tym etapie nie mamy problemów z pozyskaniem środków unijnych na tabor kolejowy. Projekt został umieszczony na Liście Projektów Indywidualnych, a jego realizacja planowana jest na lata 2011-2014. Jedynym problemem były „kontrowersje” ze strony Departamentu Kolejnictwa dot. proponowanych przez Wykonawcę Studium Wykonalności relacji, po których ma jeździć zakupiony tabor. Obecnie jesteśmy na etapie opracowywania nowego Studium Wykonalności dla projektu zgodnie z wytycznymi Departamentu Kolejnictwa (pominięcie korytarz VI TEN-T). Do końca tego roku planujemy złożyć Wniosek o dofinansowanie Projektu.

Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Projekt znajduje się na liście indykatywnej już od początku 2009 roku, a jego realizacja była pierwotnie założona na lata 2010-2014, aktualnie jest on przesunięty na lata 2011-2014. Należy przypomnieć, że „korytarz VI TEN-T” to ciąg linii kolejowych Kraków/Śląsk – Warszawa – Trójmiasto, czyli relacja wyraźnie konkurencyjna dla projektu zakupu taboru realizowanego przez spółkę PKP Intercity S.A. Trzecią rzeczą jest znaczne już opóźnienie prac przygotowawczych; wspomniane „kontrowersje” sprawiły, że studium wykonalności już niedługo będzie opóźnione o ponad rok, a warto przypomnieć, że firma planowała ogłoszenie przetargu na zakup taboru w połowie 2010 roku.

Niestety, to w studium ma być określone co i w jakich ilościach powinno być zamówione, więc spółka ma związane ręce.

Współpraca z instytucjami uczestniczącymi w procesie pozyskiwania środków unijnych przebiega bez zakłóceń. Zarówno Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Rozwoju Regionalnego wykazują duże zaangażowanie na każdym etapie realizacji projektu. Dużą pomoc przy tworzeniu studium wykonalności projektu odegrała również Inicjatywa Jaspers.

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. jako jak dotąd jedyna z polskich spółek przewozowych z pełnym sukcesem przeprowadziła proces pozyskania finansowania tak w części unijnej, jak i wkładu własnego oraz procedury zakupu taboru. Nie mogą więc dziwić pozytywne opinie o procedurach pozyskania taboru ze środków unijnych.

Prace dotyczące projektów przebiegają zgodnie z harmonogramami i umowami o dofinansowanie. Nie ma żadnych opóźnień, a nawet niektóre prace spółka chciałaby przyspieszyć, jednakże główny donor tj. Mazowiecka Jednostka Wdrażania Projektów Unijnych nie dysponuje wolnymi środkami na przyspieszenie wydatkowania środków. Do tej pory zostały zrealizowane wszystkie planowane rezultaty projektów. Pociągi zmodernizowane już jeżdżą w województwie mazowieckim. Lokomotywy są w produkcji i w 2012 r. wjadą na polskie tory.

Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.

Koleje Mazowieckie pominęły, tak w ankiecie jak i w opinii dwa inne postępowania przetargowe, o których wspomniano wcześniej. Podkreślić należy to, że „główny donor tj. Mazowiecka Jednostka Wdrażania Projektów Unijnych nie dysponuje wolnymi środkami na przyspieszenie wydatkowania środków”, co może oznaczać problemy z realizacją także dwóch przemilczanych projektów, gdy uda się już rozwiązać problemy prawno-przetargowe.

Spis rysunków

Rysunek 1. Realizacja projektów Priorytetu VII <i>Transport Przyjazny Środowisku</i> z listy indykatywnej PO IiŚ.....	13
Rysunek 2. Realizacja projektów Priorytetu VII <i>Transport Przyjazny Środowisku</i> z listy indykatywnej PO IiŚ (dane w mln PLN)	14
Rysunek 3. Tabor pasażerski - podział zamówień (kolej, metro, tramwaje)	18
Rysunek 4. Tabor pasażerski - podział zamówień (tylko tabor kolejowy)	19
Rysunek 5. Tabor pasażerski - podział zamówień (tylko tabor metra i tramwaje)	20
Rysunek 6. Podział zamówień - elektryczne zespoły trakcyjne (bez PR Sp. z o.o.)	21
Rysunek 7. Podział zamówień - elektryczne zespoły trakcyjne (razem z PR Sp. z o.o.).....	22
Rysunek 8. Podział zamówień - szynobusy i spalinowe zespoły trakcyjne.....	23
Rysunek 9. Projekty taborowe realizowane samodzielnie przez jednostki samorządu terytorialnego (ok. 2,1 mld zł).	24
Rysunek 10. Projekty taborowe realizowane przez samorzady i podmioty od nich zależne (ok. 9,7 mld zł).	24
Rysunek 11. Projekty taborowe realizowane przez podmioty prawa handlowego (ok. 9,3 mld zł).	25
Rysunek 12. Projekty taborowe (tramwaje, metro, kolej) – podział według liczby postępowań.....	26
Rysunek 13. Włączanie do ruchu nowych lub zmodernizowanych pojazdów (tabor kolejowy, sztuki/rok).....	27
Rysunek 14. Włączanie do ruchu nowych lub zmodernizowanych pojazdów (metro i tramwaje, sztuki/rok).....	28
Rysunek 15. Realizacja projektów taborowych w ramach RPO - projekty samorządów województw (stan na wrzesień 2010)	43
Rysunek 16. Realizacja projektów taborowych w ramach RPO - projekty przewoźników (stan na wrzesień 2010)	44
Rysunek 17. Realizacja projektów taborowych w ramach PO IiŚ - projekty przewoźników (stan na wrzesień 2010)	44

Spis tabel

Tabela 1. Propozycje projektów związanych z pasażerskim taborem kolejowym z Indykatywnych Planów Inwestycyjnych dla Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007-2013 – zmiany od listopada 2007 (dane na 14 października 2010).....	6
Tabela 2. Propozycje projektów związanych z pasażerskim taborem kolejowym z Indykatywnego Planu Inwestycyjnego dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dane na 14 października 2010)	10
Tabela 3. Zamówienia w sektorze transportu szynowego w Polsce na lata 2009-2014 (EZT – elektryczny zespół trakcyjny, SZT – szynobus/ spalinowy zespół trakcyjny, L – lokomotywa, T – tramwaj/ metro).....	16