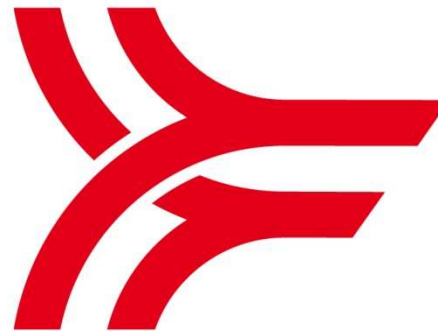


ZWIĄZEK
NIEZALEŻNYCH
PRZEWÓŹNIKÓW
KOLEJOWYCH





Założenia do konstrukcji uniwersalnego systemu stawek dostępu do infrastruktury

Rafał Milczarski

Prezes Zarządu, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Warszawa, 27 października 2011

Kto powinien być właścicielem linii kolejowych?

- Główne linie kolejowe to **własność Skarbu Państwa**
 - brak naliczania amortyzacji
 - brak opłat za dzierżawę majątku do PKP SA
- Linie o znaczeniu lokalnym **możliwa własność samorządów terytorialnych**

Kto powinien zarządzać liniami kolejowymi?

- Linie będące własnością Skarbu Państwa powinny być zarządzane przez narodowego zarządcę infrastruktury (PKP PLK). **Jego nowa formuła:**
 - PKP PLK przekształcona w **agendę rządową** na wzór GDDKiA
 - zarządca ponosi jedynie **koszty utrzymania infrastruktury oraz prowadzenia ruchu**
- Linie samorządowe
 - w zarządzie PKP PLK lub niezależnych zarządców
 - problemy z modelem „short line” ze zintegrowanym przewozami i infrastrukturą (zapewnienie wolnego dostępu)
- Linie prywatne
 - pełne uniezależnienie od przewoźników (grup kapitałowych)

Za co powinny być ponoszone opłaty?

- Z zasady opłata za **infrastrukturę oferowaną**
- Elementy składowe istotne dla przewoźników
 - parametry linii
 - warunki ruchowe
 - możliwości przejazdu określonym taborem
- System oparty o oferowaną jakość jest
 - przejrzysty i jednakowy dla wszystkich przewoźników
 - umożliwia ustalenie kosztów dostępu przed uruchomieniem pociągu

Na jakiej podstawie wyznaczać stawki?

- **Wzorcowy standard** infrastruktury (wspólny dla ruchu towarowego i pasażerskiego)
 - Prędkość techniczna np. 80 km/h
 - Nacisk osiowy 20 ton/oś
 - Długość składu bez lokomotywy 600 m
- Podstawa ustalania cennika to odchylenie od standardu
 - Parametry poniżej standardu to zmniejszenie stawki
 - Koszty parametrów ponad standard to wzrost stawki, proporcjonalnie do
 - prędkości – dla przewoźników pasażerskich
 - nacisku osiowego i długość składu – dla towarowych
- W okresie przejściowym możliwa krocząca droga dojścia do standardu

Jak kategoryzować i wyceniać infrastrukturę?

- Każdą linię opisują dwie, **osobne kategorie**:
 - dla pociągów towarowych
 - dla pociągów pasażerskich(liczba kategorii dla obydwóch rodzajów nie musi być równa)
- Punktem wyjścia do ustalania kategorii jest zdefiniowany wcześniej standard
- Kategorię w zakresie użyteczności dla przewoźników redukują „**wąskie gardła**”, które obniżają użyteczność infrastruktury na dłuższym odcinku (pomiędzy węzłami, na całej drodze przejazdu)
 - ograniczenia długości
 - ograniczenia nacisków osiowych

Jak ustalać stawki dostępu?

- Stawki dostępu dla określonych kategorii zależą od
 - natężenia ruchu (**elastyczności** przejazdu)
 - dopuszczalnego nacisku na oś (**możliwości ładunkowych**)
 - prędkości pociągu (**czasu** przejazdu)

Co oferuje parametr natężenia?

- Natężenie rozumiane jako maksymalne **możliwości ruchowe** (odejście od rzeczywistego natężenia na korzyść teoretycznej przepustowości)
 - miara prawdopodobieństwa **zgodności trasy z zamówieniem**
 - miara **jakości infrastruktury**
 - najwyższe na liniach dwutorowych o wysokiej prędkości, z zabudowaną samoczynną blokadą liniową (nawet ponad 400 par pociągów na dobę)
 - możliwość wyznaczenia przedziałów na podstawie rzeczywistych parametrów
 - nie zmienia się z rozkładu na rozkład (jest weryfikowalne i przewidywalne)

Co oferuje parametr nacisku i prędkości?

- Nacisk osiowy
 - **możliwości ładunkowe** - kluczowe w ruchu towarowym
 - dopuszczalność taboru trakcyjnego - ruchu pasażerski i towarowy
- Prędkość techniczna
 - **czas przejazdu** obrazowany jako wynik rzeczywistego wytrasowania modelowego pociągu (np. 300t dla pasażerskich, 2500t dla towarowych)
 - parametr uwzględniający rzeczywiste możliwości infrastruktury (np. rozruchy i hamowania wymuszane ograniczeniami punktowymi)

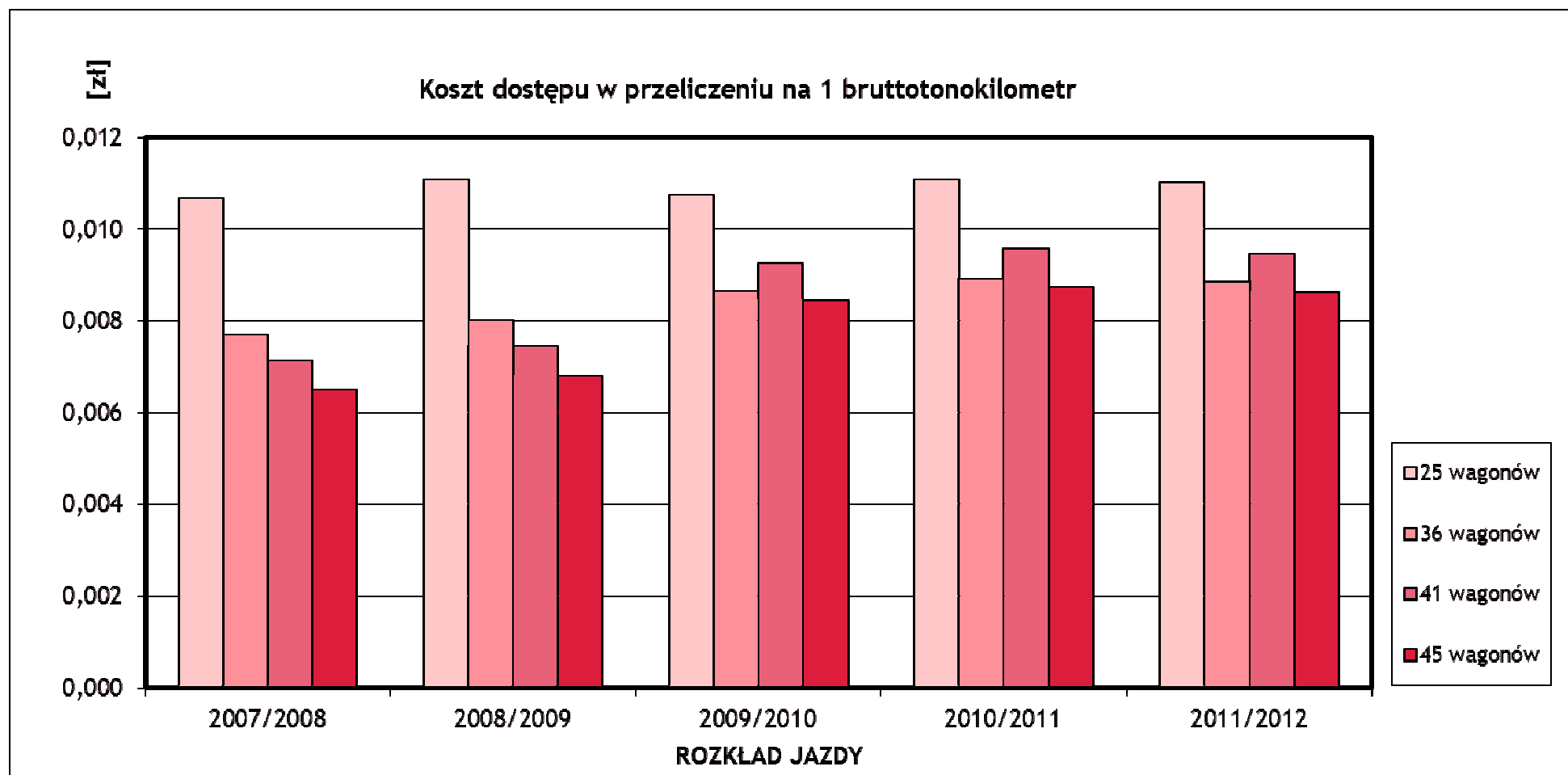
Do czasu wdrożenia obecnie stosowana *prędkość maksymalna* zmodyfikowana:

- najniższa kategoria <20/25 km/h znacząco tańsza (50% w stosunku do następnej)
- do 100 km/h jednakowa dla pociągów towarowych i pasażerskich (podział na 4 równe przedziały 25/50/75/100)
- powyżej 100 km/h kategorie tylko dla pociągów pasażerskich (100/130/160 i więcej)

Jak wyceniać masę?

- Rozliczanie masy bezprzedziałowo
- Stawka dwuskładnikowa
 - Opłata rezerwacyjna (za zamówioną masę)
 - Opłata realizacyjna (za zrealizowaną masę)
- Wyrażna degresywność w poziomie opłaty za krańcowy bruttotonokilometr

Średni koszt dostępu dla pociągu towarowego w zależności od liczby wagonów



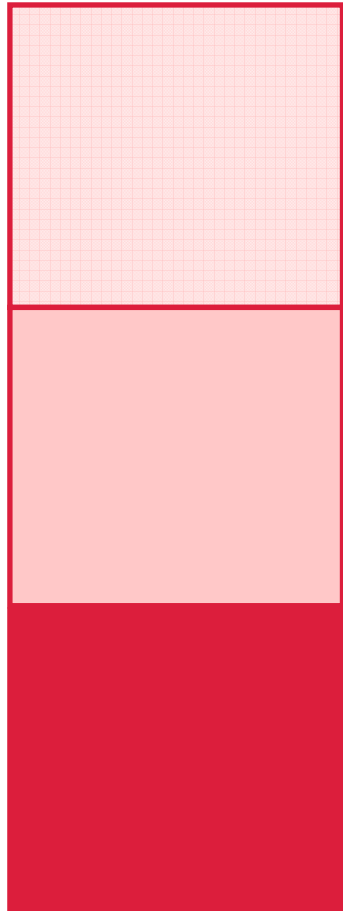
Jak wyceniać moment zakupu trasy?

- Moment zakupu trasy nie wpływa na poziom stawek
- Równe traktowanie trybu RRJ oraz IRJ
- Różnica kosztów wynika z opłaty za trasowanie
- Jednakowe traktowanie tras przy zamknięciach i objazdach

- Koszty wpływające na poziom stawek dla przewoźników
 - bieżące utrzymanie (zgodnie z fizycznym zużyciem)
 - prowadzenie ruchu (jednakowo dla wszystkich pociągów)
 - koszty ogólnego zarządu (koszty pośrednie)
 - rewitalizacje - na ustalony okres likwidacji zapóźnień (np. 5-10 lat)
 - skumulowane niezrealizowane prace utrzymaniowe
 - na liniach utrzymywanych na bieżąco nie ma potrzeby prowadzenia rewitalizacji
- Koszty nie obciążające przewoźników
 - inwestycje modernizacyjne
 - nowe linie

Jak dzielić koszty między państwo i przewoźników?

Kategoria kosztów wg ZNPK	Kategoria kosztów wg UTK	Opis kategorii	Transpozycja na stawki dostępu?	Źródło finansowania
Inwestycje	Koszty utrzymania linii	Budowa nowych linii, modernizacje (wraz z pracami przygotowawczymi)	NIE	Budżet państwa, środki unijne (inwestycje wydzielone z transpozycji na stawki)
Rewitalizacje	Koszty remontów linii	Rewitalizacje (wraz z pracami przygotowawczymi)	TAK (do momentu likwidacji zapóźnień)	Akceptacja podwyższonego, poziomu stawek na określony czas
Bieżące utrzymanie	Koszty utrzymania linii	Bieżące utrzymanie linii, naprawy okresowe	TAK	Budżet państwa, przewoźnicy
Utrzymanie sieci trakcyjnej	Koszty sieci trakcyjnej	Utrzymanie infrastruktury do przesyłu energii elektrycznej	NIE	Opłata za zakup i dystrybucję energii elektrycznej
Prowadzenie ruchu	Koszty bezpośrednie prowadzenie ruchu kolejowego	Prowadzenie ruchu kolejowego, koszty związane z eksploatacją urządzeń	TAK	Budżet państwa, przewoźnicy
Koszty ogólnego zarządu	Koszty pośrednie koszty administracyjne	Uzasadnione koszty ogólnego zarządu, niezwiązane z inwestycjami, utrzymaniem oraz prowadzeniem ruchu	TAK	Budżet państwa, przewoźnicy



Część związana z masą składu
(głównie ruch towarowy)

Część związana z zapewnieniem prędkości
(głównie ruch pasażerski)

Część stała dla każdego pociągu
(koszty prowadzenia ruchu, koszty pośrednie)

Jak zagwarantować stabilność?

- Stabilizacja i przewidywalność stawek
 - ustalona wieloletnia indeksacja (np. inflacja -1,5%)
 - kontrola kosztów w układzie zarządczym i regulacyjnym przez UTK
 - opiniowanie kosztów przez przewoźników
 - zatwierdzanie stawek, programów wieloletnich, kluczowych zmian prawa

ZWIĄZEK
NIEZALEŻNYCH
PRZEWOŹNIKÓW
KOLEJOWYCH

