Freightliner PL

Warszawa, 25 października 2011

Szanowny Pan
Krzysztof Jaroszyński
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Nr ref: FPL 54/10/2011

Dotyczy: Prezentacja „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych…"

Szanowny Panie Prezesie,

W imieniu firmy Freightliner PL przesyłamy w załączniku opinie do tez zawartych w prezentacji „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych…" opublikowanej na Państwa stronie internetowej po czwartym posiedzeniu Zespołu ds. Stawek przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego. Odnoszą się one do procesu powstawania instrukcji, przywołanych porównań międzynarodowych i krajowych odnośnie kosztów i efektywności zarządców infrastruktury oraz propozycji metodologii wyznaczania stawek za dostęp do infrastruktury.

Mamy nadzieję, że przygotowany przez nas materiał analityczny okaże się pomocny w dalszych pracach zespołu.

Z poważaniem,

Freightliner PL Sp. z o.o.
Dyrektor Zarządzający
Członek Zarządu
Rafał Milczarski

Freightliner PL Sp. z o.o.
Wicedyrektor Zarządzający
Członek Zarządu
Emil Stanisław Dembiński

Freightliner PL Sp. z o.o., Al. Komisji Edukacji Narodowej 36 lok. 200, 02-797 Warszawa
tel: +48 22 648 66 55, fax: +48 22 649 55 99, e-mail: biuro@freightliner.pl, web: www.freightliner.pl
Spółkę zarejestrowano w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy
KRS: 0000242909, NIP: 9512158418, REGON: 140264294, Kapitał zakładowy: 1.000.000 PLN (w pełni opłacony)
Zarząd: Emil Stanisław Dembiński, Russell Mears, Rafał Milczarski, Paul Smart

Uwagi szczegółowe
do prezentacji pt. „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych..."
4 posiedzenie Zespołu do spraw stawek
przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego

1. Założenia generalne

W naszej opinii przedstawione założenia procesu tworzenia instrukcji kalkulacji stawek i ich struktura są logiczne są uzasadnione. Szczególnie cenne jest postawienie kluczowych pytań o sposób ujmowania amortyzacji oraz o uzasadnienie kosztów ponoszonych przez zarządcę.

Niestety, w świetle dotychczasowych efektów prac widać wyraźnie, iż opieranie się wyłącznie na teoretycznych wartościach kosztowych uniemożliwia pełną weryfikację założeń. Aby wypracowane rozwiązanie było zweryfikowane merytorycznie, od pewnego etapu konieczna jest znajomość faktycznych kosztów ponoszonych przez zarządcę. W przeciwnym razie projekt instrukcji może okazać się bezużyteczny, a wprowadzone do niego parametry nieadekwatne i wypaczające założone idee.

2. Tło porównawcze

Przedstawione na wstępnie porównania międzynarodowe, w zaprezentowanej formie nie tworzą - w naszej opinii - tła do rozważań o sytuacji polskiej kolei. Polska jest bowiem relatywnie dużym krajem, charakteryzującym się gęstą siecią kolejową, w przeważającej części znajdującej się w złym lub bardzo złym stanie technicznym. Pomijanie tego faktu i porównywanie jakichkolwiek parametrów w wartościach nominalnych może prowadzić do błędnych wniosków.

I tak porównywanie nakładów na utrzymanie infrastruktury w krajach znacznie mniejszych od Polski (Słowenia, Irlandia, Węgry, Słowacja, Dania, etc.) i na rodzimej sieci sugeruje, iż poziom nakładów na utrzymanie infrastruktury w Polsce jest na tle innych państw wysoki. Tymczasem, jeśli dodatkowo zauważymy, iż w wielu zestawieniach brakuje Niemiec, a znajduje się np. Luksemburg to można odnieść wrażenie wybiórczego dobierania próby pod kątem „poprawiania" obrazu[1].

Podobne wątpliwości budzi również metodologia wyliczania średniej stawki dostępu do infrastruktury dla pociągów towarowych i pasażerskich. Poprawnie metodologicznie powinny to być wartości ważone parametrem pracy eksploatacyjnej, a dla średniej unijnej również wielkością ruchu na poszczególnych sieciach. Średnia arytmetyczna - zawyżana przez nieduże państwa, takie jak Dania, Estonia, Litwa, Irlandia, Łotwa, Słowacja) - nie odzwierciedla bowiem rzeczywistości. Gros przewozów kolejowych w Europie wykonywane jest bowiem na sieciach największych państw takich

[1] Na marginesie - uwzględniana na wykresach (i prawdopodobnie również wyliczeniach średnich) Norwegia nie jest członkiem Unii Europejskiej.

ED

jak Niemcy, Wielka Brytania, Hiszpania, Francja, Włochy, gdzie stawki jednostkowe są nieporównywalnie niższe niż w Polsce.

Podobne wątpliwości metodologiczne budzą, przytoczone na kolejnych slajdach porównania krajowe. Zestawianie narodowego zarządcy, w którego gestii pozostaje ponad 19 tys. km linii kolejowych z przedsiębiorstwami mikroskopijnymi - zarządzającymi pojedynczymi liniami bądź ich odcinkami[2] - może sugerować możliwość nieuzasadnionego stosowania porównań wewnątrzgałęziowych. Tymczasem zarówno struktura, poziom kosztów, jak i przychody takich zarządców są zupełnie nieporównywalne. Wyliczone na tej podstawie średnie arytmetyczne nie stanowią więc punktu odniesienia do żadnych ocen merytorycznych. Dodatkowo obraz ten zaciemnia ukrycie nazw pod kryptonimami, co uniemożliwia jakiekolwiek wykorzystanie przedstawionych danych.

3. Propozycja metodologii wyznaczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej

Zaprezentowany dwuwymiarowy model podziału kosztów - w oparciu o bazę kosztową wg kosztów rodzajowych oraz alokację na poszczególne aspekty działalności zarządców - nie budzi poważnych wątpliwości. Istotne są jednak konkretne alokacje kosztów rodzajowych, kryjące się pod nazwami kategorii kosztowych. Wobec, wspomnianej na wstępie nieznajomości faktycznych kosztów PKP PLK głównym zarzutem wobec zaprezentowanego sposobu alokacji jest postulat wliczania amortyzacji w koszty utrzymania linii. Dodatkowego uzasadnienia wymagają również alokacje kosztów reprezentacji i reklamy, narad i konferencji oraz składek na rzecz organizacji w kosztach bezpośrednich, które w całości powinny być zaliczane do pośrednich kosztów administracyjnych.

W odniesieniu do wpływu czynników na koszty jednostkowe należy się zastanowić nad pozycjami zakwalifikowanymi w prezentacji (slajd 22) jako „znaki zapytania". Jednostkowe koszty remontów linii są z pewnością wyższe dla linii o wyższych prędkościach maksymalnych[3]. Głębsza analiza wzoru opisującego zużycie infrastruktury w funkcji prędkości dostarcza niezwykle istotnych spostrzeżeń. Warta uwypuklenia jest np. prawidłowość według której dopiero powyżej prędkości 100 km/h koszty związane z remontami linii podwajają poziom kosztów dla prędkości najniższych. Jest to przykład relacji, która powinna znaleźć odzwierciedlenie we wpływie parametru prędkości na poziom stawek dostępu.

4. Wpływ masy pociągu na koszty

Parametrem wpływającym istotnie na zniszczenie torów są naciski osiowe, a te są najwyższe dla lokomotywy prowadzącej skład. Jako że wpływ nacisków wagonów jest niższy niż wpływ lokomotyw, liniowe przyrosty masy pociągu (liczby wagonów) nie generują liniowego wzrostu poziomu kosztów z tytułu remontów. Aby zatem udoskonalić zaprezentowany wzór odnoszący się do

[2] przykładowo UBB Polska Sp. z o.o. zarządza fragmentem linii o długości 1,4 km, co stanowi nieco ponad 0,007% długości sieci PKP PLK

[3] Np. prędkość maksymalna jest jedynym parametrem wpływającym na kategorię linii opisującym jej jakość, a przecież linie o lepszej jakości są droższe zarówno w budowie, jak i w utrzymaniu.

ED

masy, proponujemy wprowadzenie do niego składnika wpływu podwyższonego nacisku osiowego lokomotywy, który w sposób istotny wpływałby na cały współczynnik wpływu masy na zużycie torów i ponoszonych z tego tytułu kosztów. Proponujemy następującą postać wzoru[4]:

$\eta = (10 + A*m)/10,23$, gdzie:

m - środek przedziału masy dla danego pociągu,

A - stała wpływu masy na zużycie toru o wartości 0,005

10,23 - współczynnik standaryzacji, dzięki któremu wartość η dla pierwszego przedziału masy wyniesie 1.

Uwzględnienie powyższego postulatu powinno również spowodować korektę wzoru na stawkę jednostkową utrzymania linii. Zakłada się, że wpływ prędkości na degradację nie jest liniowy, natomiast wpływ w zależności od masy uznaje się za liniowy. Tymczasem, podobnie jak dla kosztów remontu, warto skorygować ten wpływ o składnik sumy opisujący znacznie większe zużycie torów przez lokomotywę.

5. Koszty pośrednie i koszty bezpośrednie prowadzenia ruchu

W naszej opinii zaprezentowane rozwiązania modelowe są właściwe. Aby jednak nie pozostały tylko założeniami teoretycznymi, konieczna jest pełna weryfikacja kosztów zarządcy i ich właściwa alokacja. W szczególności weryfikacji wymaga przypisywanie zbyt dużej grupy kosztów do *utrzymania* zamiast do *kosztów pośrednich*.

W kwestii szczegółowej, negatywnie odbieramy propozycję uwzględniania kosztów utrzymania infrastruktury do przesyłu energii elektrycznej w stawce za dostęp do infrastruktury ponoszonej przez wszystkich przewoźników korzystających z danej linii bez względu na rodzaj stosowanej trakcji. W naszej opinii, w/w koszty powinny być wliczane w cenę za zakup i dystrybucję energii elektrycznej uiszczaną przez przewoźników uruchamiających pociągi w trakcji elektrycznej.

6. Alokacja kosztów

Wobec braku dostępu do faktycznych wartości wypełniających poszczególne pozycje kosztowe trudno jednoznacznie odnieść się do zaprezentowanej propozycji alokacji kosztów. Wiele przedstawionych wydatków może być bowiem dość dowolnie kształtowane przez zarządcę infrastruktury. W konsekwencji może to prowadzić do sytuacji, w której poprawny metodologicznie i merytorycznie model jest narzędziem nieskutecznym, a w skrajnym przypadku szkodliwym.

[4] Dzięki temu utrzymana zostanie liniowa zależność zużycia torów w funkcji masy, ale wykres ilustrujący to zjawisko będzie bardziej spłaszczony, co przybliża estymację to oczekiwanego wiązania ze zużyciem infrastruktury nie masy, ale nacisków osiowych.