

**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa**

Marek Dziuroń
tel. 32 7889124
fax 32 7889125
marek.dziuron@dbschenker.pl

L.RE+PL-BT/BTO/TOD/ 131 /2013

Zabrze, 2013-03-21

Po przeprowadzonej przez nas analizie projektu Cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach RRJ 2013-2014, podanego do publicznej wiadomości przez Państwa na stronie internetowej, oraz mając na uwadze aktualny stan infrastruktury kolejowej, częste remonty oraz modernizacje linii kolejowych ograniczające przepustowość linii kolejowych jesteśmy przeciwni jego zatwierdzeniu.

Brak także informacji o tym, czy nastąpią zmiany kategorii linii kolejowych w trakcie obowiązywania cennika PKP PLK S.A. Postulujemy, aby cennik zawierał informacje zmianach kategorii linii, jako czynnika mający znaczący wpływ na opłaty za przejazd po infrastrukturze PKP PLK S.A. Powinna tu naszym zdaniem obowiązywać zasada jak przy zmianach stawek w czasie obowiązywania RRJ – obniżenie kategorii wprowadzane jest niezwłocznie wzrost z nowy RRJ lub z co najmniej 6 miesięcznym wyprzedzeniem.

Na podstawie przeprowadzonej przez nas analizy stwierdzamy:

1. Pomimo zapowiadanego przez PKP PLK S.A. średniego wzrostu stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowych na poziomie 3,7% z naszych wyliczeń wynika, że dla kluczowych dla nas przewozów (w tym także intermodalnych), które realizujemy w bieżącym roku i zamierzamy realizować zgodnie z zawartymi kontraktami także w latach kolejnych, wzrost cen w stosunku do rozkładu jazdy 2012/2013 będzie kształtował się na poziomie 3,55 – 20,29%. **Szczególne zaniepokojenie budzi fakt, że te ponadnormatywne wzrosty dotyczą ciągów transportowych wykorzystywanych w dużym stopniu dla pociągów intermodalnych (Gądkki – Trakiszki; Terespol –**

Kunowice; Gądky Kunowice) gdzie wzrosty wynoszą od 9,78% do ponad 20%. Wynika z tego, że planowane ulgi kierowane do przewozów intermodalnych zostaną w połowie skonsumowane przez podwyżki stawek.

2. Brak możliwości zweryfikowania zasadności prognozy pracy przewozowej na 2014 na podstawie ubiegłych pięciu lat z uwzględnieniem licznych zmian w zakresie maksymalnej długości, a co za tym idzie maksymalnym ciężarze pociągów. Zmiany zaistniałe na PKP PLK w tym zakresie znacznie ograniczyły średni ciężar pociągu. **Wyniki naszych analiz mogą sugerować, że nie zostało to należycie uwzględnione i w efekcie ustalony wzrost stawki średniosieciowej jest zaniżony poprzez przyjęcie zawyżonej wartości średniego ciężaru brutto pociągu w stosunku do istniejących parametrów sieci.**
3. Odnosząc się do propozycji zmian stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz stawek jednostkowych opłat dodatkowych, pragniemy zwrócić uwagę na ok. 9% wzrost stawki za pockm trasy przydzielonej poza RRJ. W zasadzie 1 stały termin aktualizacji rocznego rozkładu jazdy, zmienne i wzrastające oczekiwania klientów dotyczące punktualności i jakości kursowania pociągów przy jednoczesnych modernizacjach i ograniczeniach na sieci PKP PLK S.A. sprawiają, że opłaty za trasowanie rozkładów jazdy są istotnym elementem kosztowym, związanym z realizacją przewozów.
4. Stosunkowo duży jest także wzrost opłat za opracowanie warunków przejazdu pociągów nadzwyczajnych, który dla najczęściej występujących przypadków (bez wstrzymania ruchu na sąsiednim torze) waha się w granicach 6,31-7,40%.
5. Zmiana zasad kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz wprowadzenie przedziałów cenowych co 10 ton oznacza dla przewoźników małą tolerancję brutto w rozkładzie jazdy. Stosunkowo niewielka zmiana rozkładowych założeń podczas realizacji przewozu, związana np. z wymianą uszkodzonego wagonu, niewielkimi wahaniami deklarowanego netta towaru ładowanego do wagonów przez klienta w porównaniu z rzeczywistością, może doprowadzić do konieczności złożenia przez przewoźnika nowego rozkładu jazdy lub ponoszenia zawyżonych opłat za przejazd pociągu w przedziale o min 8 wyższym niż faktyczny. Sytuacja taka spowoduje realizację przewozów wg indywidualnych rozkładów jazdy, dla których bardziej liberalne zasady składania wniosków sprawiają, że przewoźnik ma

znacznie większą wiedzę o parametrach planowanych do przewozów pociągów w porównaniu z RRJ i pozwala unikać konieczności ponoszenia opłat rezerwacyjnych.

6. Mając na uwadze doświadczenie z aktualnie obowiązującego Cennika PKP PLK w ramach RRJ 2012-2013, postulujemy o górne ograniczenie stawki za korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych. Rozumiemy konieczność zróżnicowania w/w stawki w stosunku do stawki za korzystanie z torów postojowych ale zapis o wzroście stawki za każde kolejne 12 godzin, powoduje w rezultacie w bardzo krótkim czasie wzrost kosztów w postępie arytmetycznym bez jakiegokolwiek górnej granicy stawki za tor i godzinę. Zmieniający się załącznik do Regulaminu przydzielania tras w ramach RRJ, w którym wyróżnione są tory ładunkowe przy rampach i placach ładunkowych sprawia, iż czasami nawet sami pracownicy PKP PLK S.A. w terenie nie mają świadomości o znacznych różnicach w opłatach za postój na tego typu torach i w sytuacjach awaryjnych (np. uszkodzeniach wagonów i/lub lokomotyw) kierują tabor przewoźnika na tego typu tory, jako wolne i mogące ewentualnie posłużyć do uzdatniania wagonów. Problemem jest także zastosowanie w praktyce zapisu, że do 12 godzin nie zalicza się okresów, w których prace ładunkowe, zgodnie z regulaminem technicznym stacji, nie mogą się odbywać. Najczęściej w Regulaminach technicznych stacji pisze tylko, że prace manewrowe w stacji mogą odbywać się całodobowo a naszym zdaniem nie jest to jednoznaczne z możliwością wykonywania czynności ładunkowych na torach przy rampach i placach, gdzie decydujące znaczenie będzie miało oświetlenie tego typu infrastruktury w porze ciemnej.
7. Zarówno w projekcie Cennika jak i Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach RJ 2013-2014 PKP PLK S.A. w dalszym ciągu nie odnosi się do wielokrotnie poruszanej kwestii rekompensat.
8. PKP PLK S.A. przed przesłaniem do Państwa projektu Cennika 2013-2014 nie konsultowała z DB Schenker Rail Polska S.A. nowego sposobu kalkulacji stawek.

Ponieważ mimo zmiany przedziałów tonażowych bez zmian pozostaje zasada, że opłaty za korzystanie z infrastruktury ustalane są w oparciu o zamówione a nie w oparciu o rzeczywiste ciężary brutto pociągu nie będzie możliwe pełne wykorzystanie cennika. Ciężar pociągu towarowego zmienia się zasadniczo co 80 ton w przypadku wagonu ładownego lub co

25 ton w przypadku pociągu próżnego. Oznacza to konieczność zamawiania rozkładów jazdy z uwzględnieniem tych przedziałów a nie faktycznego ciężaru brutto pociągu. W realizacji mamy więc pogorszenie warunków działania zamiast poprawy. Dlatego sugerujemy pozostawienie dotychczasowych przedziałów tonażowych do wyznaczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej lub zastosowanie przedziałów cennikowych z tolerancją brutto do min. 80t lub 40t. Rozwiązaniem, które mogłoby wyrównać dysproporcje pomiędzy indywidualnymi a rocznymi rozkładami jazdy w kontekście nowego projektu cennika PKP PLK S.A., byłoby rozliczanie przewoźników korzystających z RRJ w oparciu o rzeczywiste brutto a nie zamawiane z kilkumiesięcznym wyprzedzeniem lub wprowadzenie możliwości zmiany RRJ na IR bez ponoszenia dodatkowych opłat (opłaty rezerwacyjnej za odwołany rozkład roczny i powiększonej marży zysku za otrzymany IR) w przypadku gdzie zmiana brutto nie powoduje konieczności zmiany rozkładu jazdy w zakresie wydłużenia czasu jazdy czyli zaakceptować zmniejszenie opłaty w przypadku brutto mniejszego niż RRJ .

Trudnością w ocenie zasadności nowego cennika jest brak dostępu szczegółowych informacji dotyczących wysokości, rodzaju i sposobu alokacji kosztów. Ponadto trudnością w bezpośrednim porównaniu wzrostu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest brak dostępu do informacji PKP PLK S.A. o kategoriach poszczególnych linii kolejowych, na których przewoźnik realizuje własne przewozy, dlatego analiza przeprowadzana jest na bazie aktualnych danych statystycznych.

Uwzględniając powyższe uwagi oraz negatywny wpływ wzrostu stawek na oferowane usługi kolejowe mając na względzie dyrektywy europejskie, zmierzające do zwiększenia udziału przewozów kolejowych względem transportu drogowego, przeciwni jesteśmy ciągłemu wzrostowi stawek PKP PLK S.A. które nie są powiązane z jakością świadczonych usług i zwracamy się o niezatwierdzenie cennika.

Z POWAŻANIEM:

DB Schenker Rail Polska S.A.
Członek Zarządu


Michael Hetzer