



Warszawa, 29 marca 2013

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
ul. Lwowska 6/2
00-658 Warszawa



Szanowny Pan
Krzysztof Dyl
p.o. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

NR REF. ZNPK 3/3/2013

Dotyczy: Konsultacje projektu cennika PKP PLK na rozkład jazdy 2013/2014

Szanowny Panie Prezesie,

W związku z toczącym się w trybie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym procesem zatwierdzania projektu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych wnioskuję o niezatwierdzenie przedmiotowego projektu.

ZNPK krytycznie ocenia projekt cennika PKP PLK przełożony Prezesowi UTK do zatwierdzenia w dniu 14 marca 2013. Obiekcje ZNPK dotyczą dwóch podstawowych obszarów:

- nieuzasadnionego wzrostu poziomu stawek;
- wewnętrznej struktury cennika oraz powiązania rozwiązań cennikowych z zapisami Regulaminu

Wzrosty stawek

W pierwszej kolejności należy zauważyć, iż po raz kolejny wzrosty stawek są bardzo wysokie. Należy podnieść, iż operowanie przez PKP PLK kategorią „wzrostu średniej stawki” (wyznaczonego na poziomie 3,7%) nie znajduje pokrycia w przeprowadzonych przez przewoźników symulacjach, np. wytrasowania obiegów typowych pociągów towarowych po 8 typowych i reprezentatywnych trasach (szczegóły w Załączniku nr 1). Wynika z nich m.in., iż:

- tylko na 1 spośród 8 przeanalizowanych tras średni wzrost kosztów dostępu nie przekroczy zakładanego wzrostu „średniego poziomu stawki” wynoszącego 3,7%;

- na 5 spośród 8 przeanalizowanych tras wzrost kosztów dostępu przekroczy 10%.
- średni wzrost kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej wyniesie ok. 10%
- zważywszy, iż aktualna (marzec 2013¹) projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego przewiduje, iż inflacja bazowa w roku 2014 wyniesie co najwyżej 1,5%, zatwierdzenie przedłożonych w projekcie cennika stawek oznaczać będzie wzrost poziomu stawek dostępu w przybliżeniu 7-krotnie przewyższający inflację.

Zdaniem ZNPK, zarówno bardzo wysoki wyjściowy (tj. obecny) poziom stawek, jak również planowane kolejne wzrosty mają źródło w niewłaściwej kalkulacji bazy kosztowej. W pierwszej kolejności zalicza się do niej – wbrew zaleceniom art. 7 ust. Dyrektywy 2001/14/WE – kosztów niebezpośrednio związanych z uruchamianiem poszczególnych pociągów. Do kosztów tych zaliczyć należy m.in.: amortyzację, koszty finansowe związane z obsługą zobowiązań zaciągniętych na rozwój infrastruktury kolejowej, koszty SOK, koszty utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych oraz pasów przeciwpożarowych, potencjalnie zawyżone koszty związane z bezprzetargowymi zleceniami w ramach Grupy PKP (np. zlecenie PKP Energetyce utrzymania sieci trakcyjnej). Zdaniem ZNPK, zasadnym jest skorygowanie bazy kosztowej PKP PLK o w/w grupy kosztów. Umożliwi to osiągnięcie spadku kosztów dostępu do infrastruktury i tym samym umożliwi planowanie organicznego rozwoju przedsiębiorstwom kolejowym, w tym decydowanie się na inwestycje w nowoczesny tabor.

Struktura cennika

Niezależnie od krytycznej oceny bardzo wysokich średnich wzrostów stawek, równie negatywnie należy ocenić wewnętrzną strukturę cennika, a także brak odpowiedniego dostosowania Regulaminu przydzielania tras pociągów w rozkładzie jazdy 2013/2014, skutkiem czego część potencjalnie słusznych rozwiązań zostanie wadliwie zaimplementowane i doprowadzi do negatywnych skutków.

W pierwszej kolejności należy rozważyć zmianę polegającą na wprowadzeniu 302 przedziałów mas brutto o równej rozpiętości (10 ton). Teoretycznie jest to dobre rozwiązanie, niestety problemem jest brak równoczesnego wprowadzenia – postulowanej przez przewoźników – możliwości rozliczania się za zrealizowaną (a nie: zamówioną) masę brutto pociągu. Skutkiem tego – celem wyeliminowania ryzyka związanego z przekroczeniem przy załadunku zadeklarowanej masy brutto i związanej z tym konieczności ponownego składania zamówienia trasy (dodatkowe oczekiwanie na możliwość odjazdu – ok. 12 godzin, konieczność uiszczenia opłaty rezerwacyjnej w wysokości 25% wartości opłaty za „niezrealizowaną” trasę) przewoźnicy będą zmuszani zamawiać rozkład z odpowiednim zapasem wynoszącym kilka przedziałów mas brutto (w zależności od oceny ryzyka i charakterystyk poszczególnych zamówień wahnięcie masy składu może wynieść nawet 100 ton, a więc trzeba będzie zamawiać pociągi z przedziałów o 10 wersów tabeli cennikowej niższych). Oznaczać to będzie, iż PKP PLK będzie czerpała dochód z tytułu świadczenia usług, które faktycznie nie będą realizowane. Należy w tym miejscu zdecydowanie odrzucić ewentualną argumentację zarządcy idącą w kierunku akcentowania wpływu zmiany parametrów ruchu danego pociągu na skutek zwiększonej masy brutto składu na pogorszenie przepustowości. Zmiana taka nie spowoduje istotnych zmian parametrów ruchu pociągów i nie spowoduje zmniejszenia przychodów zarządcy np. z tytułu utraconego dodatkowego pociągu innego przewoźnika.

W związku z powyższym ZNPK wnioskuje do Prezesa UTK o zaproponowanie (pod rygorem niezatwierdzenia

¹ http://www.nbp.pl/polityka_pieniezna/dokumenty/raport_o_inflacji/necmod_marzec_2013.pdf

cennika w obecnym kształcie – niezależnie od poziomu stawek) zarządcy zobowiązania do wprowadzenia do regulaminu przyznawania tras pociągów jednej z dwóch poniższych opcji:

- możliwości rozliczania się przewoźników za masę zrealizowaną (dopuszczalne ponoszenie części opłaty w zależności od masy zamówionej – tak, aby przewoźnicy nie zamawiali pociągów cięższych, niż o masie faktycznie realizowanej powiększonej o racjonalnie skalkulowane ryzyko uruchomienia cięższego składu, przykładowo przewoźnicy mogliby ponosić opłatę odpowiadającą sumie 25% wartości opłat dla masy zamówionej oraz 75% wartości opłat dla masy zrealizowanej), lub
- możliwości uruchomienia w ramach przyznanego rozkładu jazdy (tj. bez konieczności składania odrębnego wniosku, co implikowałoby konieczność uiszczenia m.in. opłaty rezerwacyjnej w wysokości 25% opłat skalkulowanych dla „nieuruchomionego” pociągu oraz opóźniałoby odjazd pociągu o ok. 12 godzin – straty przewoźników, a także zarządcy) pociągu o masie większej o 3% w stosunku do masy zamówionej.

Jakkolwiek sama idea stworzenia przedziałów o równej rozpiętości jest słuszna (przy uwzględnieniu zasygnalizowanych powyżej problemów i proponowanych rozwiązań), o tyle analiza zawartości tak skonstruowanych tabel cennikowych prowadzi do wniosków, iż zmiana ta jest pozorna.

Bardzo wyraźnie rzucają się w oczy gwałtowne wzrosty stawek w kategoriach odpowiadających granicom przedziałów w dotychczasowym cenniku. Przykładowo, dla linii zelektryfikowanych kategorii 2 notuje się następujące różnice:

Lp.	Przedział dotychczasowy	Średni wzrost stawki (zaokr.) bez uwzględnienia radykalnych wzrostów w dwóch nowych przedziałach następujących po przekroczeniu granicy starych przedziałów	Średni wzrost stawki dla dwóch przedziałów przy przekroczeniu granicy dotychczasowych przedziałów (zaokr.)
1	$M \leq 60$	0,00	0,11
2	$60 < M \leq 150$	0,06	0,27
3	$150 < M \leq 300$	0,06	0,46
4	$300 < M \leq 450$	0,04	0,54
5	$600 < M \leq 1100$	0,10	0,37
6	$1100 < M \leq 1500$	0,01	1,23
7	$1500 < M \leq 2100$	0,01	2,69
8	$2100 < M \leq 3000$	0,10	1,44
9	$M > 3000$	0,00	0,00

Oznacza to, iż w przypadku przekroczenia progu dotychczasowych kategorii na poziomi 2100 ton (a więc np. pociąg o masie brutto 2101 ton zamiast 2099 ton) przyrost kosztu 1 kilometra będzie 269-krotnie wyższy niż w

przypadku podobnego wzrostu masy, ale w przypadku pociągów o 10, 20, 30, itd. ton lżejszych (np. pociąg 2091 ton zamiast pociągu 2089 ton).

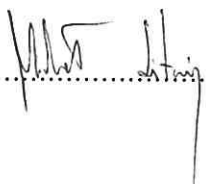
Zdaniem ZNPK, mechanizm ten nie może mieć uzasadnienia w pracy eksploatacyjnej (obojętnie czy historycznej czy prognozowanej), gdyż jest absolutnie nieprawdopodobnym, by praca ta z tak żelazną konsekwencją i tak skrajnym nasileniu koncentrowała się w tak wąsko zdefiniowanych przedziałach w sąsiedztwie granic dotychczasowych przedziałów mas brutto. Może to świadczyć o „ręcznym” poprawianiu cennika i tym samym jego nieobiektywności. Powinno to skutkować niemożnością zatwierdzenia cennika przez Prezesa UTK do czasu wyeliminowania tej nieprawidłowości. Zdaniem ZNPK, wprowadzenie tak licznych przedziałów mas brutto powinno automatycznie skutkować niemal zupełnym „wygładzeniem” wykresu kosztu 1 brutotonokilometra w zależności od masy składu (wykres trzeci na slajdzie nr 8 prezentacji Wiceprezesa PKP PLK z dnia 22 marca 2013 r. opublikowanej na stronie UTK). W opinii ZNPK, wraz ze wzrostem masy brutto pociągu jednostkowy koszt 1 brutotonokilometra powinien spadać. Tymczasem przedłożony Prezesowi UTK projekt cennika zawiera wiele silnych i niedopuszczalnych wyłączeń tej zasady. Szczegóły zaprezentowane są w załączonej tabeli.

Mając na uwadze powyższe, zwracamy się do Prezesa UTK z prośbą o niezatwierdzanie projektu cennika PKP PLK na rozkład jazdy 2013/2014 do czasu wyeliminowania wszystkich w/w nieprawidłowości.

Równocześnie apelujemy do Prezesa UTK, aby – korzystając z przysługujących mu (na mocy §17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) uprawnień – zasięgnął opinii niezależnych ekspertów odnośnie zasadności przyjętego przez PKP PLK wzrostu stawek jednostkowych. Zdaniem ZNPK, eksperci przygotowujący w/w opinię powinni mieć odpowiednie doświadczenie międzynarodowe, które umożliwi zbadanie zasadności przyjętego przez PKP PLK wzrostu stawek jednostkowych w kontekście:

- poziomu stawek dla pociągów pasażerskich i towarowych obowiązujących w innych dużych krajach Unii Europejskiej (Niemcy, Francja, Hiszpania, Wielka Brytania);
- postępowań (zarówno zakończonych, jak i będących w toku) wszczętych na wniosek Komisji Europejskiej i dotyczących zasadności wysokości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w poszczególnych państwach członkowskich UE;
- konieczności realizacji zaleceń wynikających Białej Księgi Komisji Europejskiej z dnia 28 marca 2011 roku odnośnie zwiększenia udziału dóbr transportowanych koleją do poziomu 30% w roku 2030.

Z poważaniem,
(z up. Prezesa Zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych)
Michał Litwin



Załączniki:

1. Zestawienie ceny 1 bruttonokilometra w zależności od przedziału masy brutto wraz ze wskazaniem punktów nieciągłości funkcji (arkusz „koszt 1 bruttonokm” – plik Excel)
2. Zestawienie zmian kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej w zależności od przedziału masy brutto (arkusz „zmiana 2014 zelekt.” – plik Excel)
3. Zestawienie zmian kosztu dostępu do infrastruktury dla 8 reprezentatywnych tras i trzech reprezentatywnych składów towarowych (arkusz „Porównanie dla różnych dł 2014” – plik Excel)

Zmiana w RJ 2013/14 w stosunku do RJ 2012/13

Lp.	Relacja	Kilometraż	Zmiana kosztu dostępu dla obiegu ładowny-próżny w danej relacji			
			liczba wagonów	liczba wagonów	liczba wagonów	liczba wagonów
			25	36	45	
			ładowny: 2100t	ładowny: 2980t	ładowny: 3700t	
			próżny 650t	próżny: 892	próżny: 1090t	średnia:
1	Kuźnica Białostocka - Warszawa Główna Towarowa	251,803	+0,16%	+11,92%	+4,70%	+5,59%
2	Pawłowice - Zdieszowice (bez JSK)	82,289	+1,10%	+14,59%	+8,47%	+8,06%
3	Jaworzyna Śl. - Pabianice	268,377	+2,67%	+19,31%	+12,21%	+11,39%
4	Kalety - Zajączkowo Tczewskie	451,811	-4,18%	+6,47%	-0,73%	+0,52%
5	Zajączkowo Tczewskie - Szczecin Port Centralny	322,751	+10,34%	+19,48%	+15,14%	+14,99%
6	Tarnowskie Góry - Świnoujście	584,458	+4,69%	+17,18%	+9,93%	+10,60%
7	Małaszewicze - Rzepin	639,016	+5,42%	+16,97%	+9,14%	+10,51%
8	Głiwice - Szczecin Dąbie	507,314	+10,31%	+20,87%	+14,89%	+15,36%

Średnioważona (długością relacji) zmiana kosztu dostępu dla obiegu ładowny-próżny o różnej liczbie wagonów:	liczba wagonów		
	25	36	45
	+4,42%	+16,11%	+9,30%
średnia:	+9,94%		