



D R O K 29-03-2013



IGTL/3 /1-88/2013

Warszawa 27 marca 2013r

Pan Krzysztof Dyl
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
ul. Chałubińskiego 4
00 – 928 Warszawa

Szanowny Panie Prezesie

Dotyczy: projektu cennika stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury na rozkład jazdy pociągów 2013 - 2014

IGTL, jako organizacja zrzeszająca większość licencjonowanych polskich przewoźników w oparciu o zgłaszane przez nich opinie zwraca się do Pana Prezesa o nie zatwierdzanie 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 na stronie internetowej UTK.

Mając na uwadze aktualny stan infrastruktury, prowadzone remonty oraz modernizacje linii kolejowych ograniczające ich przepustowość oraz pogarszającą się kondycję ekonomiczną przewoźników kolejowych, podnoszenie stawek dostępu do linii kolejowych jest kolejnym działaniem pogarszającym konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do pozostałych gałęzi transportu.

Uważamy, że zaliczanie do kosztów kwalifikowanych kosztów utrzymania SOK jest niezgodne z obowiązującym prawem. Uważamy także, że PKP PLK S.A. odmawiając dostępu do danych kosztowych pod pretekstem „tajemnicy przedsiębiorstwa” chce uniknąć zarzutów dotyczących niewłaściwego kwalifikowania kosztów.

Na podstawie przeprowadzonej przez nas analizy stwierdzamy:

- Prezentowany przez PKP PLK S.A. średni wzrost stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowych na poziomie 3,7% jest niedoszacowany. Z naszych wyliczeń wynika, że dla kluczowych ciągów transportowych, 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 (Gądky – Trakiszki; Terespol – Kunowice; Gądky - Kunowice), dla których wzrosty wynoszą od 9,78% do ponad 20%. Wynika z tego, że planowane ulgi kierowane do przewozów intermodalnych zostaną co najmniej w połowie skonsumowane przez podwyżki stawek.
- Opisywana średnia stawka nie uwzględnia opłat dodatkowych istotnych w szczególności dla ruchu towarowego jak: opłata za opracowanie rozkładu jazdy, marża zysku stosowana dla IRJ. Jak wiadomo charakter przewozów towarowych oraz polityka cenowa PKP PLK S.A. wymusza stosowanie IRJ zamiast rocznych rozkładów jazdy. Dodatkowo zastosowanie progów cenowych co 10 ton zwiększy konieczność stosowania indywidualnych rozkładów jazdy. W świetle tego pragniemy zwrócić uwagę na ok. 9% wzrost stawki za poc-km 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.

Kolejnym istotnym skutkiem zmian wprowadzonych do cennika w zakresie progów cenowych oraz sposobem przygotowania prognozy pracy przewozowej jest konieczność przeanalizowania, czy prognoza nie zawyża pracy przewozowej w górnych przedziałach brutto pociągu. W ostatnim czasie nastąpiły liczne zmiany ograniczające maksymalne długości pociągów, a co za tym idzie maksymalny ciężar brutto pociągów. Ponieważ w zakresie górnych przedziałów masy wzrosty cennika nie przekraczają 5% może to skutkować zniżeniem prezentowanej średniej stawki sieciowej w stosunku do rzeczywistej.

Odnosząc się do propozycji zmian stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz stawek jednostkowych opłat dodatkowych, stwierdzamy, że stosunkowo duży jest 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%.

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 rzeczywistym, może doprowadzić do konieczności złożenia przez przewoźnika wniosku o nowy rozkład jazdy lub ponoszenia zawyżonych opłat za przejazd pociągu w przedziale wyższym niż faktyczny. Sytuacja taka spowoduje, że przewozy realizowane będą wg indywidualnych rozkładów jazdy, dla których obowiązują bardziej liberalne zasady składania wniosków, które sprawiają, że przewoźnik w momencie składania wniosku ma znacznie większą wiedzę o parametrach planowanych do przewozów pociągów w porównaniu z RRJ a ponadto unika konieczności ponoszenia opłat rezerwacyjnych.

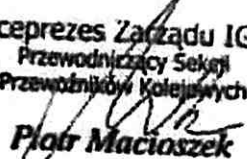
Ponieważ mimo zmiany przedziałów tonażowych bez zmian pozostaje zasada, że opłaty za korzystanie z infrastruktury ustalane są w oparciu o zamówione a nie w oparciu o rzeczywiste ciężary brutto pociągu nie będzie możliwe pełne wykorzystanie cennika. Ciężar pociągu towarowego zmienia się zasadniczo co 80 ton w przypadku wagonu ładownego lub co 25 ton w przypadku pociągu próżnego dla przewozów towarowych, lub co 40 ton dla przewozów pasażerskich. Oznacza to konieczność zamawiania rozkładów jazdy z uwzględnieniem tych przedziałów a nie faktycznego ciężaru brutto pociągu. Praktycznie nowy cennik pogorszy warunki działania przewoźników zamiast poprawy. Dlatego sugerujemy pozostawienie dotychczasowych przedziałów tonażowych dla 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 IRJ 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 tj. zaakceptować zmniejszenie opłaty w przypadku brutto mniejszego niż w 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 oraz negatywny wpływ wzrostu stawek na oferowane usługi kolejowe mając na względzie dyrektywy europejskie, zmierzające do zwiększenia udziału przewozów kolejowych w przewozach ogółem, przeciwni jesteśmy ciągłemu wzrostowi stawek PKP PLK S.A. które nie są powiązane z jakością świadczonych usług i zwracamy się o nie zatwierdzenie cennika.

Z poważaniem


Wiceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Przewoźników Kolejowych
Piotr Macioszek