



02 -03- 2013 DRRK

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Wpłynęło

2013 -03- 22

Poz. nr .....

L. dz.: 356/2013/ARP/DG

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO  
BIURO PREZESA

Wpłynęło nr .....

Realizuje .....

2013 -03- 29

Arriva RP Sp. z o. o.  
ul. Stępińska 22/30, 00-739 Warszawa

Biuro w Toruniu:  
ul. Szosa Chełmińska 17, 87-100 Toruń  
tel./fax. 056 661 20 33  
sekretariat.rp@arriva.pl  
www.arriva.pl

Warszawa, dnia 28 marca 2013r.

Urząd Transportu Kolejowego  
ul. Chałubińskiego 4  
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Prezeso,

Przesyłamy uwagi i spostrzeżenia dotyczące projektu stawek PKP Polskie Linie Kolejowe na Rozkład Jazdy Pociągów 2013-2014.

**Ogólny wzrost stawek przewyższający poziom inflacji jest niepokojący.**

Wydaje się, że proces restrukturyzacji i zwiększenia efektywności spółki PKP PLK nie jest prowadzony w wystarczająco szybkim tempie i z wystarczającą skutecznością. W szczególności Urząd Transportu Kolejowego oraz spółka PKP PLK powinny przeanalizować zasadność ponoszenia kosztów, szczególnie tych ponoszonych na rzecz innych spółek z grupy PKP w formule bezprzetargowej.

Spółka PKP PLK niewystarczająco w naszej opinii próbuje zwiększać pracę eksploatacyjną na swojej sieci, co mogłoby pozwolić obniżyć stawki jednostkowe.

W naszej opinii, spółka PKP PLK niezasadnie względem ustawodawstwa unijnego bierze pod uwagę niektóre koszty do swojej bazy kosztowej. W naszej opinii, takie koszty powinny być pokrywane przez państwo polskie poprzez np. zwiększoną dotację przedmiotową

Niezasadnym jest pozbawienie spółki PKP PLK środków z Funduszu Kolejowego, poprzez wykorzystywanie ich np. na wykup akcji spółki PKP PLK przez Skarb Państwa.

Bardzo negatywnym zjawiskiem jest bardzo wysoki wzrost opłat dodatkowych!

**Szczegółowe propozycje stawek jednostkowych w tym konstrukcja cennika.**

Propozycja zwiększenia ilości przedziałów wagowych oraz dążenie, aby w przyszłości zlikwidować przedziały wagowe na rzecz rozliczenia funkcyjnego, za bardzo zasadne. Jednakże nie może to być przeprowadzone bez jednoczesnego wprowadzenia opłat za rzeczywistą a niezamówioną wagę brutto pociągu. Brak zmian w regulaminie w tym zakresie oraz rozwiązanie problemów z alternatywnymi pojazdami może powodować do paraliżu systemu kolejowego. Biorąc pod uwagę, że cennik nie będzie zatwierdzony przed datą złożenia wniosków rozkładowych spowoduje to bardzo duże komplikacje.

Analizując zmiany cen według kategorii wagowych trudno jest znaleźć merytoryczne uzasadnienie dla tak dużego zróżnicowania cen. W przeważającej części wzrost stawek na liniach spalinowych jest wyższy niż na liniach zelektryfikowanych. Najwyższe wzrosty można odnotować w środkowych, najbardziej popularnych kategoriach IIi1 (2 i 3 dla linii spalinowych i 2-4 dla linii zelektryfikowanych) a najniższe w najwyższych kategoriach IIi1. Szczególnie wysokie wzrosty dotyczą kategorii wagowych od 70 do 299 ton na liniach spalinowych kategorii 2 i 3 (w większości wzrosty od 10 do 20%), gdy jednocześnie te same linie w kategorii wagowej od 600 ton w górę notują ponad 20% spadki cen. Podobna sytuacja, choć w trochę mniejszej skali ma miejsce na liniach zelektryfikowanych.

Biorąc pod uwagę powyższe, zróżnicowaną strukturę przewozów różnych przewoźników oraz brak informacji o szczegółach procesu ustalania stawek, nie można się oprzeć wrażeniu, że spółki z Grupy PKP mogą być przez zapisy Projektu Cennika preferowane.

Podobne wrażenie można odnieść patrząc na konsekwencje wprowadzenia opłaty peronowej za zatrzymanie pociągu a nie od czasu zatrzymania. Zmiana ta będzie miała bardzo duże konsekwencje kosztowe dla pociągów osobowych, a prawdopodobnie będzie oznaczać obniżkę kosztów dla pociągów międzywojewódzkich, które typowo zatrzymują się na większych stacjach i na dłuższy czas postoju. Zmiana ta może prowadzić do konieczności eliminacji niektórych postojów dla pociągów regionalnych z uwagi na brak zasadności ekonomicznej (na przystankach osobowych z małą liczbą podróżnych). Będzie to prowadzić do mniejszej dostępności transportu kolejowego.

Biorąc pod uwagę, że zasadne jest przejście systemów informacji pasażerskiej w tym zapowiedzi megafonowych przez PKP PLK, model częściowo uzależniony od czasu postoju a częściowo od faktu postoju byłby bardziej zasadny. Ewentualnie można uwzględnić inne czynniki, jak np. długość składu, które z reguły odpowiadają liczbie korzystających z pociągu.

Arriva RP. Sp. z o.o. porównała obecne koszty opłaty peronowej oraz zapowiedzi megafonowych do proponowanego modelu. Wzrost kosztów w tym zakresie wyniesie blisko 50%!

### Inne uwagi

Niezrozumiałe jest, dlaczego PKP PLK nie uwzględniła marży zysku na etapie tworzenia cennika. Powoduje to, że w skrajnych przypadkach rzeczywiste koszty przewoźników za dostęp do infrastruktury mogą być 10% wyższe niż te zatwierdzone przez UTK. Poprzez takie zapisy, w sytuacjach gdzie organizator przewozów pokrywa koszty dostępu do infrastruktury, ryzyko związane z marżą zysku pozostaje po stronie przewoźnika. Dla jasności regulacyjnej systemu wydaje się właściwe, aby PKP PLK w ramach cennika przedstawiała stawki jednostkowe oraz właściwy cennik zawierający już oczekiwaną marżę zysku.

Zakres informacji przedstawiony przez Pana Depczyńskiego na spotkaniu w marcu należy uznać za postęp w relacjach pomiędzy PKP PLK a jej klientami. Jednakże, przekazanie bardziej szczegółowych informacji, wymagających uchylecia Tajemnicy Przedsiębiorstwa PKP PLK, mogłoby przyczynić się do wypracowania wspólnych rozwiązań „win-win” dla całego rynku kolejowego. Ponadto właściwym byłoby, aby PKP PLK konsultowała się z uczestnikami rynku w trakcie przygotowywania propozycji cennika, a nie na etapie przedstawienia go już do zatwierdzenia przez UTK.

Dla rynku kolejowego ważnym jest zwiększenie stabilizacji stawek oraz jej większe przewidywalność w perspektywie co najmniej kilkuletniej. W tym aspekcie trzeba pochwalić przyjęcie oraz przedstawienie nowych zasad dotyczących wykorzystywania w wyliczaniu stawek średniej pracy eksploatacyjnej z ostatnich 5 lat. Podobnie należy pochwalić przedstawienie planowanych zmian w bazie kosztowej (w tym założeń restrukturyzacyjnych). Jednakże wskazane byłoby, aby przedstawione założenia sformalizować tak, aby zwiększyć pewność dla rynku w tym zakresie.

Biorąc pod uwagę terminy składania wniosków na roczny rozkład jazdy znacząco przed terminem ustawowym w tym zakresie, należy zobowiązać PKP PLK do wcześniejszego przedstawiania projektu cennika do akceptacji w kolejnych latach.

Z poważaniem

CZŁONEK ZARZĄDU  
Arriva RP Sp. z o.o.

*Marek Bolewicz*