

## Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

### Kwestie otwarte nt. przypisywania kategorii linii kolejowej w PKP PLK S.A.

- 1. Czy wagi parametrów „prędkość techniczna” w wysokości 60 % oraz „natężenie ruchu” w wysokości 40% są optymalne? Jeśli nie, prosimy o inne propozycje wraz z uzasadnieniem.**

Parametry „prędkość techniczna” i „natężenie ruchu” a także ich względny udział w procesie przyznawania kategorii liniom kolejowym same w sobie nie mają kluczowego znaczenia dla przewoźników.

Warto podkreślić, iż w przypadku „natężenia ruchu” interesy zarządcy i przewoźników są nawet sprzeczne: zarządca chciałby mieć linię wykorzystaną w możliwie pełny sposób (wyższa stawka, większe wpływy), natomiast dla przewoźników najkorzystniej jest, gdy ruch na danej linii jest znikomy (niższa stawka, trasowanie zgodne z zamówieniem). Pojawia się też zagadnienie, czy wraz ze wzrostem natężenia stawka powinna rosnąć czy maleć. Za wzrostem przemawia prawo popytu (większy popyt – większa stawka), za spadkiem – podział kosztów stałych (stałe koszty utrzymania dzielone na większą liczbę realizowanych przewozów).

Z kolei prędkość techniczna może być interesująca tylko i wyłącznie w takim zakresie, w jakim odpowiada prędkości handlowej przekładającej się na rzeczywisty czas jazdy. Usługa przewozu obejmuje bowiem dostarczenie pasażera bądź towaru w określone miejsce w określonym czasie, a nie przejazdu z wyższą, bądź niższą prędkością. W sytuacji występowania – powszechnych na naszej sieci - ograniczeń stałych i czasowych, zwłaszcza sąsiadujących ze sobą prędkość techniczna jest często wartością teoretyczną.

Traktując dostęp do infrastruktury jak usługę należy przyjąć, że jej wartość powinna być zależna od zgodności z zamówieniem. Jeśli zarządca nie jest w stanie zapewnić zamówionych parametrów ruchu (ze względu na wypełnioną przepustowość, konieczność przepuszczania innych pociągów, archaiczny system prowadzenia ruchu, skomplikowane procedury wewnętrzne, ale również ograniczenia nacisków na oś) to stawka powinna to rekompensować. Cennik powinien być pochodną mechanizmu rynkowego, co zarazem mobilizowałoby zarządcę do zapewniania tego, na czym najbardziej zależy przewoźnikom. Tymczasem obecny system uzależnienia stawki od suchych parametrów nie mających praktycznego przełożenia na konkurencyjność oferty przewozowej i zgodność zamówień z ich rzeczywistą realizacją.

Wobec powyższego należy uznać, iż sposób kategoryzacji linii i wagi poszczególnych parametrów to wewnętrzna sprawa zarządcy infrastruktury, a samo natężenie wyrażane w wartościach bezwzględnych nie znajduje odzwierciedlenia w warunkach oferowanych przewoźnikom i generalnie nie powinno stanowić parametru wpływającego na poziom stawek. Przewoźników interesuje zgodność realizacji z zamówieniem pod kątem całego przewozu (prędkość handlowa od A do B, brak ograniczeń nacisków na oś, etc.) a nie algorytm wyznaczania teoretycznych kategorii linii.

**2. Czy dopuszczalna prędkość techniczna dla pierwszego parametru pociągów na poziomie do 40 km/h jest uzasadniona? Czy uwzględnia stan infrastruktury kolejowej?**

Nie, nie jest uzasadniona. W zakresie 0-40 km/h powinien funkcjonować co najmniej podział na 0-20 km/h oraz 20-40 km/h.

**3. Czy ze względu na różnice dopuszczalnej prędkości na odcinkach linii, należy przygotować odrębne kategorie dla odcinków linii dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych?**

W przypadku parametru prędkości (docelowo prędkości handlowej) do poziomu 100 km/h nie musi być rozróżnienia, gdyż zarówno pociągi pasażerskie jak i towarowe są w stanie „skonsumować” dostarczany przez zarządcę parametr prędkości. Powyżej tego poziomu z prędkości korzystają tylko przewoźnicy pasażerscy i to oni powinni płacić za zwiększone możliwości, a stawka dla ruchu towarowego nie powinna już rosnać.

Do rozważenia pozostaje argument o pierwszeństwie trasowania ruchu pasażerskiego przed towarowym. Przy zamianie teoretycznego parametru „natężenia ruchu” na zgodność trasy przyznanej z zamówieniem pociągi pasażerskie i towarowe mogłyby być traktowane jednakowo. Jeśli natomiast priorytet w trasowaniu nie ma odniesienia w stawce powinny być wyższe dla pociągów uprzywilejowanych w tym zakresie.

**4. Próba zdefiniowania bardziej optymalnych przedziałów dla „prędkości technicznej” – w tym celu prosimy o wypełnienie załączonego formularza.**

Wg poniższej tabeli:

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej						
	1	2	3	4	5	6	7
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	0-20	20-40	40-60	60-80	80-100	100-130	>130
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	0-20	20-40	40-60	60-80	80-100	brak kategorii	

**5. Czy natężenie ruchu powyżej 40 pociągów na dobę należy uznać jako wysokie, aby uzyskać parametr najwyższy tj. 5? Taki sam parametr osiągną linie o natężeniu ruchu powyżej 300 pociągów na dobę.**

Nie można liczyć natężenia w wartościach bezwzględnych, gdyż na linii z lepszą przepustowością większa liczba przejeżdżających pociągów nie wyczerpuje przepustowości podczas gdy nawet mała liczba przejazdów może spowodować jej pełne wykorzystanie na liniach słabo wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę techniczną bądź zasoby ludzkie (np. przy okresowym zamykaniu posterunków ruchu).

Generalnie – tak jak zostało to podkreślone w punkcie 1 – przepustowość jest wewnętrzną sprawą zarządcy infrastruktury, a przewoźnicy oczekują opłat adekwatnych do stopnia realizacji zamówienia.

Powyższe nie powinno wykluczać możliwości stosowania przez zarządcę czasowych obniżek wysokości stawek („promocji”) na poszczególnych, słabo wykorzystywanych liniach celem przyciągnięcia na tory większego wolumenu towarów i/lub rozładowania przepełnionej infrastruktury na pobliskich szlakach.

**6. Czy taka sama skala natężenia ruchu powinna obejmować ruch dalekobieżny oraz ruch aglomeracyjny?**

Tak, stawka powinna być taka sama bo podstawową cechą trasy jest zajęcie infrastruktury w funkcji czasu. Jeśli na skutek zapotrzebowania należy uruchamiać znaczną ilość pociągów aglomeracyjnych powinno to być uwzględniane przez organizatora tych przewozów i odpowiednio finansowane. Sam mechanizm stawek powinien jednak pozostać taki sam dla wszystkich rodzajów transportu, bo z punktu widzenia rynku przewozowego (innych przewoźników starających się o trasy) nie ma znaczenia jaki rodzaj pociągu zajmuje przepustowość.

**7. Czy do określenia natężenia ruchu powinny być brane dane historyczne (n-2), czy może planowana praca eksploatacyjna, czy też może dane co miesiąc aktualizowane? Może to być istotny element w związku z licznymi modernizacjami linii kolejowych.**

Przede wszystkim przewoźnicy cenią sobie stałość cennika, gdyż umożliwia to efektywniejsze planowanie przewozów i inwestycji (nie wyklucza to obniżek poziomu stawek). Stąd do określania natężenia powinny być brane pod uwagę zarówno dane historyczne, jak i prognozy dotyczące przyszłych przewozów w odpowiednich proporcjach. Dane historyczne mogą obejmować nie tylko poprzedni rok (n-2), ale – po przypisaniu odpowiednich wag – również rok bieżący (miesiące do momentu złożenia propozycji do UTK) oraz ewentualne szacunki na przyszłość. Mechanizm taki, co doprowadzi do ustabilizowania i ograniczenia fluktuacji otrzymywanych wyników.

**8. Próba zdefiniowania bardziej optymalnych przedziałów dla „natężenia ruchu” – w tym celu prosimy o wypełnienie załączonego formularza.**

Jak zaznaczono wcześniej „natężenie ruchu” wyrażane w wartościach bezwzględnych jest wewnętrzną sprawą zarządcy infrastruktury i nie powinno

wpływać wprost na kategorię linii oraz w konsekwencji poziom stawek dla przewoźników.

Rynkową transpozycją parametru „natężenia ruchu” jest zaproponowany wcześniej mechanizm uiszczania opłaty za zgodność zamówienia z realizacją. Dzięki temu przewoźnicy będą ponosić opłaty skorelowane z jakością dostarczanej usługi.

## **Kwestie otwarte nt. wstępnych wniosków do projektu instrukcji kalkulacji stawek**

### **1) Dotyczące bazy kosztowej, w tym:**

- a) Czy do bazy kosztów powinno uwzględniać się koszty związane z utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych, o rekompensatę których ubiegać się mogą zarządcy (Rozp. Rady EWG NR 1192/69 o normalizacji rachunkowości)?**

Tak, natomiast uzyskana przez zarządcę rekompensata powinna *ex post* pomniejszać bazę kosztową zarządcy.

- b) Jakie benchmarki na potrzeby kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury?**

**W tym zakresie prosimy o następujące informacje dodatkowe:**

- i) Czy należy dokonać oceny wysokości kosztów operatora infrastruktury poprzez określenie odpowiednich benchmarków w kontekście użycia koncepcji przedsiębiorcy efektywnego?**

Tak.

- ii) Propozycje dotyczące najbardziej odpowiednich benchmarków – lista benchmarków,**

Zarządca narodowej infrastruktury kolejowej jest monopolistą naturalnym, stąd ustalenie wiarygodnych benchmarków jest niezwykle trudne.

Jednym z benchmarków mogą być koszty ogólnego zarządu, kalkulowane zwyczajowo na poziomie 15%.

Celem stworzenia wiarygodnych benchmarków proponujemy również wprowadzenie rozliczeń porównawczych na poziomie poszczególnych Zakładów Infrastruktury (IZ), dzięki czemu możliwe będzie odniesienie do siebie kosztów utrzymania różnych rodzajów linii. W modelu tym IZ prowadziłyby kalkulacje osobno dla charakterystycznych elementów infrastruktury (np. koszt utrzymania 1km linii danej klasy). Równocześnie należy wprowadzić mechanizm motywujący do ponoszenia jak najniższych kosztów (przy zachowaniu zamówionych parametrów linii).

**iii) Propozycje dotyczące sposobu wyznaczenia benchmarków – m.in. źródła danych, uzależnienie skali działalności zarządcy infrastruktury od wartości benchmarku,**

Przyjmowane rozwiązania powinny obejmować zarządców publicznych tj. takich, którzy za zarządzanie i/lub utrzymanie infrastruktury kolejowej pobierają od państwa lub jednostek samorządu terytorialnego dotacje na ten cel. W kwestii szczegółowych rozwiązań jest to pytanie do zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi nie mają odpowiedniej wiedzy do proponowania wiarygodnych szacunków uzależnienia skali działalności od wartości wskaźników.

**iv) Propozycje dotyczące sposobu wyznaczenia wskaźnika dla kosztów pośrednich – m.in. źródła danych (np. najbardziej efektywne kosztowo dane zarządców, dane zewnętrzne, itp.), uzależnienie skali działalności zarządcy infrastruktury od wartości wskaźnika,**

Dla kosztów pośrednich rozumianych jako koszty ogólnego zarządu można przyjąć benchmark na poziomie 12-15%. W odniesieniu do ewentualnych innych grup kosztów pośrednich odpowiednie benchmarki powinien wyznaczyć niezależny doradca zewnętrzny, znający zwyczajową strukturę kosztów w porównywalnych organizacjach.

**c) Jaka amortyzacja na potrzeby kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury?**

Przewoźnicy zdecydowanie stoją na stanowisku, iż amortyzacja nie powinna być wliczana do bazy kosztowej zarządcy infrastruktury. Zarządca powinien zarządzać majątkiem należącym do państwa – w tym przypadku liniami kolejowymi podobnie jak GDDKiA zarządza drogami. Nie ma natomiast uzasadnienia dla wliczania do kosztów amortyzacji inwestycji w majątek narodowy i obciążania jej odtworzeniem przewoźników za pośrednictwem stawek dostępu.

Aby wprowadzić takie rozwiązanie należy przeprowadzić postulowane przez nas od dłuższego czasu przekształcenia organizacyjno-prawne, w tym przekształcenie PKP PLK ze spółki prawa handlowego w agendę rządową.

**2) W tym zakresie prosimy o Dotyczące alokacji dotacji, w tym:**

**a) Czy projekcje bazy kosztowej będą pomniejszały również (tj. w przypadku przewidywanych dotacji na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej, pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego) ewentualne przewidywane dotacje na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące od jednostek samorządu terytorialnego (w tym od Marszałków Województw)?**

Tak.

**3) Dotyczące pracy eksploatacyjnej, w tym:**

- a) Która z metod wyznaczania projekcji pracy eksploatacyjnej (1/ na podstawie danych historycznych; 2/ na podstawie badań / wywiadów rynkowych; 3/ na podstawie zapotrzebowań na przewozy zgłoszonych przez przewoźników) byłaby najdokładniejsza i możliwa do szybkiego zastosowania (przy uwzględnieniu obecnych przepisów prawnych)?**

Należy skonstruować algorytm uwzględniający wszystkie powyższe metody i przypisać im odpowiednie wagi (np. dane historyczne – 0,4; wywiady rynkowe – 0,3; prognozy niezależnych ekspertów – 0,3).

Rafał Milczarski

Michał Litwin