

Gdynia, dnia 09 09.2011 r.

Nr SKMEI 1 – 070 – 12/11

Urząd Transportu Kolejowego
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa

W nawiązaniu do materiałów otrzymanych drogą elektroniczną w dniu 6 września 2011 r. niniejszym przedstawiamy swoje propozycje i uwagi do przedstawionych tematów:

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.

Propozycje przedstawione w opracowaniu Zespołu ds. stawek dostępu w zakresie wagi parametrów uważamy za przemyślane, logiczne i rozsądne. Zaproponowana metodologia wprowadza niezbędną elastyczność w układzie stosowania naturalnych mechanizmów rynkowych, a tym samym uatrakcyjnia transport kolejowy jako taki, a z drugiej strony umożliwia zarządcy infrastruktury optymalizowanie ruchu pociągów w odniesieniu do parametru przepustowości linii kolejowej, mającego znaczenie zwłaszcza w przypadku osiągnięcia „przepustowości krytycznej”, tj. osiągającej lub zmierzającej do osiągnięcia wartości „100%”.

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

Na tak postawione pytanie przedstawienie jednej konkretnej odpowiedzi jest niezwykle trudne. Poszczególne przedziały „prędkości technicznej” można określić np. w układzie procentowym poszczególnych przedziałów prędkości w stosunku do całej czynnej i eksploatowanej krajowej sieci kolejowej. Wówczas można by niejako retrospektywnie tak dobrać poszczególne konkretne przedziały prędkości technicznej, aby każda z przykładowo pięciu kategorii linii kolejowych obejmowała mniej więcej 20% całej dostępnej krajowej sieci kolejowej. Z uwagi na to, iż udział infrastruktury zmodernizowanej do prędkości powyżej 120 km/h systematycznie rośnie byłoby to działanie logiczne, pozwalające elastycznie dopasowywać poszczególne przedziały „prędkości technicznej” do aktualnego stanu sieci kolejowej jako całości. W obecnym stanie faktycznym pierwszy parametr pociągów w kategorii „prędkość techniczna” może być określony na poziomie „40 km/h” albo nieco wyższym – „50 km/h”.

Wydział Infrastruktury

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

Z uwagi na stan techniczny krajowej infrastruktury kolejowej, jak również stosunkowo niewielką liczbę nowoczesnych wagonów towarowych uważamy propozycję różnicowania prędkości na odcinkach linii w zależności od rodzaju pociągu za uzasadnioną.

4. Próba zdefiniowania bardziej optymalnych przedziałów dla „prędkości technicznej” –

PROPOZYCJA PKP SKM W TRÓJMIEŚCIE

Parametr: dopuszczalna prędkość techniczna

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	$0 < V_{\max} \leq 50$	$50 < V_{\max} \leq 80$	$80 < V_{\max} \leq 100$	$100 < V_{\max} \leq 140$	$V_{\max} > 140$
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	$0 < V_{\max} \leq 40$	$40 < V_{\max} \leq 60$	$60 < V_{\max} \leq 80$	$80 < V_{\max} \leq 100$	$V_{\max} > 100$

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.

Wydaje się na pierwszy rzut oka, iż wskazany powyżej miernik (powyżej 40 pociągów na dobę) jest stosunkowo niewielki, ale należy go naszym zdaniem odnoście do aktualnej sytuacji na rynku kolejowym w Polsce, zarówno co do stanu technicznego infrastruktury, jak również do natężenia ruchu pociągów – tak pasażerskich jak i towarowych. Tylko zastosowanie w obliczeniach danych „z gruntu”, które są w posiadaniu PKP PLK S.A. pozwoli zoptymalizować ten parametr i wówczas może okazać się, iż liczba „40” nie jest za wysoka. Całość zależy również od tego, ile mamy obecnie w Polsce linii kolejowych (odcinków linii), na których średniodobowe natężenie ruchu pociągów jest liczone w setkach. Pragniemy już tu zaznaczyć, iż stoimy na stanowisku, iż parametr „natężenie ruchu” należy określać uwzględniając rodzaj ruchu pasażerskiego (czy obejmuje przewozy o charakterze aglomeracyjnym czy też nie). Zastosowanie tegoż „współczynnika korygującego” umożliwi praktyczne rozwiązanie problemu nakreślonego w niniejszym pytaniu.

Wydział Infrastruktury

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

Stoimy na stanowisku, iż skala natężenia ruchu obejmująca ruch dalekobieżny oraz ruch aglomeracyjny powinna być zróżnicowana. Uwaga ta wynika z jednej strony z doświadczenia tutaj. Spółki jako przewoźnika kolejowego realizującego co do zasady przewozy o charakterze aglomeracyjnym, zaś z drugiej strony z faktu powstawania systemów szybkiej kolei miejskiej również w innych aglomeracjach niż gdańska. Nowe trendy polityczne, strategiczne i społeczne w kategorii wzrostu znaczenia transportu szynowego w sprawnej obsłudze metropolii każą na ten problem spojrzeć również z perspektywy dostępu do infrastruktury kolejowej, m.in. w zakresie jej przepustowości (i jej poprawy) oraz rodzaju pociągów, które po tej infrastrukturze się poruszają. Problemem natury prawnej może tu być brak definicji „przewozów aglomeracyjnych” w obowiązujących przepisach prawa powszechnie obowiązującego, ale wydaje się to być do rozwiązania w ten sposób, iż termin ten zostanie zidentyfikowany i wyjaśniony w innym miejscu w formie np. określenia minimalnej liczby par pociągów osobowych w danej relacji lub na danym odcinku, zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych, która spełnia wymogi ruchu aglomeracyjnego. Będzie to stanowiło element pożądaną społecznie segmentyzacji przewozów pasażerskich w kierunku generalnie obniżania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów aglomeracyjnych jako przewozów o masowym charakterze. Zmniejszenie stawki jednostkowej dostępu do infrastruktury zachęci organizatorów publicznego transportu zbiorowego do zwiększania liczby połączeń pasażerskich w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji, co wpłynie pozytywnie, z jednej strony na atrakcyjność transportu kolejowego pod względem częstotliwości kursowania, a z drugiej strony na przychody zarządcy infrastruktury. Wydaje się być logicznym odniesienie parametru „natężenia ruchu” do parametrów technicznych (a zatem przepustowości) danej linii kolejowej, co w powiązaniu ze zróżnicowaniem poszczególnych przedziałów w zależności od charakteru (rodzaju) pociągu pasażerskiego uniemożliwi automatyczne niejako wpasowywanie połączeń aglomeracyjnych zawsze w najwyższą stawkę. PKP PLK S.A. może wskazać bezpośrednio w Regulaminie Dostępu, które linie kolejowe (odcinki linii) będą zróżnicowane od strony stawek dostępu w zależności od charakteru przewozów (może decydować o tym albo czynnik historyczny albo określone parametry gwarantujące wysoki poziom przepustowości albo znaczenie określonej infrastruktury dla potencjalnej obsługi danej aglomeracji). Drugim czynnikiem, sprzężonym ściśle z wyżej zaproponowanym, byłoby funkcjonowanie na danym odcinku linii kolejowej określonej liczby par pociągów aglomeracyjnych, proporcjonalnej do przepustowości.

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.

Co do zasady wskazujemy **metodę nr 1**, tj. jako podstawę należy przyjąć „**dane historyczne**”. Ma to znaczenie porządkujące i jest ważne dla zachowania pewnej ciągłości w zakresie planowania (tu: w aspekcie natężenia ruchu). W wielu aspektach opracowania „Zespołu ds. stawek dostępu” podkreśla się konieczność zachowania stałości i ciągłości, co ma bezpośredni związek z przewidywalnością pewnych procesów oraz możliwością efektywnego i racjonalnego prowadzenia działań planistycznych. Uważamy, iż również w tej materii zasada ta powinna mieć zastosowanie. W przypadku prowadzenia prac modernizacyjnych linii kolejowej zasada „danych historycznych”

Wydział Infrastruktury

również może mieć zastosowanie w związku z tym, iż działania te zakładają poprawę parametrów eksploatacyjnych, a co za tym idzie utrzymanie natężenia ruchu co najmniej na poziomie sprzed modernizacji. Metoda „planowanej pracy eksploatacyjnej” powinna mieć zastosowanie np. do sytuacji, gdy z danej linii kolejowej nie korzystają przewoźnicy pasażerscy, ale noszą się z takim zamiarem w bliższej przyszłości i zamiar ten jest odpowiednio udokumentowany (np. poprzez ujęcie linii kolejowej do modernizacji w ramach RPO; formalne oświadczeniem przewoźnika; opracowanie konkretnego modelu ruchu pociągów w studium wykonalności itp.).

8. Próba zdefiniowania bardziej optymalnych przedziałów dla „natężenia ruchu”

PROPOZYCJA PKP SKM W TRÓJMIEŚCIE

Parametr: natężenie ruchu

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów na 1 km toru	0<N≤6	6<N≤12	12<N≤24	24<N≤48	N>48
Dla linii z ruchem aglomeracyjnym	0<N≤12	12<N≤24	24<N≤48	48<N≤96	N>96

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)?

Proponujemy uwzględnić w tym przypadku postanowienia art. 33 ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym tj. uwzględnić koszty pomniejszone o otrzymaną rekompensatę.

- 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?

Ocena wysokości kosztów zarządcy infrastruktury kolejowej jak najbardziej powinna opierać się na benchmarkingu, w tym przede wszystkim w oparciu o benchmarki krajowe.

Wydział Infrastruktury

- ii) Propozycje dotyczące najbardziej odpowiednich benchmarków – lista benchmarków.

Przykładowe wskaźniki:

- koszty ogółem utrzymania linii kolejowej / wykonana praca eksploatacyjna
- koszty ogółem prowadzenia ruchu / wykonana praca eksploatacyjna

Benchmarking powinien uwzględniać wykorzystanie linii kolejowej /zwiększone natężenie ruchu determinuje wzrost kosztów w przeliczeniu na km linii, ale jednocześnie poprawia efektywność w przeliczeniu na poc-km/

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

Źródło danych: informacje pochodzące od krajowych podmiotów – zarządców infrastruktury kolejowej. Przy ocenie porównawczej należy uwzględnić wielkość przedsiębiorstwa, tj. skale działalności /podział na skalę regionalną i krajową/.

- 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,

Poziom wskaźnika dla kosztów pośrednich zawsze będzie się różnił wśród przedsiębiorstw w obrębie z tej samej branży. Wpływ na taki stan rzeczy ma m.in. skala działalności przedsiębiorstwa i dlatego też powinna być ona brana pod uwagę przy ocenie wskaźnika. Źródłem danych do wyznaczenia wskaźnika powinny być informacje kosztowe pochodzące bezpośrednio od danego przedsiębiorcy, przy czym metodologia liczenia powinna być jednakowa dla wszystkich podmiotów.

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

W tym zakresie prosimy o następujące informacje dodatkowe:

- i) Czy amortyzacja powinna być równa amortyzacji finansowej czy skorygowana na potrzeby kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury?

Metoda amortyzacji powinna być zgodna z prawem bilansowym, tzn. przy ustalaniu stawki amortyzacyjnej uwzględnić należy okres ekonomicznej użyteczności środka trwałego. Poprawność stosowanych stawek amortyzacji środków trwałych powinna być przez każdego Zarządcę infrastruktury okresowo weryfikowana. Stawkę należy zweryfikować w sytuacji, gdy odpisy nie odzwierciedlają utraty wartości środka trwałego. Najczęstszym błędem przy określaniu stawki amortyzacyjnej jest bezzasadne zastosowanie stawek podatkowych.

- ii) Czy amortyzacja powinna być ujednolicona poprzez zdefiniowanie stawek amortyzacyjnych dla zarządców infrastruktury?

Nie. Wybór stawki amortyzacyjnej powinien odzwierciedlać rzeczywiste zużycie środka trwałego. Oczywiście nie zawsze jest to uzależnione od okresu użytkowania danego składnika majątku. Intensywność wykorzystania środka trwałego /natężeniu ruchu na określonej linii/ powinna mieć zasadnicze znaczenie przy określaniu stawki amortyzacyjnej.

Wydział Infrastruktury

- iii) Propozycje dotyczące stawek amortyzacyjnych dla poszczególnych grup środków trwałych infrastruktury kolejowej

Podmiot świadczący usługi dostępu do infrastruktury kolejowej powinien posiadać swobodę w ustalaniu wymiaru stawki amortyzacyjnej, przy czym stawka ta powinna odzwierciedlać rzeczywistą utratę wartości środka trwałego.

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)?

Każdego rodzaju dofinansowanie działalności Zarządcy powinno pomniejszać wysokość projekcji bazy kosztowej. Dotacje od Marszałków Województw powinny być traktowane tak samo jak otrzymane środki publiczne pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego oraz środki unijne.

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)?

Uważamy, że do projekcji pracy eksploatacyjnej należy wykorzystać dane historyczne z uwzględnieniem ewentualnych pewnych zapotrzebowań na przewozy zgłoszone przez przewoźników

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR ds. PRZEWOZÓW

mgr Bartłomiej Buczek