

**OPŁATY ZA DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY
KOLEJOWEJ NA POPULARNYCH TRASACH
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
W LATACH 2012-2016**



Warszawa, listopad 2016

Urząd Transportu Kolejowego przeprowadził analizę poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

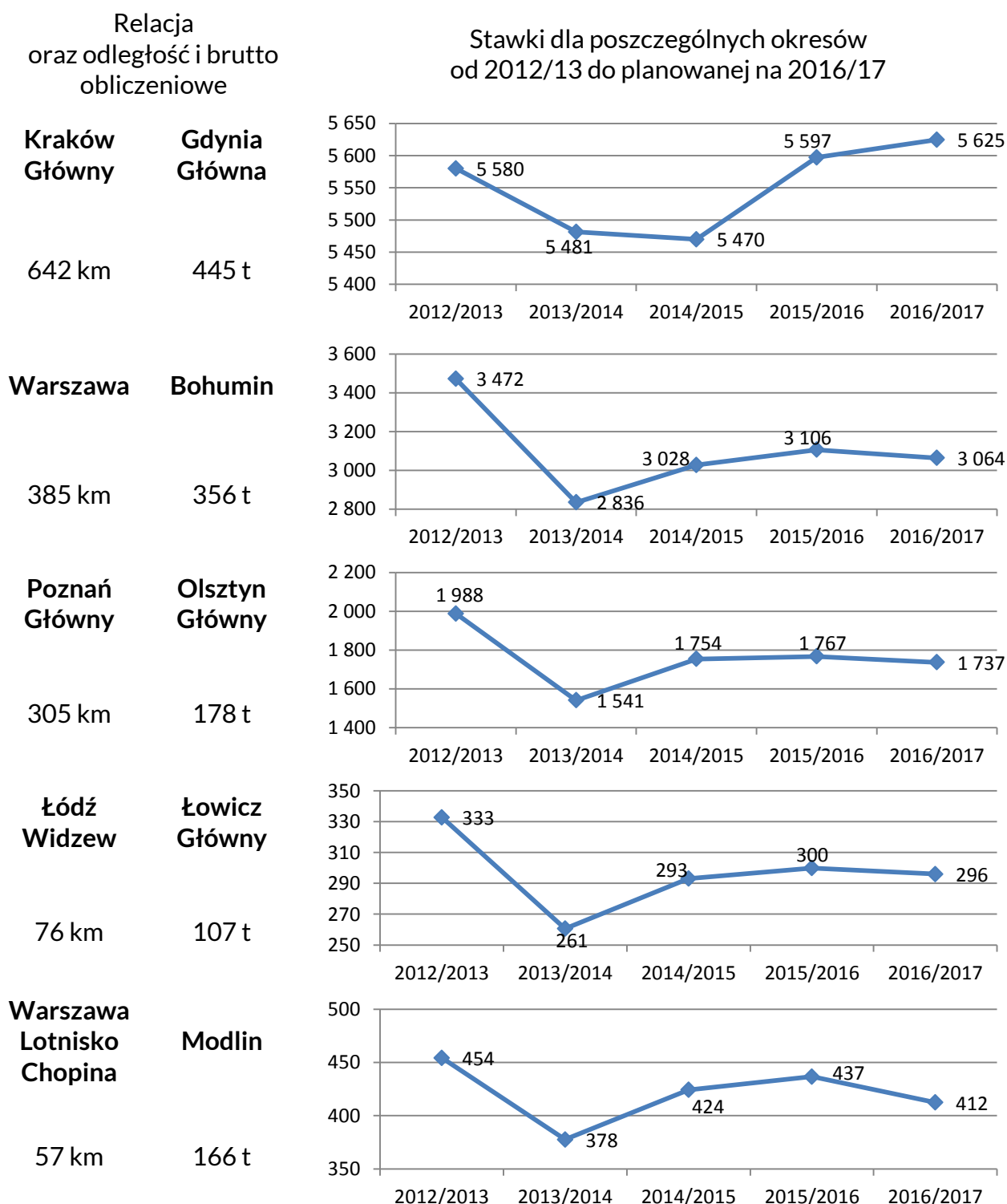
UTK poprosił Zarządcę o dane o najczęściej zamawianych i przydzielonych trasach (najpopularniejszych relacjach) z uwzględnieniem najczęściej zamawianych przedziałów mas brutto pociągów. Urząd interesowały dane historyczne z okresu obowiązywania rozkładów jazdy 2012/2013 do 2015/2016 oraz zamówione na okres 2016/2017 wraz ze podaniem opłat lub prognoz, z rozróżnieniem na trasy pociągów pasażerskich oraz towarowych.

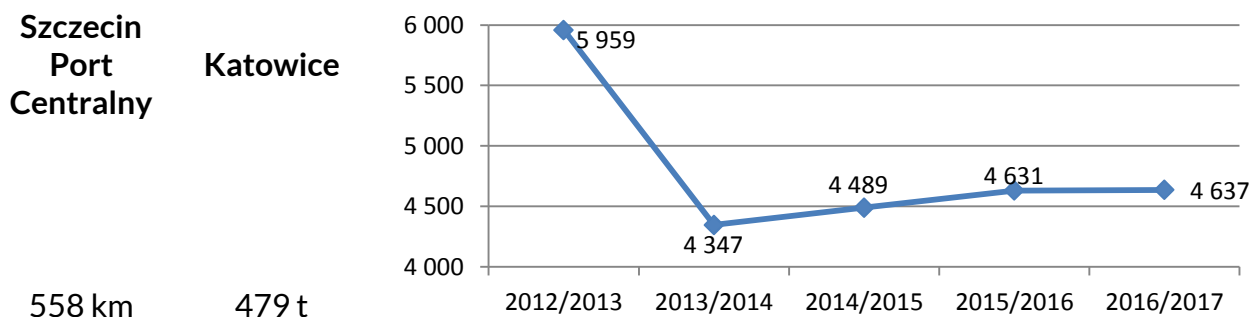
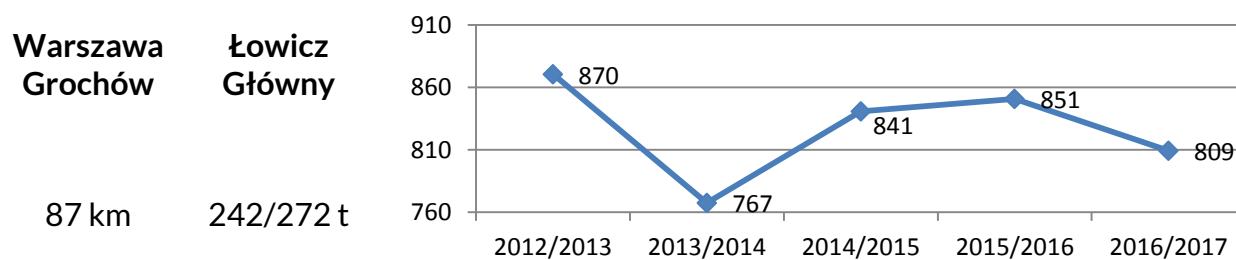
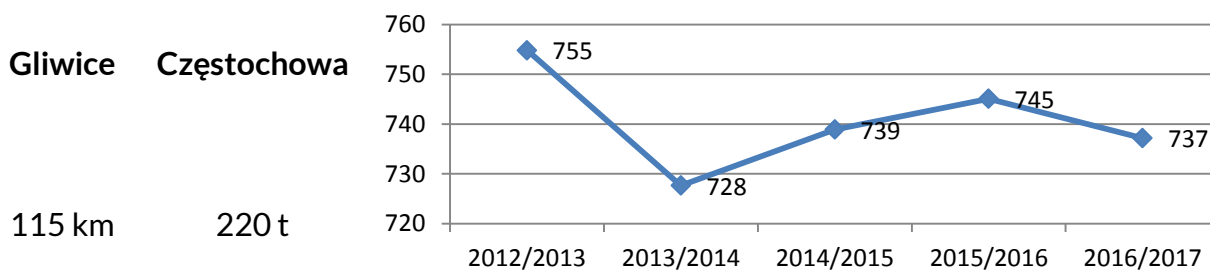
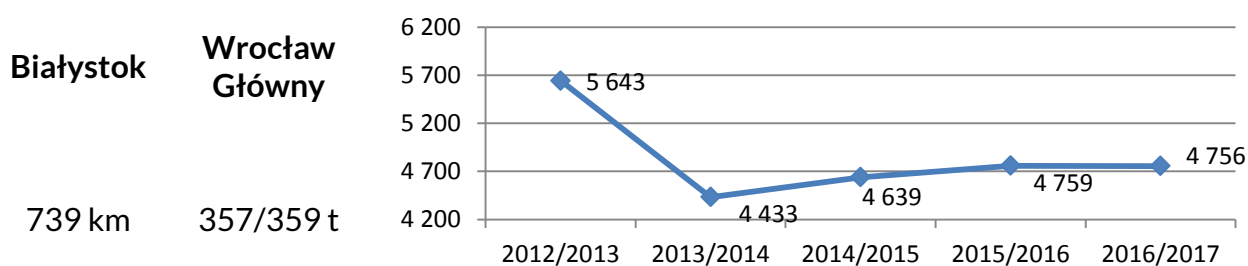
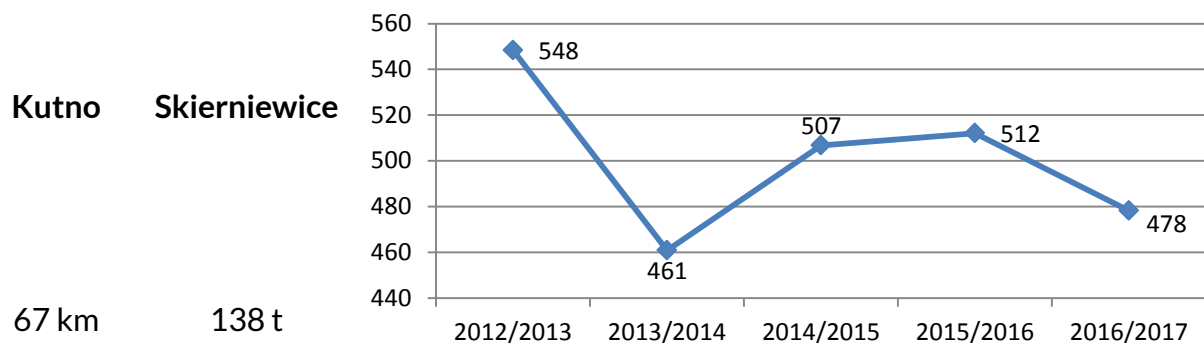
Celem analizy było między innymi określenie tendencji oraz porównanie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na przestrzeni ostatnich lat dla przewoźników pasażerskich oraz towarowych.

Poziom opłat za dostęp do infrastruktury jest jednym z najistotniejszych zagadnień regulacyjnych w transporcie kolejowym i ma kluczowe znaczenie dla konkurencyjności transportu kolejowego. Opłaty za dostęp są znaczącą częścią kosztów ponoszonych przez przewoźników i decydują o ich strategii oraz podejmowanych decyzjach biznesowych.

PKP PLK przedłożyło dane o najpopularniejszych zamawianych trasach, odrębnie dla pociągów pasażerskich i towarowych. Przedstawione informacje dotyczą tylko opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Nie zawierają przyznanых ulg i rekompensat. Dane przedstawiliśmy na wykresach.

I. Opłaty za zamówione trasy dla pociągów pasażerskich



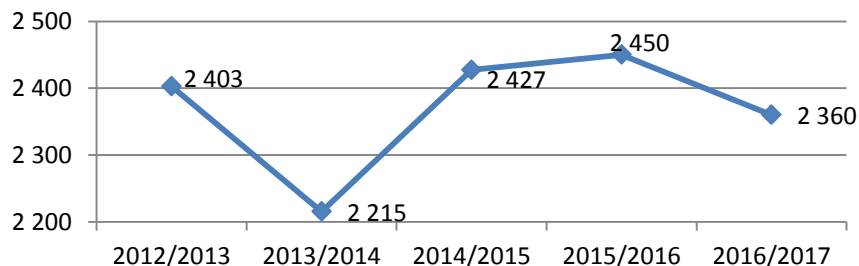


Kraków
Płaszów

Lublin

343 km

299 t

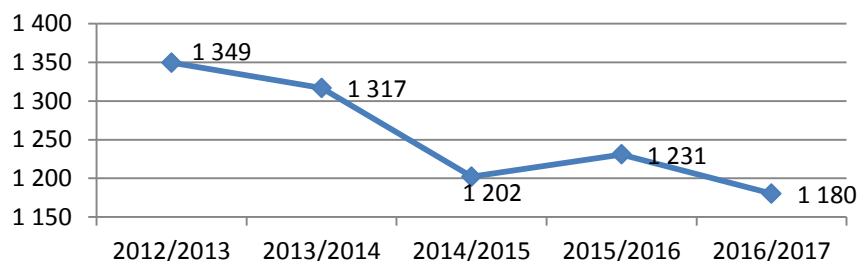


Warszawa
Czyste

Działdowo

149 km

322 t



II. Opłaty za zamówione trasy dla pociągów towarowych

Relacja
oraz odległość i brutto
obliczeniowe

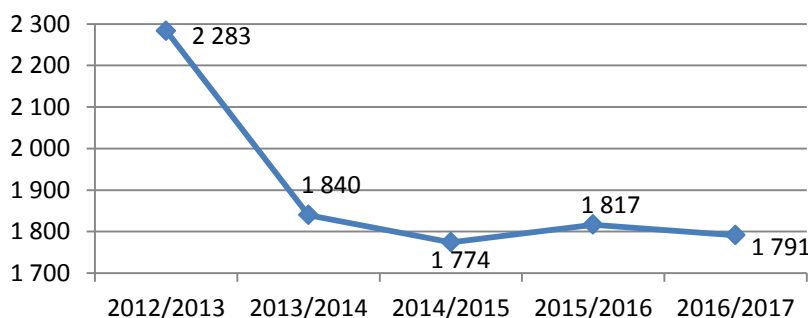
Stawki dla poszczególnych okresów
od 2012/13 do planowanej na 2016/17

Dąbrowa
Górnicza
Towarowa

Kraków
Nowa
Huta Nhc

95 km

2 799 t

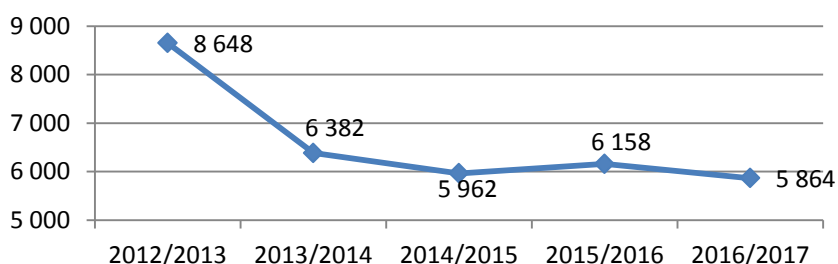


Sokółka

Warszawa
Główna
Towarowa
WOA

246 km

4 217 t

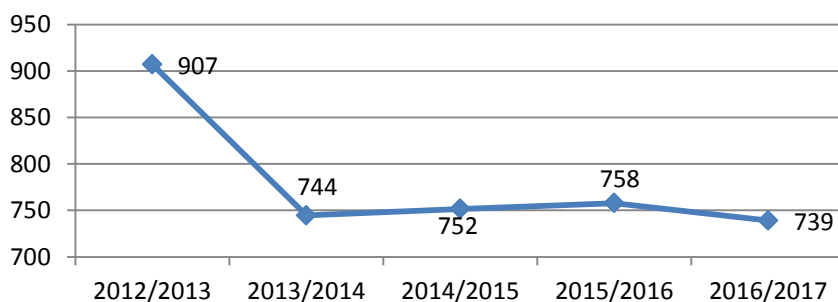


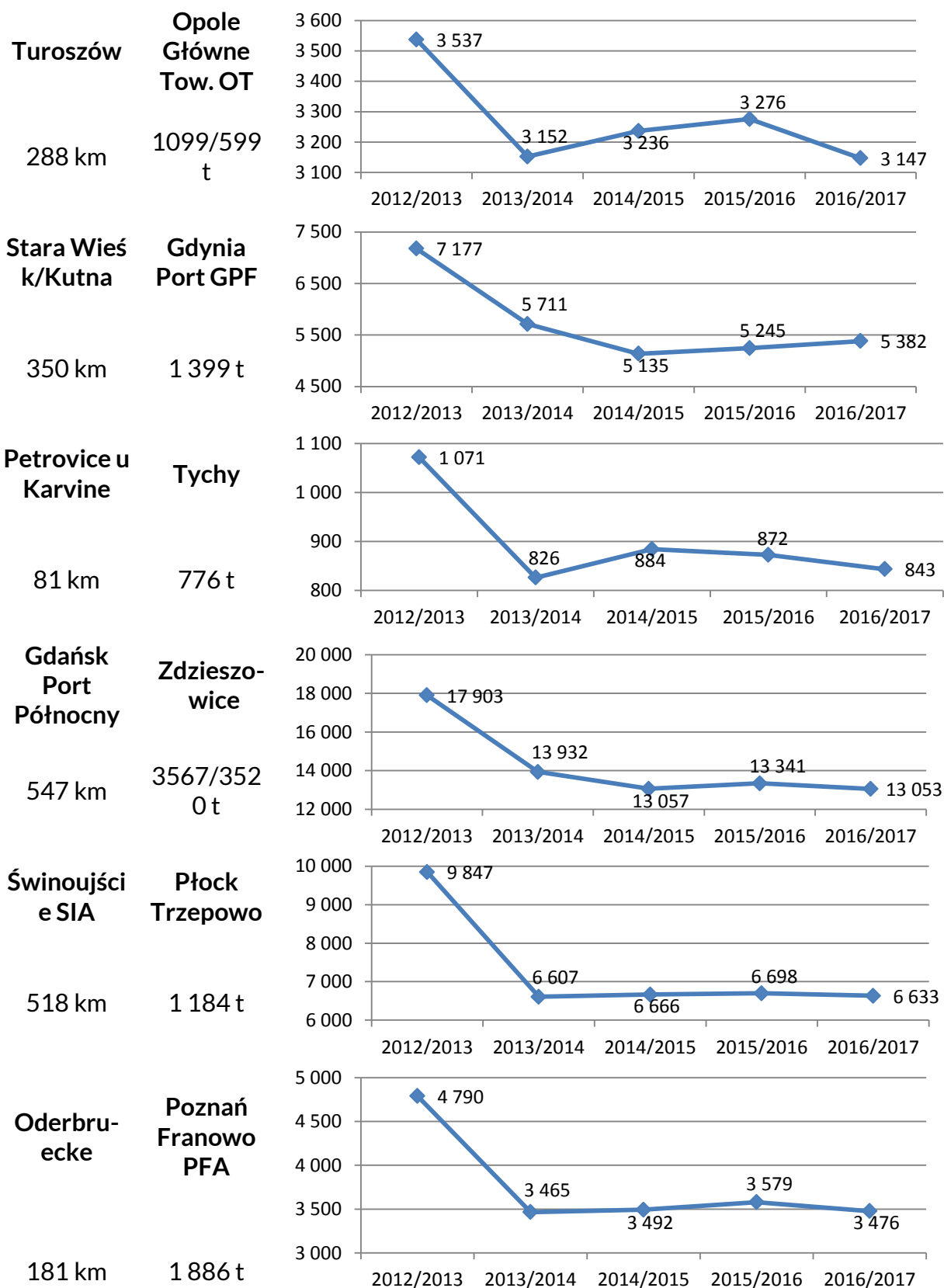
Zdzieszowice

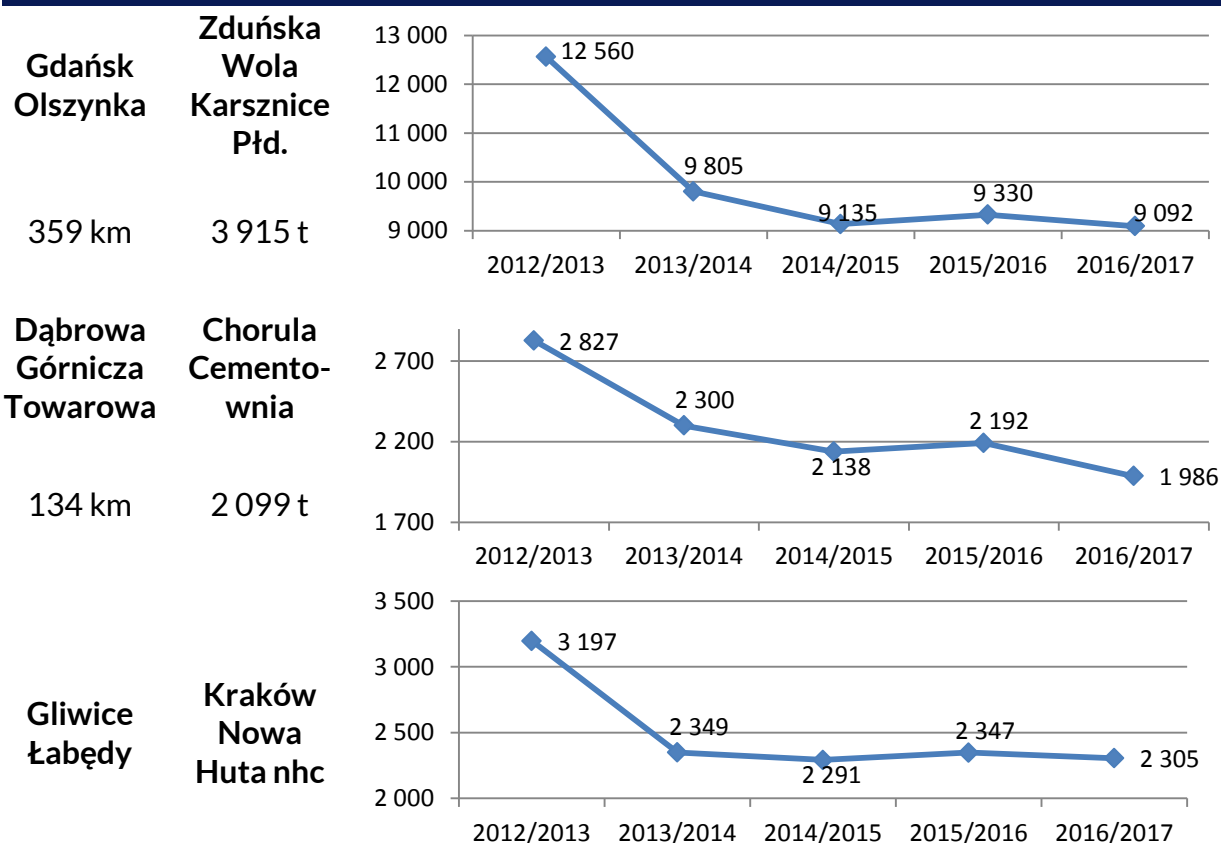
Pawłowice
Górniczne

88 km

999 t







Decydujący wpływ na wysokość stawek opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej mają koszty przyjęte do ich ustalania oraz prognozowana wielkość pracy eksploatacyjnej. Zarządca może przyjmować do bazy kosztowej służącej do ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej koszty, które są bezpośrednio ponoszone w rezultacie przejazdu pociągu. Dla ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej istotna jest także wielkość prognozowanej pracy eksploatacyjnej. Przy przyjęciu kosztów na niezmiennym poziomie oraz przy przyjęciu większej pracy eksploatacyjnej, stawka powinna ulec zmniejszeniu. W przypadku przyjęcia, że praca eksploatacyjna na sieci Zarządcy ulegnie zmniejszeniu, stawka powinna być odpowiednio wyższa.

Istotne jest także ustalanie kategorii danej linii kolejowej. Obecnie na sieci kolejowej wyróżnia się:

- 5 kategorii linii kolejowych dla linii, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej,
- 4 dla linii, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej dla pociągów pasażerskich,
- 5 kategorii linii kolejowych dla linii, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej,
- 3 dla linii, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej dla pociągów towarowych.

Kategorię linii kolejowej ustala Zarządca według średniej ważonej z kryteriów:

- dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe – waga 60%,
- średniodobowego natężenia ruchu – waga 40%.

Jeżeli parametry linii kolejowej się zmieniają, czyli gdy np. po modernizacji linii kolejowej zwiększa się dopuszczalna prędkość maksymalna pociągu, wtedy kategoria linii kolejowej wzrasta. Kategoria linii kolejowej również może wzrosnąć, gdy wzrośnie na niej natężenie ruchu kolejowego. W tych sytuacjach, opłata ponoszona przez przewoźnika kolejowego również może wzrosnąć, nawet w przypadku gdy mamy do czynienia ze spadkami jednostkowych stawek, gdyż dla wyższych kategorii linii są wyższe stawki jednostkowe. Możliwa jest też sytuacja przeciwna, gdy stawki jednostkowe ulegają zwiększeniu, a opłata podstawowa za daną trasę, z powodu obniżenia natężenia lub parametrów technicznych, ulega obniżeniu. Czym innym bowiem jest jednostkowa stawka dostępu do danej kategorii linii, a czym innym opłata za dostęp do danego odcinka linii kolejowej.

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od rodzaju pociągu (pasażerski, towarowy), jego masy oraz kategorii linii kolejowej. Dodatkowo do tak obliczonej opłaty mogą być stosowane podwyższenia i ulgi w opłacie podstawowej oraz inne rekompensaty. Podwyższenie opłaty podstawowej może nastąpić na skutek wydatków związanych z powiększeniem niewystarczającej zdolności przepustowej linii kolejowej. Ulga może być zastosowana np. w celu rozwijania nowych usług kolejowych lub w celu korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej. Przykładem takiej ulgi jest obecnie stosowana ulga dla pociągów intermodalnych. Przedstawione tu dane pokazują wysokość opłat podstawowych na najpopularniejszych trasach i nie uwzględniają ulg i rekompensat

Na zdecydowanej większości tras opłaty za dostęp do infrastruktury uległy obniżeniu. Obserwujemy również pożądaną przez przewoźników kolejowych tendencję do stabilizacji poziomu opłat. Dodatkowo stan infrastruktury kolejowej ulega stopniowemu polepszeniu w wyniku remontów i modernizacji, efektem czego jest zwiększenie dopuszczalnej prędkości na danych odcinku, co daje zmniejszenie czasu przejazdu pociągu na danej trasie. Tym samym przewoźnik niejednokrotnie otrzymuje usługę o wyższej jakości za taką samą lub nawet niższą opłatą. , Należy popierać taką tendencję, gdyż jest to m.in. jeden z celów polityki transportowej Unii Europejskiej i może skutkować przeniesieniem większej ilości przewozów na transport kolejowy.

Z danych dla przewozów pasażerskich, można wywnioskować, że mamy do czynienia ze stabilizacją oraz obniżeniem opłat dla wielu tras pociągów. Niewielkimi wahaniami cechują się m.in. opłaty za trasy relacji: Kraków Główny – Gdynia Główna, Łódź Widzew – Łowicz Główny, Warszawa Lotnisko Chopina – Modlin, Kraków Płaszów – Lublin, Warszawa Grochów – Bohumin. Na niektórych trasach można zauważyć obniżenie opłaty podstawowej, np. trasy: Poznań Główny – Olsztyn Główny, Białystok – Wrocław Główny, Szczecin Port Centralny – Katowice. Stabilizacja opłat często odbywa się równolegle z polepszeniem parametrów infrastruktury kolejowej, skutkującym zmianą kategorii linii kolejowej. Przykładem może być zwiększenie dopuszczalnej prędkości, skutkujące skróceniem czasu przejazdu na trasie Kraków

Główny – Gdynia Główna. Opłata na tej trasie w czasie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 wynosiła 5 579,93 zł, natomiast w czasie obecnie obowiązującego rozkładu jazdy 2015/2016 wynosi 5 596,98 zł. Po modernizacji linii czas jazdy uległ skróceniu o prawie dwie godziny.

Analiza opłat podstawowych za popularne trasy zamawiane przez przewoźników towarowych wskazuje na znaczne obniżenie opłat w okresie 2012-2016. Dla relacji Sokółka – Warszawa Główna Towarowa opłata w czasie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 wynosiła 8 647,79 zł, a w obecnie obowiązującym 6 158,08 zł. Prognozowana opłata na rozkład jazdy pociągów 2016/2017 ma wynosić 5 864,15 zł. Podobne zjawiska można pokazać dla opłaty za trasę Gdańsk Port Północny – Zdzeszowice. W czasie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 opłata wynosiła 17 903,05 zł, natomiast w obecnym - 13 340,84 zł. W obydwu przykładach dane dotyczą pociągów o dużej masie, odpowiednio brutto obliczeniowe: 4 217 t oraz 3567/3520 t. Dla pociągów towarowych o znacznie mniejszej masie, opłaty uległy obniżeniu. Opłata dla relacji pociągu Świnoujście SIA – Płock Trzepowo o masie 1 184 t w czasie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 wynosiła 9 846,92 zł, a w obecnie obowiązującym - 6 698,07 zł.

Z analizy wynika, że opłaty za dostęp do infrastruktury na polskim rynku kolejowym zaczęły cechować się stabilnością i stały się przewidywalne. W przypadku przewozów pasażerskich zauważalna jest tendencja utrzymywania się wysokości opłat na stałym poziomie, natomiast w przypadku tras dla pociągów towarowych opłaty uległy znacznemu obniżeniu.

Pomimo wyraźnej poprawy sytuacji nadal powinny być podejmowane działania w celu poprawy standardu przewozów kolejowych przy utrzymaniu bądź obniżeniu poziomu opłat za dostęp do infrastruktury. Takie instrumenty zostały przewidziane w już zaimplementowanych bądź niedługo wprowadzanych przepisach prawa Unii Europejskiej. Są to m.in. wprowadzanie zachęt dla zarządcy infrastruktury w celu obniżenia kosztów za dostęp do infrastruktury, obowiązek zapewnienia bilansowania działalności zarządcy przez Państwo czy zasada efektywności kosztowej zarządcy infrastruktury. Te działania są niezbędne dla zapewnienia konkurencji transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu.

Należy więc przewidywać, że przy ciągle zwiększającej się jakości infrastruktury kolejowej skutkującej zwiększeniem dopuszczalnej prędkości i zmniejszeniem czasów przejazdów pociągu, poziom opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej może zostać utrzymany na dotychczasowym poziomie. W konsekwencji może to spowodować zwiększenie konkurencyjności oraz zwiększenie udziału przewozów pasażerów oraz towarów w transporcie kolejowym.