

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/806,Aktualizacja-informacji-zawartej-w-publicacji-pt-Informacje-dotyczace-funkcjonow.html>  
17.05.2024, 20:19

Strona znajduje się w archiwum.

Aktualizacja informacji zawartej w publikacji pt. Informacje dotyczące funkcjonowania zarządców infrastruktury kolejowej w Polsce na podstawie wybranych wskaźników zamieszczonej na stronie internetowej UTK z dnia 12 czerwca 2011 r.

06.09.2011

W powyższej publikacji, w rozdziale pt. *Wskaźnik efektywności zaangażowanych środków finansowych zarządców*, w tekście oraz na Wykresie 7 aktualizuje się informację o planowanej przez Zarządcę PKP PLK S.A. na rjp 2011/2012 marży zysku. Po aktualizacji informacja ma brzmienie: *„Przewiduje natomiast doliczanie do opłat 10% marży zysku jedynie do usługi dodatkowej za świadczone usługi związane z obsługą wniosku o przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy”*.

Zgodnie z wymogami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą oraz rozporządzeniem Ministra

## *Infrastruktury*

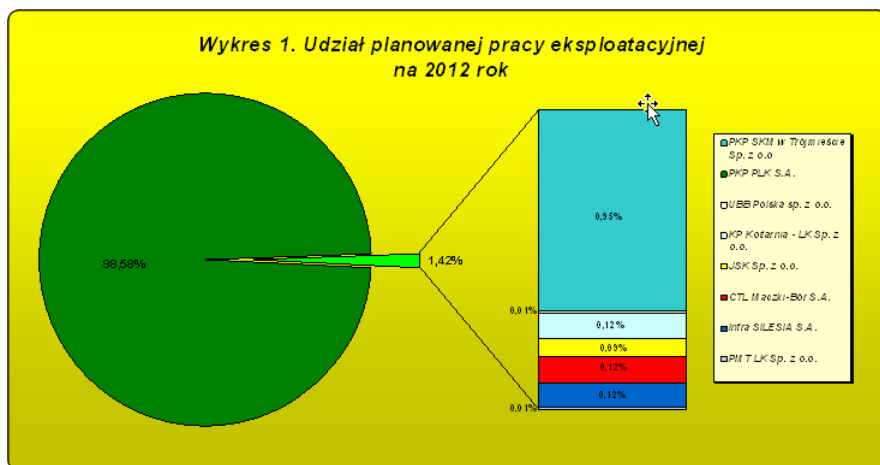
*z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274), zwanego dalej rozporządzeniem, 8 zarządców infrastruktury złożyło do Prezesa UTK wnioski o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury przez przewoźników kolejowych na rjp 2011/2012. Zarządcami tymi są:*

- 1. PKP PLK S.A.*
- 2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.*
- 3. UBB Polska sp. z o.o.*
- 4. Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o.*
- 5. JSK Sp. z o.o.*
- 6. CTL Maczki – Bór S.A.*
- 7. Infra SILESIA S.A.*
- 8. PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.*

*Na podstawie danych przedstawionych przez zarządców infrastruktury kolejowej we wnioskach o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat na rozkład jazdy pociągów 2011/2012 oraz w sprawozdaniach rocznych za 2010 rok, wykonano analizę podstawowych wskaźników charakteryzujących działalność zarządców infrastruktury na rynku kolejowym.*

*Udział poszczególnych zarządców w planowanej na 2012 rok pracy eksploatacyjnej*

*Udział planowanej przez zarządców pracy eksploatacyjnej na 2012 rok w łącznej pracy eksploatacyjnej wszystkich zarządców przedstawia poniższy Wykres 1.*



Źródło: Opracowanie własne UTK

Z przeprowadzonej analizy wynika, że 98,58% planowanej na 2012 rok pracy eksploatacyjnej wykonana zostanie na sieci głównego zarządcy PKP PLK S.A. Pozostali zarządcy realizować będą 1,42% planowanej pracy eksploatacyjnej.

PKP PLK S.A., jako jedyny zarządca, udostępnia infrastrukturę oraz świadczy usługi na obszarze całego kraju.

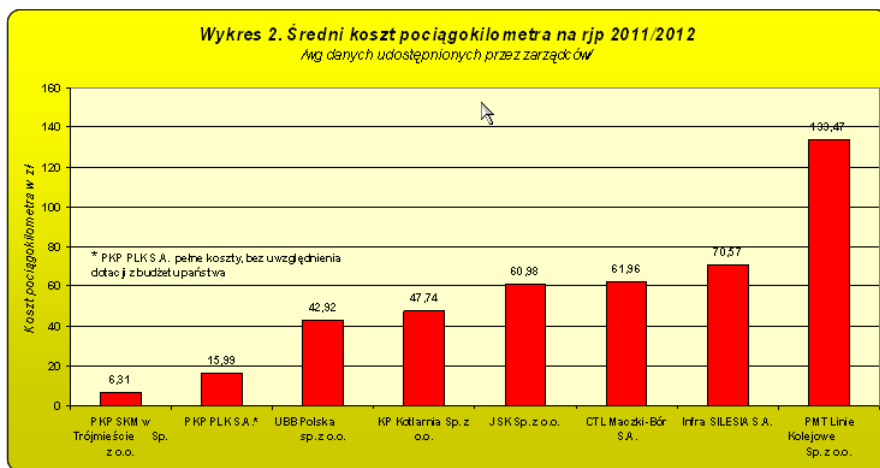
Pozostali zarządcy udostępniają infrastrukturę ograniczonej liczbie przewoźników, wykonujących przewozy często specjalistycznym taborem (np. przewóz węgla, żwiru, piasku podsadzkowego do kopalni) na ograniczonym obszarze. Infrastruktura kolejowa zarządcy UBB Polska sp. z o.o. łączy się z siecią niemiecką, a nie ma połączenia z infrastrukturą polską. Zarządca świadczy usługi przewozów pasażerskich tylko dla jednego, niemieckiego przewoźnika osób.

PKP PLK S.A. udostępnia infrastrukturę zarówno przewoźnikom osób jak i rzeczy. Na rozkład jazdy 2011/2012 zarządcy UBB Polska sp. z o.o. i PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., będą udostępniać infrastrukturę kolejową przewoźnikom pasażerskim. Zarządca PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., dotychczas udostępniający infrastrukturę kolejową tylko przewoźnikom rzeczy, przewiduje również zarządzanie linią kolejową będącą własnością samorządu terytorialnego, na której odbywają się przewozy pasażerskie. W latach 2010 i 2011 zarządca Infra SILESIA S.A. (wcześniej DB Infrastruktura S.A.) okazjonalnie udostępniał infrastrukturę dla przewozów

pasażerskich, jednak na rok 2012 zarządca nie przewiduje takich przewozów. Po infrastrukturze pozostałych zarządców odbywać się będzie tylko ruch towarowy.

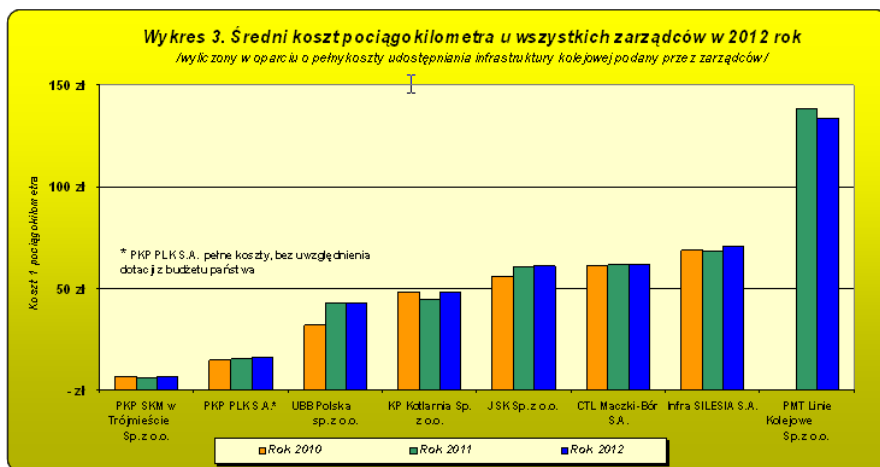
### Średni koszt pociągokilometra

Planowany na 2012 rok średni koszt pociągokilometra, wg danych przedstawionych przez zarządców we wnioskach, przedstawia Wykres 2.



Źródło: Opracowanie własne UTK

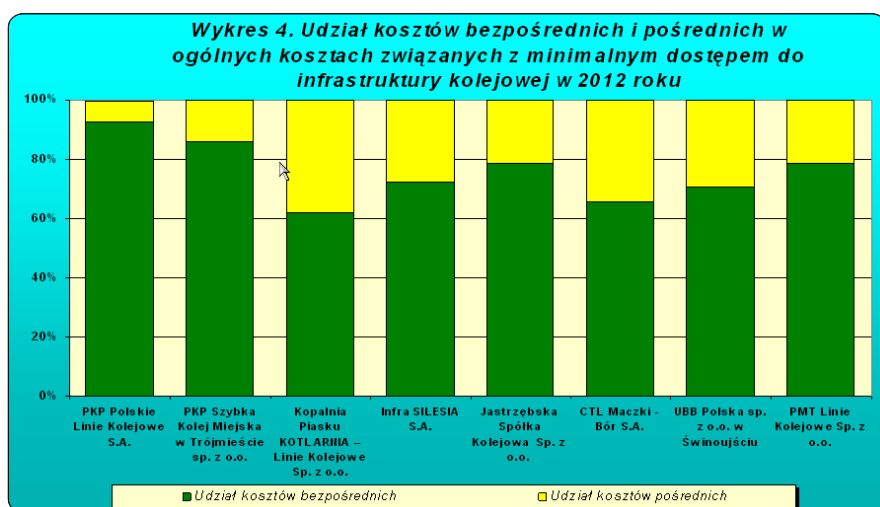
Koszt pociągokilometra określony na podstawie przyjętej do kalkulacji stawek wielkości pracy eksploatacyjnej oraz zaplanowanych ogólnych kosztów związanych z minimalnym dostępem do infrastruktury - waha się od 6,31 zł/pockm dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. do 133,47 zł/pockm dla PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. Zmiany w latach 2010 - 2012 średniego kosztu pociągokilometra u poszczególnych zarządców infrastruktury przedstawione są na Wykresie 3.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Struktura kosztów przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury

W myśl §8 ust. 1 rozporządzenia, zarządca przyjmuje do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury koszty bezpośrednie, pośrednie i koszty finansowe związane z obsługą kredytów. Wskaźnik podziału kosztów przyjętych przez zarządców do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury przedstawia poniższy Wykres 4.



Źródło: Opracowanie własne UTK

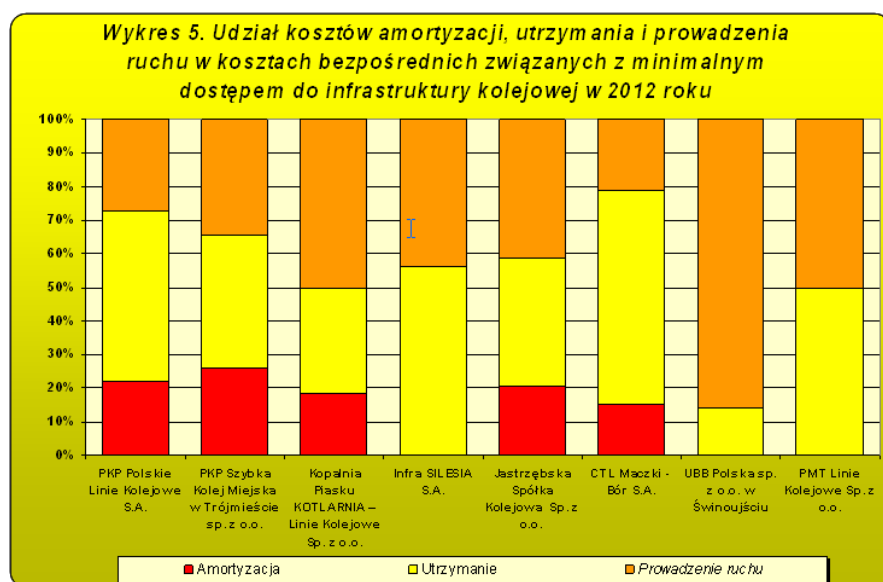
Najwyższy udział kosztów bezpośrednich w całkowitych kosztach przyjętych do kalkulacji stawek ma PKP PLK S.A. –

92,68%, a najniższy Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe Sp. z o.o. - 61,88%.

Koszty bezpośrednio przyjęte przez zarządcę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat obejmują:

- koszty amortyzacji,
- koszty utrzymania,
- koszty prowadzenia ruchu kolejowego.

Dla wszystkich zarządców udziały kosztów amortyzacji, utrzymania oraz zarządzania w kosztach bezpośrednich przedstawione są na poniższym Wykresie 5.



Źródło: Opracowanie własne UTK

W przyjętych kosztach bezpośrednich największy udział kosztów:

- amortyzacji posiada: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. - 25,89%
- utrzymania posiada : CTL Maczki - Bór S.A - 63,71%,
- prowadzenia ruchu posiada: UBB Polska sp. z o.o. - 86,13%

Udziały kosztów amortyzacji w kosztach bezpośrednich wynosi:

- od 0% dla zarządców nie posiadających infrastruktury kolejowej (a tylko zarządzających nią) do 25,89% dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

Udział kosztów utrzymania infrastruktury w kosztach bezpośrednich wynosi:

- od 13,87% dla UBB Polska sp. z o.o. do 63,71% dla CTL Maczki - Bór S.A.

Udział kosztów prowadzenia ruchu w kosztach bezpośrednich wynosi:

- od 21,27% dla CTL Maczki - Bór S.A do 86,13% dla UBB Polska sp. z o.o.

Wskaźnik efektywności zaangażowanych środków finansowych zarządców

Opierając się na przekazywanych przez zarządców do UTK sprawozdaniach rocznych porównano

wielkości przychodów jakie osiągnęła firma do poniesionych kosztów w roku 2010. Określone w ten sposób wskaźniki charakteryzujące efektywność działań zarządców przedstawiono na Wykresie 6.



Źródło: Opracowanie własne UTK

Najwyższy wskaźnik osiągnęła spółka PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (wskaźnik 1,50) a najniższym wskaźnikiem 0,62 wykazała się spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W przychodach wykazanych w sprawozdaniu rocznym PKP PLK S.A. nie uwzględniono dotacji jaką otrzymał zarządca z budżetu państwa. Po uwzględnieniu otrzymanej dotacji wskaźnik przychodu/kosztów dla zarządcy PKP PLK S.A. wzrasta do 0,85.

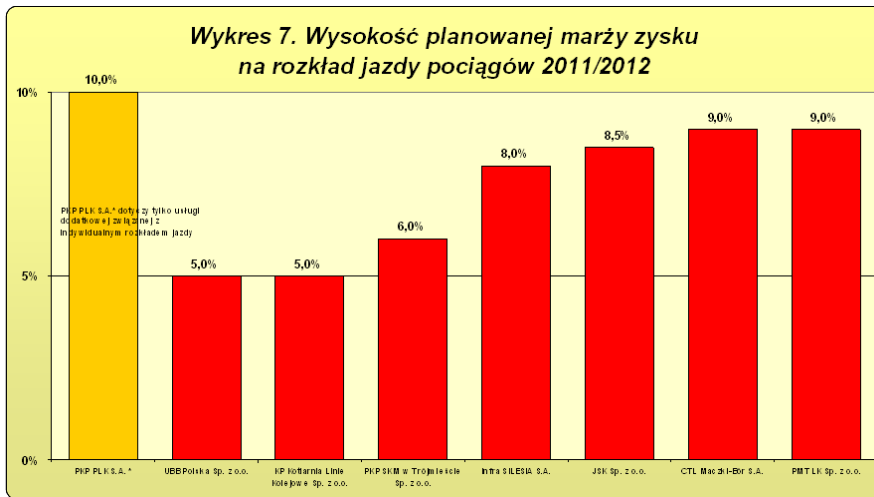
Marża zysku przyjmowana przez zarządców przy naliczaniu opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury przez przewoźników kolejowych

W myśl §13 rozporządzenia, zarządca określa opłaty podstawowe i dodatkowe w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

Ze wszystkich zarządców udostępniających infrastrukturę przewoźnikom kolejowym jedynie PKP PLK S.A. nie planuje pobierania marży zysku za świadczone usługi minimalnego dostępu do infrastruktury. Przewiduje natomiast doliczanie do opłat 10% marży zysku jedynie do usługi dodatkowej za świadczone usługi związane z obsługą wniosku o przydzielenie trasy pociągu poza rocznym rozkładem jazdy.

Wysokość marży zysku planowanej przez zarządców na 2012 rok przedstawia poniższy Wykres 7.





Źródło: Opracowanie własne UTK

\* dotyczy tylko usługi związanej z indywidualnym rozkładem jazdy

Wysokość stosowanej przez zarządców marży zysku przy naliczaniu opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej wynika z decyzji zarządczych właścicieli (akcjonariuszy) i ma na celu m.in. zabezpieczenie firmy przed ryzykiem rynkowym związanym z prowadzoną działalnością, koniecznością zwiększania prac remontowych i utrzymaniowych na wyeksploatowanej infrastrukturze.

#### PODSUMOWANIE

Z przedstawionej analizy wynika, że większość planowanej na 2012 rok przez wszystkich zarządców pracy eksploatacyjnej (wyrażonej w pociągokilometrach), ma zostać wykonana na sieci PKP PLK S.A. - 98,58%. Planowana praca eksploatacyjna na sieci pozostałych 7 zarządców infrastruktury (poza PKP PLK S.A.) stanowi zaledwie 1,42% całej planowanej na 2012 rok pracy eksploatacyjnej.

Jeden zarządca: PKP PLK S.A., udostępnia infrastrukturę zarówno przewoźnikom pasażerskim jak i towarowym, dwóch zarządców infrastruktury: PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i UBB Polska sp. z o.o. udostępniania infrastrukturę tylko przewoźnikom

*pasażerskim, pozostali zarządcy udostępniają swoją infrastrukturę wyłącznie przewoźnikom towarowym.*

*Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury planowane przez poszczególnych zarządców, na podstawie przewidywanych kosztów oraz pracy eksploatacyjnej, wahają się:*

- dla przewoźników pasażerskich od 6,31 zł/pockm dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. do 42,92 zł/pockm dla UBB Polska sp. z o.o.,*
- dla przewoźników towarowych od 17,70 zł/pockm dla PKP PLK S.A. do 133,47 zł/pockm dla PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.*

*Jeden zarządca infrastruktury, PKP PLK S.A., przy kalkulacji stawek jednostkowych opłat podstawowych pomniejszył planowane koszty udostępniania infrastruktury o planowaną dotację z budżetu państwa. Pozostali zarządcy nie korzystający z dotacji skalkulowali stawki w oparciu o pełne, planowane koszty udostępnienia infrastruktury kolejowej w 2012 roku oraz przewidywaną pracę eksploatacyjną.*

*Na wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej, szczególnie w przewozach pasażerskich, wpływ mają zbliżające się Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej EURO 2012.*

*Do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zarządcy przyjęli koszty zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu. Analizując strukturę kosztów przyjmowanych do kalkulacji stawek należy stwierdzić dużą rozbieżność pomiędzy udziałami kosztów bezpośrednich i pośrednich u poszczególnych zarządców. Udziały kosztów bezpośrednich w całkowitych kosztach przyjmowanych do kalkulacji wahają się od 61,88% dla Kopalni Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe Sp. z o.o. do 92,68% dla PKP PLK S.A.*

*Udział kosztów amortyzacji w bezpośrednich kosztach planowanych przez zarządców wynosi średnio ok. 20%. Zwiększenie kosztów amortyzacji u poszczególnych zarządców wiąże się z realizacją zadań inwestycyjnych co skutkuje wzrostem wartości początkowej bądź utworzeniem nowych środków trwałych.*

*W związku ze złym stanem infrastruktury oraz w celu zabezpieczenia się przed nieprzewidzianymi kosztami w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy zarządcy planują doliczanie marży zysku do opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wysokość marży zysku, określona w rozporządzeniu w maksymalnej wysokości do 10%, przyjmowana przez zarządców waha się od 5% dla UBB Polska sp. z o.o. i Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o. do 9% dla CTL Maczki – Bór S.A. i PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.*