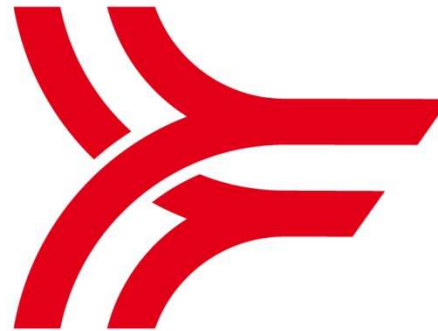


ZWIĄZEK  
**NIEZALEŻNYCH**  
**PRZEWOŹNIKÓW**  
KOLEJOWYCH





# Założenia do konstrukcji uniwersalnego systemu stawek dostępu do infrastruktury

**Rafał Milczarski**

Prezes Zarządu, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Warszawa, 27 października 2011

# Kto powinien być właścicielem linii kolejowych?

- Główne linie kolejowe to **własność Skarbu Państwa**
  - brak naliczania amortyzacji
  - brak opłat za dzierżawę majątku do PKP SA
- Linie o znaczeniu lokalnym **możliwa własność samorządów terytorialnych**

# Kto powinien zarządzać liniami kolejowymi?

- Linie będące własnością Skarbu Państwa powinny być zarządzane przez narodowego zarządcę infrastruktury (PKP PLK). **Jego nowa formuła:**
  - PKP PLK przekształcona w **agendę rządową** na wzór GDDKiA
  - zarządca ponosi jedynie **koszty utrzymania infrastruktury oraz prowadzenia ruchu**
- Linie samorządowe
  - w zarządzie PKP PLK lub niezależnych zarządców
  - problemy z modelem „short line” ze zintegrowanym przewozami i infrastrukturą (zapewnienie wolnego dostępu)
- Linie prywatne
  - pełne uniezależnienie od przewoźników (grup kapitałowych)

# Za co powinny być ponoszone opłaty?

- Z zasady opłata za **infrastrukturę oferowaną**
- Elementy składowe istotne dla przewoźników
  - parametry linii
  - warunki ruchowe
  - możliwości przejazdu określonym taborem
- System oparty o oferowaną jakość jest
  - przejrzysty i jednakowy dla wszystkich przewoźników
  - umożliwia ustalenie kosztów dostępu przed uruchomieniem pociągu

# Na jakiej podstawie wyznaczać stawki?

- **Wzorcowy standard** infrastruktury (wspólny dla ruchu towarowego i pasażerskiego)
  - Prędkość techniczna np. 80 km/h
  - Nacisk osiowy 20 ton/oś
  - Długość składu bez lokomotywy 600 m
- Podstawa ustalania cennika to odchylenie od standardu
  - Parametry poniżej standardu to zmniejszenie stawki
  - Koszty parametrów ponad standard to wzrost stawki, proporcjonalnie do
    - prędkości – dla przewoźników pasażerskich
    - nacisku osiowego i długość składu – dla towarowych
- W okresie przejściowym możliwa krocząca droga dojścia do standardu

# Jak kategoryzować i wyceniać infrastrukturę?

- Każdą linię opisują dwie, **osobne kategorie**:
  - dla pociągów towarowych
  - dla pociągów pasażerskich(liczba kategorii dla obydwóch rodzajów nie musi być równa)
- Punktem wyjścia do ustalania kategorii jest zdefiniowany wcześniej standard
- Kategorię w zakresie użyteczności dla przewoźników redukują „**wąskie gardła**”, które obniżają użyteczność infrastruktury na dłuższym odcinku (pomiędzy węzłami, na całej drodze przejazdu)
  - ograniczenia długości
  - ograniczenia nacisków osiowych

## Jak ustalać stawki dostępu?

- Stawki dostępu dla określonych kategorii zależą od
  - natężenia ruchu (**elastyczności** przejazdu)
  - dopuszczalnego nacisku na oś (**możliwości ładunkowych**)
  - prędkości pociągu (**czasu** przejazdu)



- Natężenie rozumiane jako maksymalne **możliwości ruchowe** (odejście od rzeczywistego natężenia na korzyść teoretycznej przepustowości)
  - miara prawdopodobieństwa **zgodności trasy z zamówieniem**
  - miara **jakości infrastruktury**
    - najwyższe na liniach dwutorowych o wysokiej prędkości, z zabudowaną samoczynną blokadą liniową (nawet ponad 400 par pociągów na dobę)
    - możliwość wyznaczenia przedziałów na podstawie rzeczywistych parametrów
    - nie zmienia się z rozkładu na rozkład (jest weryfikowalne i przewidywalne)

## Co oferuje parametr nacisku i prędkości?

- Nacisk osiowy
  - **możliwości ładunkowe** - kluczowe w ruchu towarowym
  - dopuszczalność taboru trakcyjnego - ruchu pasażerski i towarowy
- Prędkość techniczna
  - **czas przejazdu** obrazowany jako wynik rzeczywistego wytrasowania modelowego pociągu (np. 300t dla pasażerskich, 2500t dla towarowych)
  - parametr uwzględniający rzeczywiste możliwości infrastruktury (np. rozruchy i hamowania wymuszane ograniczeniami punktowymi)

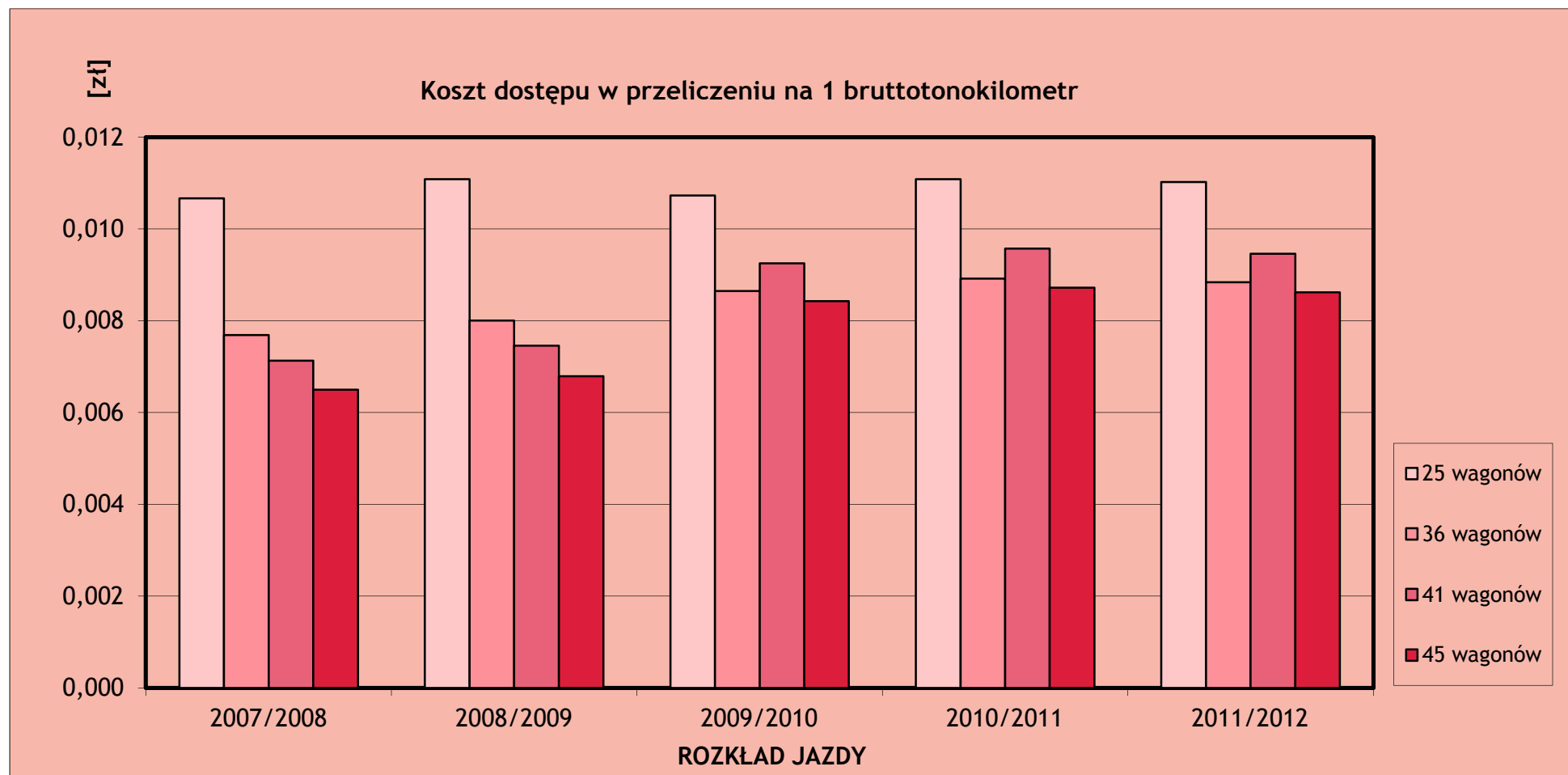
Do czasu wdrożenia obecnie stosowana *prędkość maksymalna* zmodyfikowana:

- najniższa kategoria <20/25 km/h znacząco tańsza (50% w stosunku do następnej)
- do 100 km/h jednakowa dla pociągów towarowych i pasażerskich (podział na 4 równe przedziały 25/50/75/100)
- powyżej 100 km/h kategorie tylko dla pociągów pasażerskich (100/130/160 i więcej)

# Jak wyceniać masę?

- Rozliczanie masy bezprzedziałowo
- Stawka dwuskładnikowa
  - Opłata rezerwacyjna (za zamówioną masę)
  - Opłata realizacyjna (za zrealizowaną masę)
- Wyraźna degresywność w poziomie opłaty za krańcowy bruttotonokilometr

## Średni koszt dostępu dla pociągu towarowego w zależności od liczby wagonów



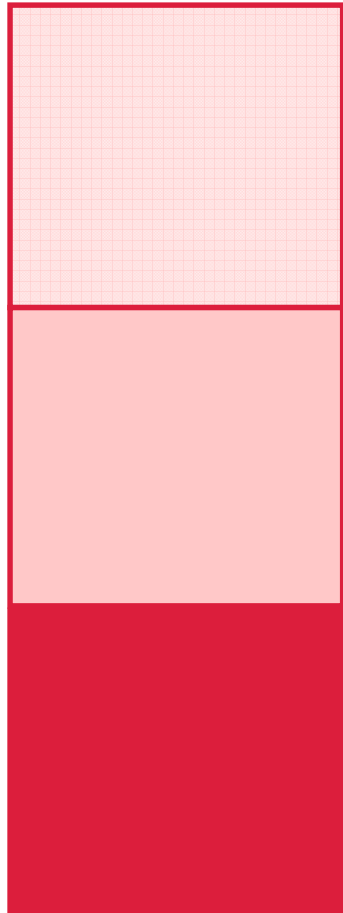
## Jak wyceniać moment zakupu trasy?

- Moment zakupu trasy nie wpływa na poziom stawek
- Równe traktowanie trybu RRJ oraz IRJ
- Różnica kosztów wynika z opłaty za trasowanie
- Jednakowe traktowanie tras przy zamknięciach i objazdach

- Koszty wpływające na poziom stawek dla przewoźników
  - bieżące utrzymanie (zgodnie z fizycznym zużyciem)
  - prowadzenie ruchu (jednakowo dla wszystkich pociągów)
  - koszty ogólnego zarządu (koszty pośrednie)
  - rewitalizacje - na ustalony okres likwidacji zapóźnień (np. 5-10 lat)
    - skumulowane niezrealizowane prace utrzymaniowe
    - na liniach utrzymywanych na bieżąco nie ma potrzeby prowadzenia rewitalizacji
- Koszty nie obciążające przewoźników
  - inwestycje modernizacyjne
  - nowe linie

# Jak dzielić koszty między państwo i przewoźników?

Kategoria kosztów wg ZNPK	Kategoria kosztów wg UTK	Opis kategorii	Transpozycja na stawki dostępu?	Źródło finansowania
<b>Inwestycje</b>	Koszty utrzymania linii	Budowa nowych linii, modernizacje (wraz z pracami przygotowawczymi)	<b>NIE</b>	Budżet państwa, środki unijne (inwestycje wydzielone z transpozycji na stawki)
<b>Rewitalizacje</b>	Koszty remontów linii	Rewitalizacje (wraz z pracami przygotowawczymi)	<b>TAK (do momentu likwidacji zapóźnień)</b>	Akceptacja podwyższonego, poziomu stawek na określony czas
<b>Bieżące utrzymanie</b>	Koszty utrzymania linii	Bieżące utrzymanie linii, naprawy okresowe	<b>TAK</b>	Budżet państwa, przewoźnicy
<b>Utrzymanie sieci trakcyjnej</b>	Koszty sieci trakcyjnej	Utrzymanie infrastruktury do przesyłu energii elektrycznej	<b>NIE</b>	Opłata za zakup i dystrybucję energii elektrycznej
<b>Prowadzenie ruchu</b>	Koszty bezpośrednie prowadzenie ruchu kolejowego	Prowadzenie ruchu kolejowego, koszty związane z eksploatacją urządzeń	<b>TAK</b>	Budżet państwa, przewoźnicy
<b>Koszty ogólnego zarządu</b>	Koszty pośrednie koszty administracyjne	Uzasadnione koszty ogólnego zarządu, niezwiązane z inwestycjami, utrzymaniem oraz prowadzeniem ruchu	<b>TAK</b>	Budżet państwa, przewoźnicy



**Część związana z masą składu**  
(głównie ruch towarowy)

**Część związana z zapewnieniem prędkości**  
(głównie ruch pasażerski)

**Część stała dla każdego pociągu**  
(koszty prowadzenia ruchu, koszty pośrednie)



- Stabilizacja i przewidywalność stawek
  - ustalona wieloletnia indeksacja (np. inflacja -1,5%)
  - kontrola kosztów w układzie zarządczym i regulacyjnym przez UTK
  - opiniowanie kosztów przez przewoźników
  - zatwierdzanie stawek, programów wieloletnich, kluczowych zmian prawa

ZWIĄZEK  
**NIEZALEŻNYCH**  
**PRZEWOŹNIKÓW**  
KOLEJOWYCH

