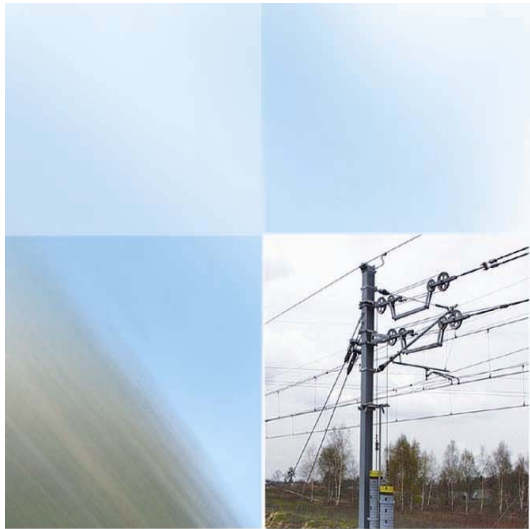




PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



**Opłaty za udostępnianie infrastruktury kolejowej
ważnym czynnikiem kształującym konkurencyjność transportu kolejowego**

Konieczne, aby opłaty za udostępnianie infrastruktury kolejowej ...

- wynikały z zasad wyznaczania
 - ❖ uzasadnionych prawem
 - ❖ poprawnych metodycznie
- zapewniały co najmniej **dostateczne** finansowanie działalności PLK w obszarach:
 - ❖ administrowanie liniami
 - ❖ utrzymanie
 - ❖ prowadzenie ruchu pociągów

Przepisy dotyczące zasad ustalania opłat...

Cenniki na lata 1999-2005

- Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591, wraz z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie MTiGM z 12 sierpnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania opłat za udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom kolejowym (Dz. U. nr 111, poz. 711)

Cennik na rok 2006 i 2007 (nie zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz. 789 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83, poz. 763)

Zmiany w przepisach ...

16 grudnia 2005 r. Sejm RP uchwalił trzy ustawy mające wpływ na zasady określania i wysokość opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 63),
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61),
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2005 r. Nr 267, poz. 2251).

Na podstawie art. 35 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz. 789 ze zm.) Minister Transportu przygotował **nowe** Rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej

Zasady wyznaczania stawek jednostkowych na 2006 rok – różnice w stosunku do 2005 roku

- **Planowana** praca eksploatacyjna i koszty; dla 2005 roku – historyczne koszty i praca eksploatacyjna
- Zmniejszona liczba rodzajów pociągów pasażerskich i towarowych – nie wyróżniono pociągów towarowych do realizacji przewozów wagonowych; dla poprawy konkurencyjności przewozów towarowych wagonowych, stawki dla pociągów TN, TL, TK zostały zmniejszone w wyniku korekty cennika w grudniu 2005 r.
- Nowe definicje pociągów pasażerskich kwalifikowanych, służbowych
- Parametry różnicujące stawki jednostkowe
 - ❖ parametr infrastruktury zależny od zarządcy – „techniczna dopuszczalna prędkość dla odcinka linii kolejowej”
 - ❖ parametry pociągów zależne od przewoźników kolejowych
 - ✓ „średnia rozkładowa prędkość techniczna pociągu” – dla pociągów pasażerskich kwalifikowanych
 - ✓ „całkowita masa pociągu brutto” – dla pozostałych rodzajów pociągów

Jak wyznaczana jest opłata ... (1)

Rozliczanie przez realizatora umowy, ze strony PLK – Centrala lub oddziały spółki

Rozliczanie przez zakłady (jednostki wykonawcze) PLK

$$O = O_{\text{PODSTAWOWA}} + K_{\text{DODATKOWA}}$$

Opłatę dla konkretnego rodzaju pociągu wyznacza się jako sumę opłat określonych dla poszczególnych odcinków (z uwzględnieniem przyznanych zniżek, zwwyżek, podatku VAT)

Jak wyznaczana jest opłata za usługi podstawowe... (2)

- W kolejnych krokach – dla każdej linii i każdego rodzaju pociągu odrębnie, jako suma opłat wyznaczonych dla poszczególnych odcinków wg formuły

$$O_{ij} = s_{ij} * p_{ij}$$

gdzie:

O_{ij} – opłata za przejazd pociągu j na odcinku i [zł]

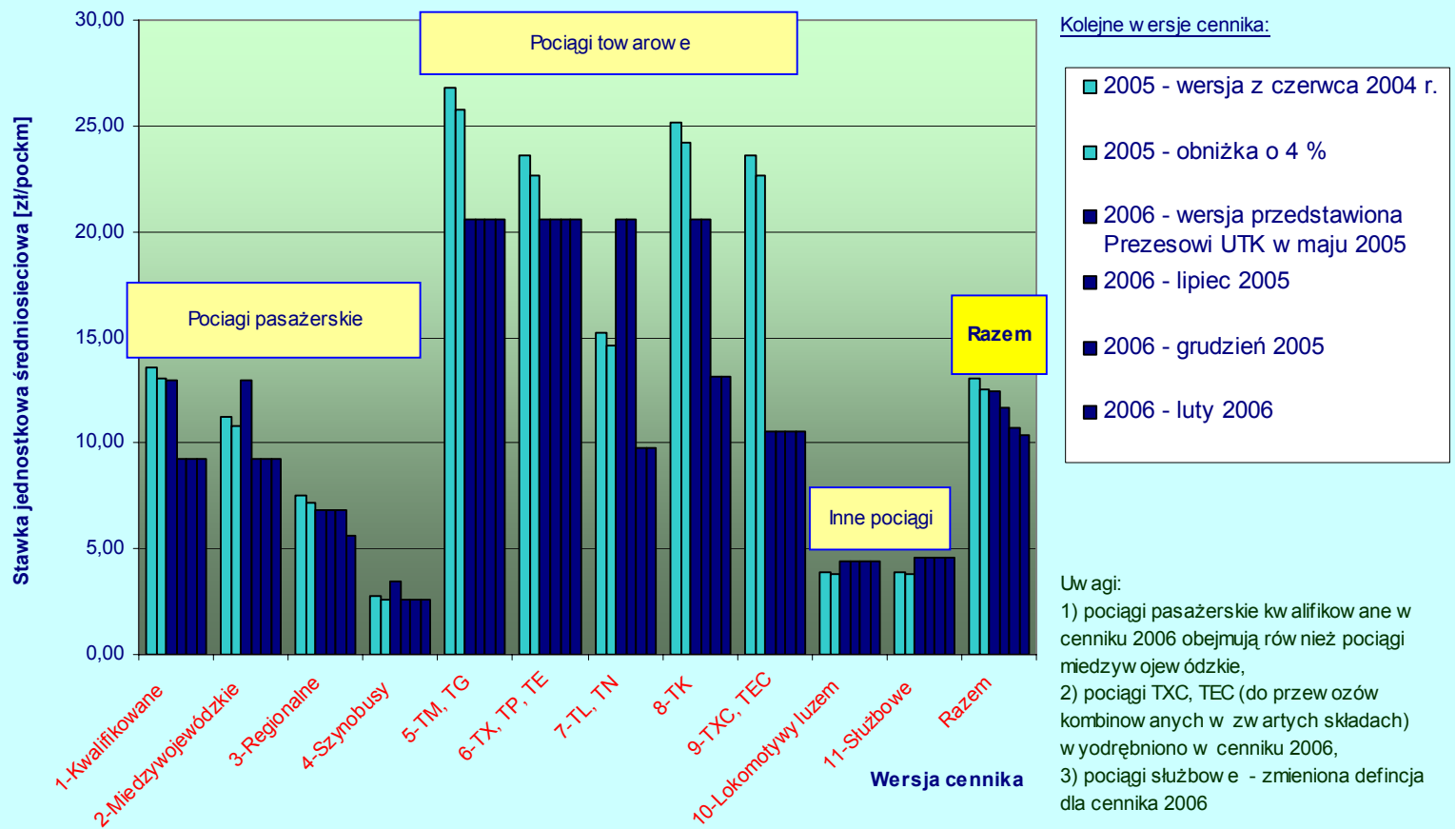
s_{ij} – stawka jednostkowa za przejazd pociągu j na odcinku i [zł/pockm]

p_{ij} – praca eksploatacyjna wykonana przez pociąg j na odcinku i [pockm]

- Ostatecznie – jako suma opłat wyznaczonych dla wszystkich udostępnianych przez PLK odcinków linii, z uwzględnieniem ewentualnie udzielonych zniżek i zwiększeń

Zmiany wielkości stawek jednostkowych w latach 2005-2006 ...

Zmiany wielkości stawek jednostkowych w latach 2005-2006

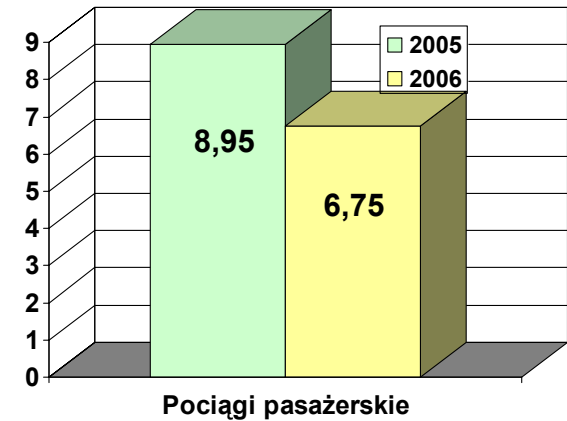


Stawki jednostkowe średniosieciowe w latach 2005-2006 ...

W porównaniu z 2005 r. stawki obniżyły się:

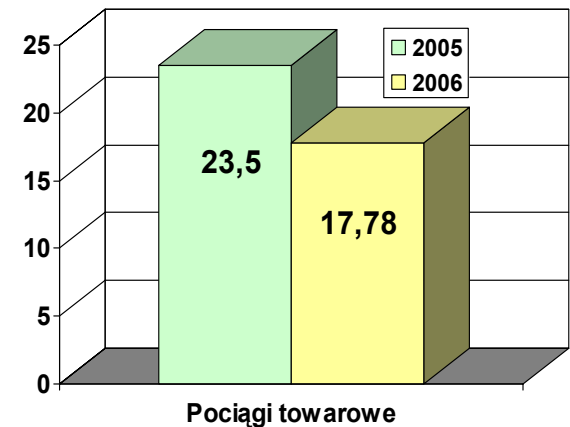
dla pociągów pasażerskich ogółem:

spadek o 24,6%



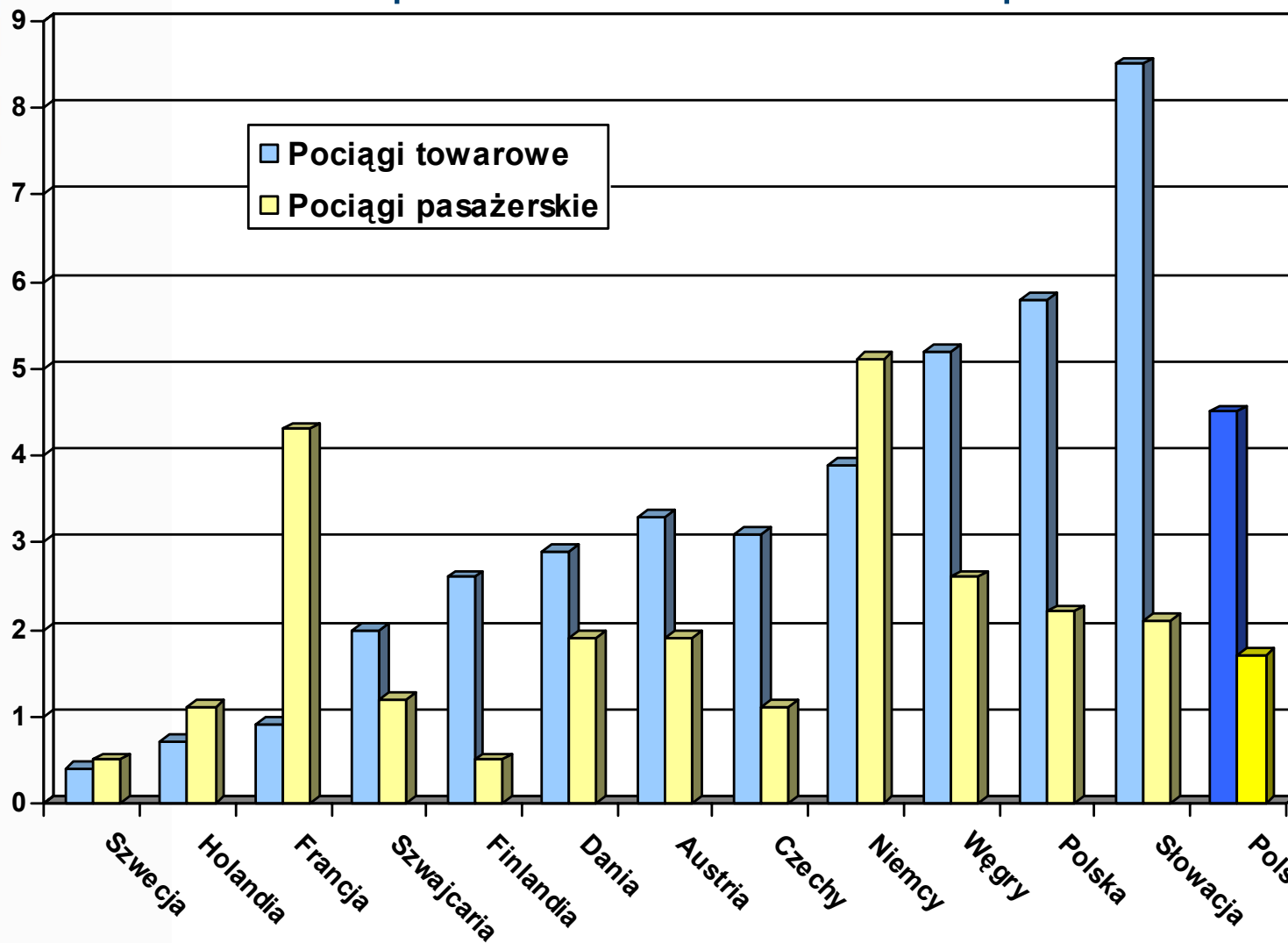
dla pociągów towarowych ogółem:

spadek o 24,3%



(dane w złotych za 1 pociągokilometr)

Na tle innych europejskich zarządców ...



Wnioski z porównań zarządców infrastruktury kolejowej w Europie ...

- Proste porównywanie stawek występujących w poszczególnych krajach nie jest w pełni możliwe
 - U każdego zarządzającego infrastrukturą:
 - ❖ różne struktury oferowanych usług
 - ❖ inne umiejscowienie organizacyjne w całej strukturze kolei
 - ❖ inne zasady przepływów pieniężnych pomiędzy przewoźnikami i zarządcą infrastruktury
 - ❖ inne struktury kapitałowe
 - Nie ma żadnej harmonizacji opłat na kolejach europejskich
 - Prace UIC, uznanych firm konsultingowych, specjalistycznych grup roboczych nie określają jednoznacznie szczegółów w zakresie wysokości stawek jednostkowych stosowanych przez poszczególnych zarządców infrastruktury
- Trudność w sprecyzowaniu konkretów ze względu na:
- ❖ stosowane szeroko „zasłanianie się tajemnicą handlową zarządców infrastruktury”
 - ❖ różne kryteria rozróżniające rodzaje pociągów i udostępnianych linii
 - ❖ brak wyróżnienia przez poszczególne kraje części upustowej opłaty i części zasadniczej

Uwarunkowania dla poziomu stawek jednostkowych w 2007 roku ...

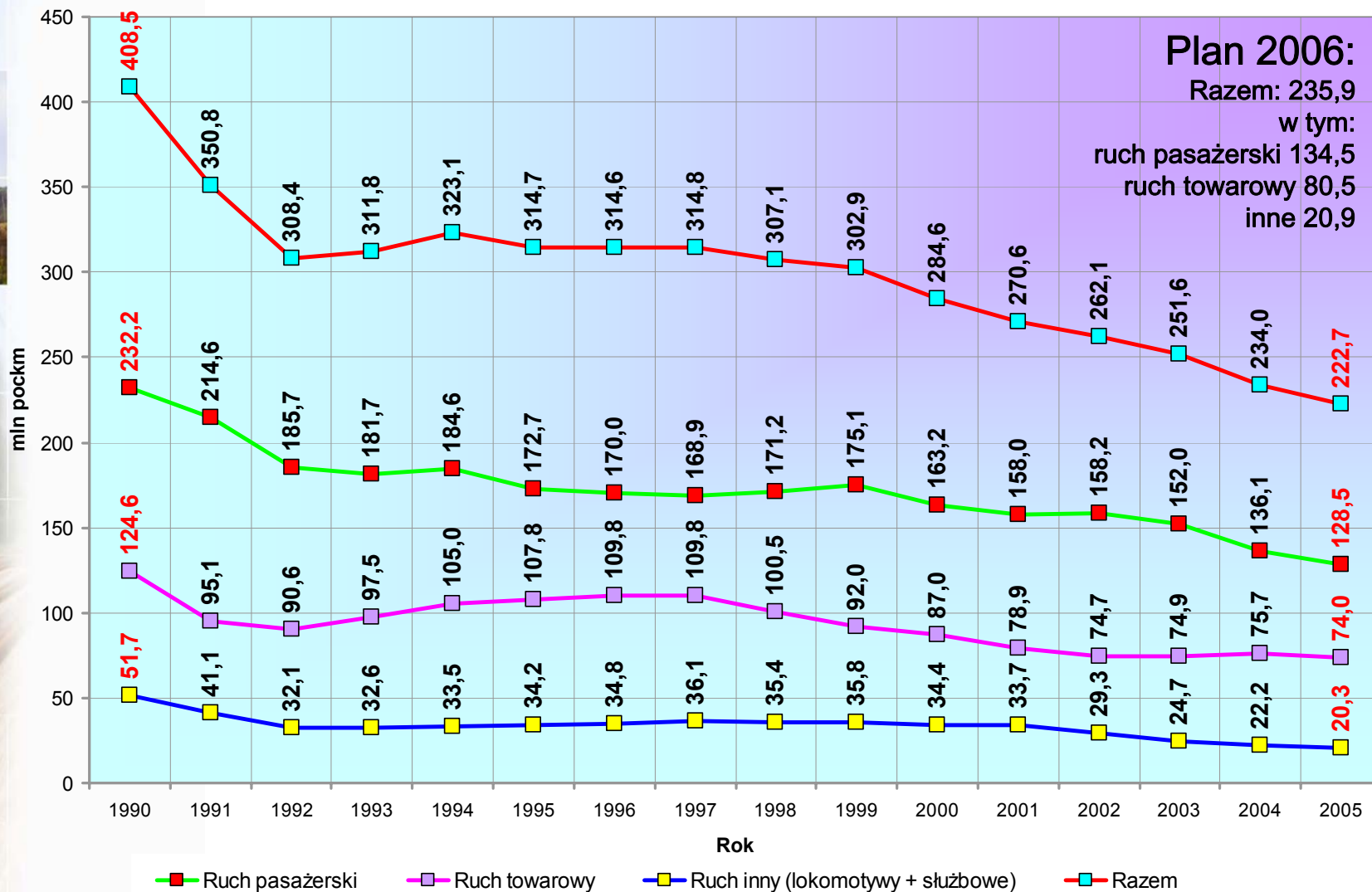
- **planowana praca eksploatacyjna** (co najmniej na poziomie 2005 r.)
- **planowane koszty** (nie mniejsze od ponoszonych)
- **dofinansowanie z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego** (większe niż w 2006 roku)

Wielkość dofinansowania utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej ... **planowana i rzeczywista**

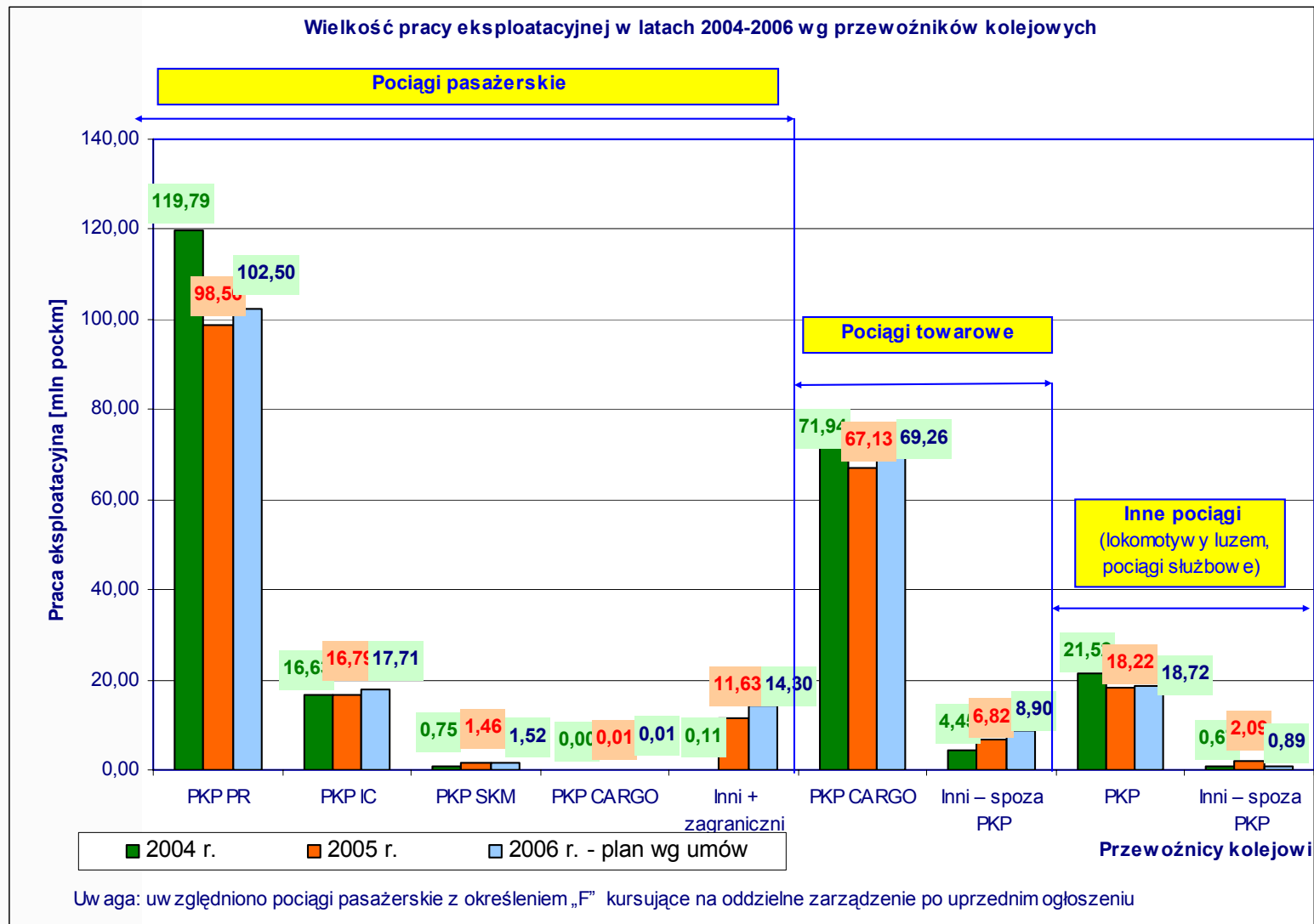
Lp.	Dokument	Przewidziana wielkość dofinansowania [mln zł] z budżetu państwa w latach:	
		2006	2007
1	Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP SA przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r.	400	600
2	Projekt ustawy budżetowej na rok 2006 z 19 października 2005 r.	450	
3	Autopoprawka do projektu ustawy budżetowej na rok 2006 z 30 listopada 2005 r.	260	
4	Ustawa budżetowa z dnia 17 lutego 2006 r.	260	
5	Umowa o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie od 9.02.2006 r. – 8.02.2009 r.	260	wg ustawy budżetowej na rok 2007

Dla obniżenia stawek jednostkowych w 2007 r. niezbędne jest zwiększenie dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego w stosunku do 2006 r.

Od początku lat 90. praca eksploatacyjna zmniejsza się ...

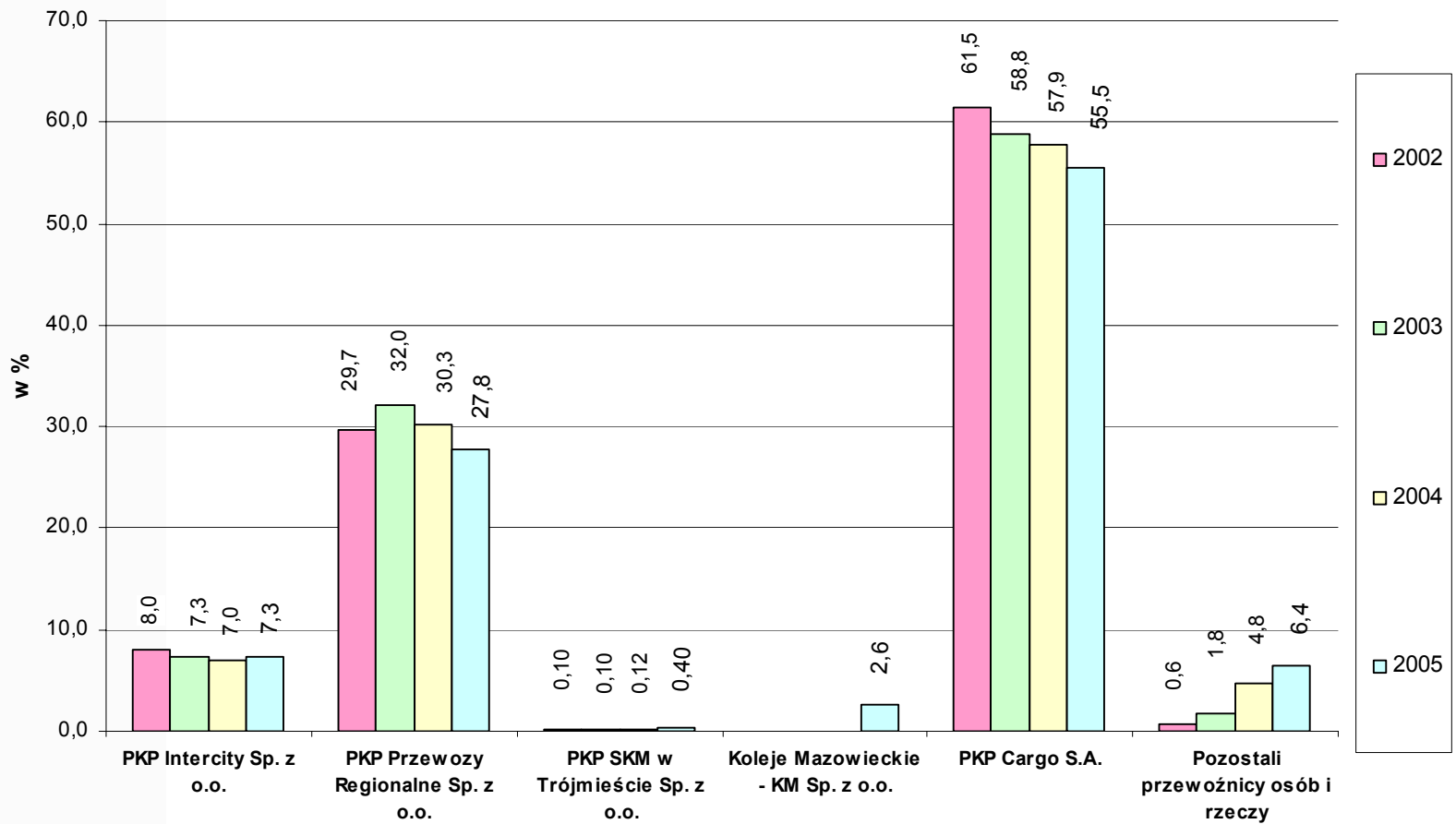


Praca eksploatacyjna w latach 2004-2006 wg przewoźników kolejowych ...



Zmiany w strukturze przewozów ...

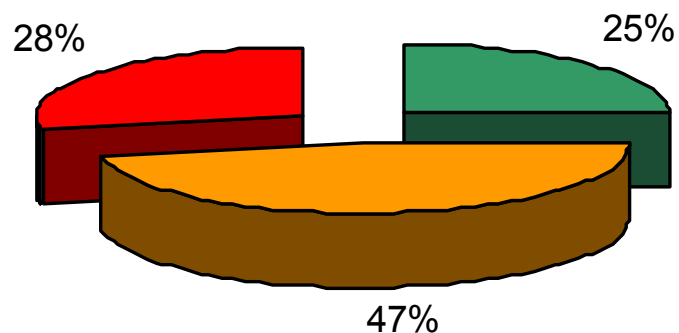
Udział przewoźników w przychodach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z tytułu udostępniania linii kolejowych w latach 2002-2005



Stan techniczny linii kolejowych ...

Skutkiem zmniejszania się wpływów z udostępniania infrastruktury jest pogarszający się stan techniczny linii kolejowych, zmuszający zarządcę do wprowadzania coraz większej liczby ograniczeń prędkości, a co za tym idzie - do zmniejszenia konkurencyjności transportu kolejowego

Ocena stanu technicznego linii kolejowych



■ dobra

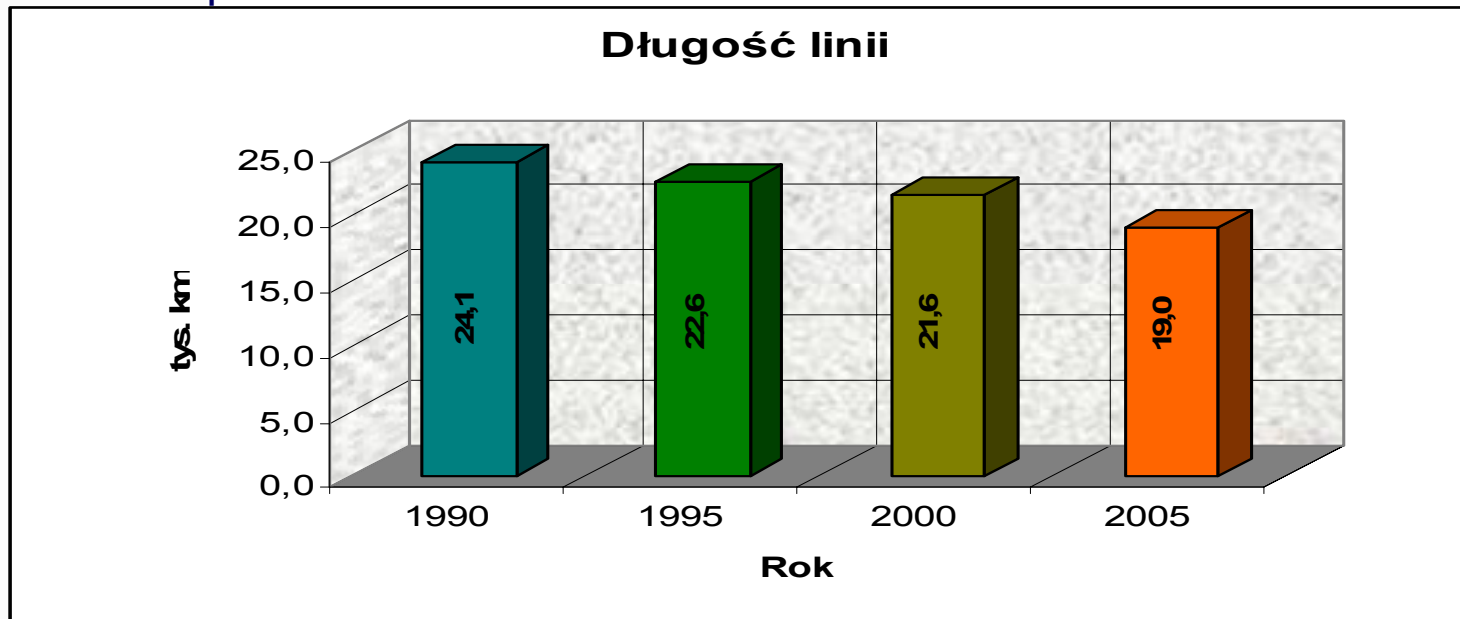
■ dostateczna

■ niezadowalająca

Długość eksploatowanych linii kolejowych...

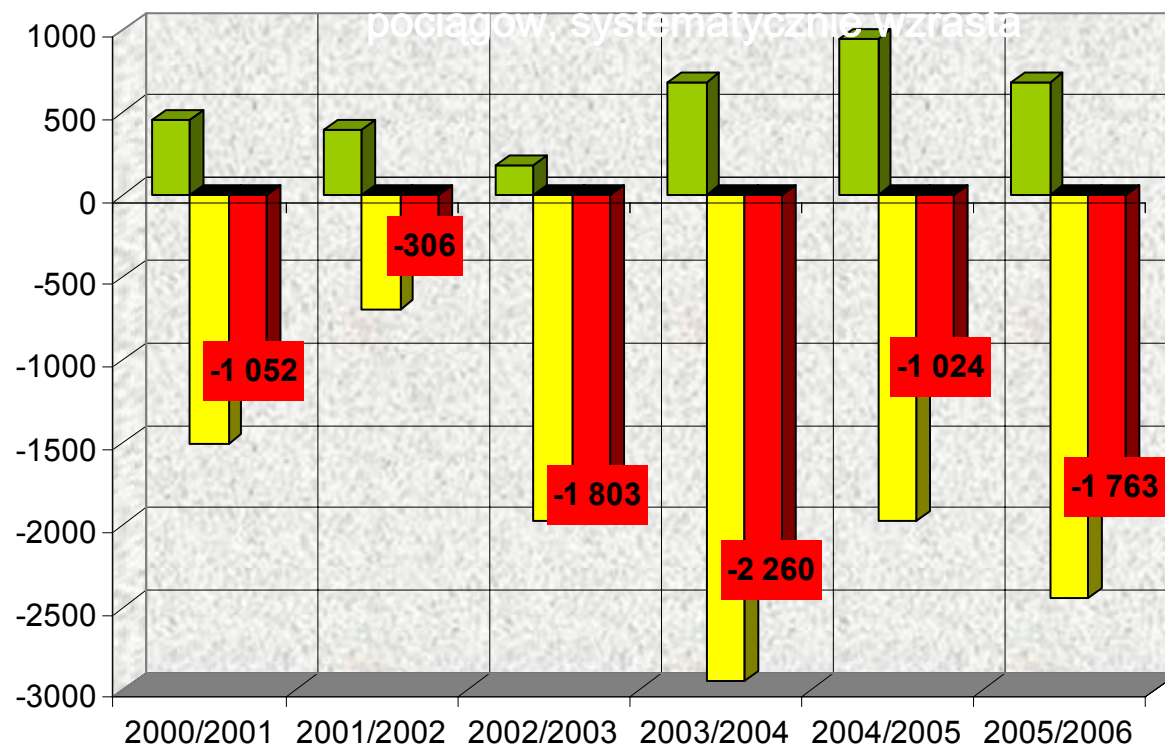
Stała jest też tendencja do zmniejszania się długości eksploatowanych linii kolejowych, co wynika z pogarszającego się ich stanu technicznego i w związku z tym – mniej atrakcyjnej oferty przewoźników

Linie eksploatowane:



Długość linii kolejowych, na których trzeba było obniżyć prędkość pociągów ...

Ilość kilometrów

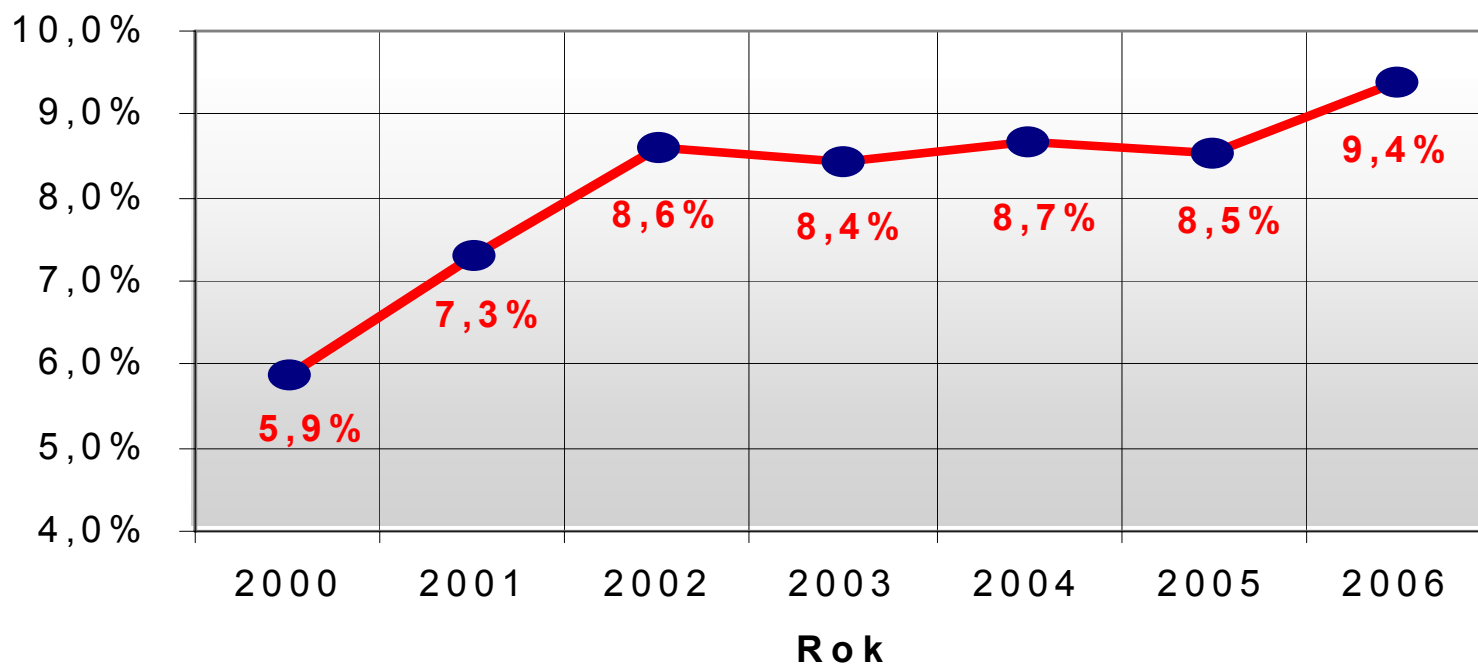


- Podwyższenie prędkości
- Obniżenie prędkości
- Bilans

Od rozkładu jazdy 2000/2001:
 podniesiono prędkość na długości
 obniżono prędkość na
BILANS

3 330 km toru
 11 538 km toru
- 8 208 km toru

Ograniczenia prędkości ...



● Procentowy udział długości torów z ograniczeniami prędkości

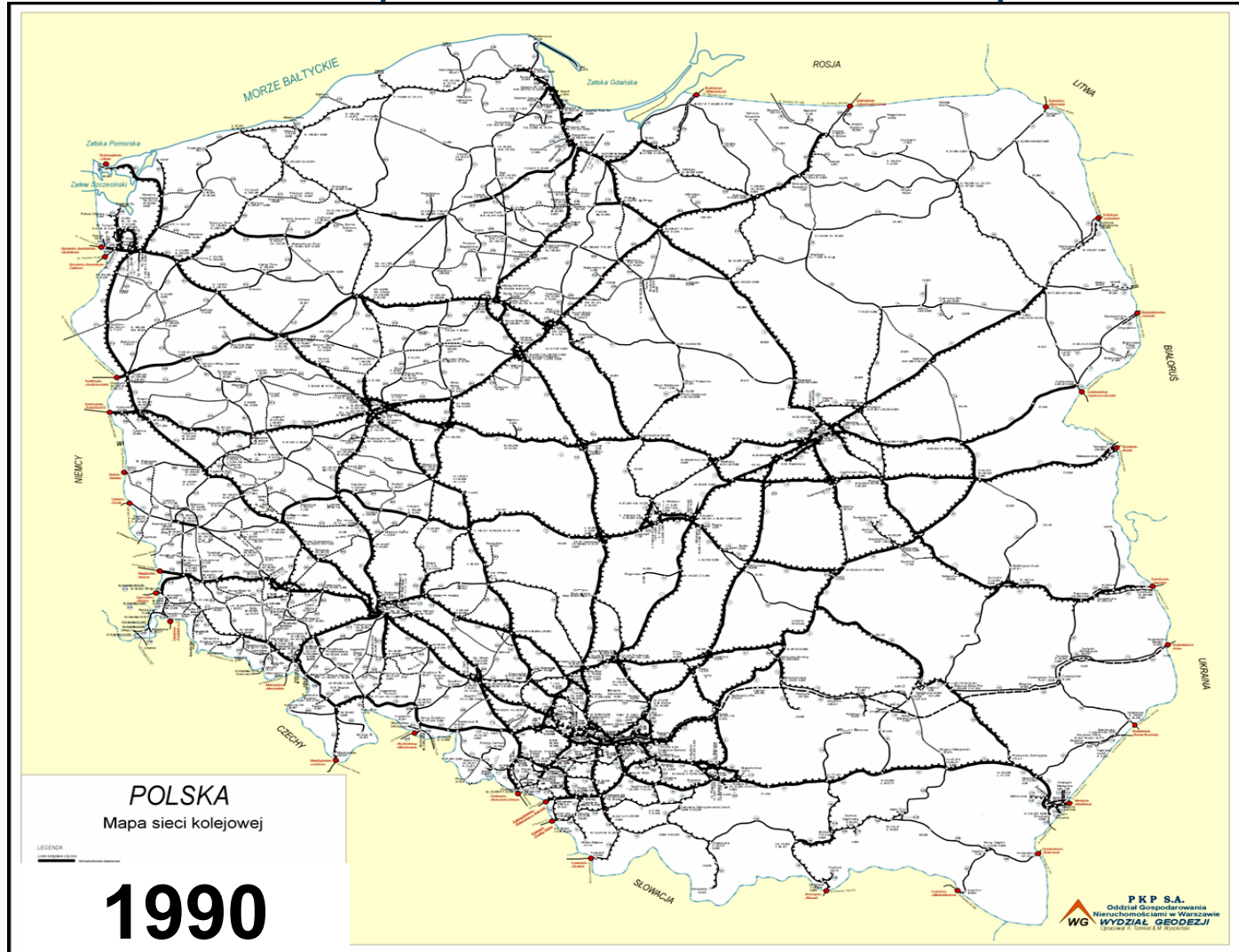
szacunkowy koszt likwidacji ograniczeń 4 400 mln zł

Wymiany torów ...

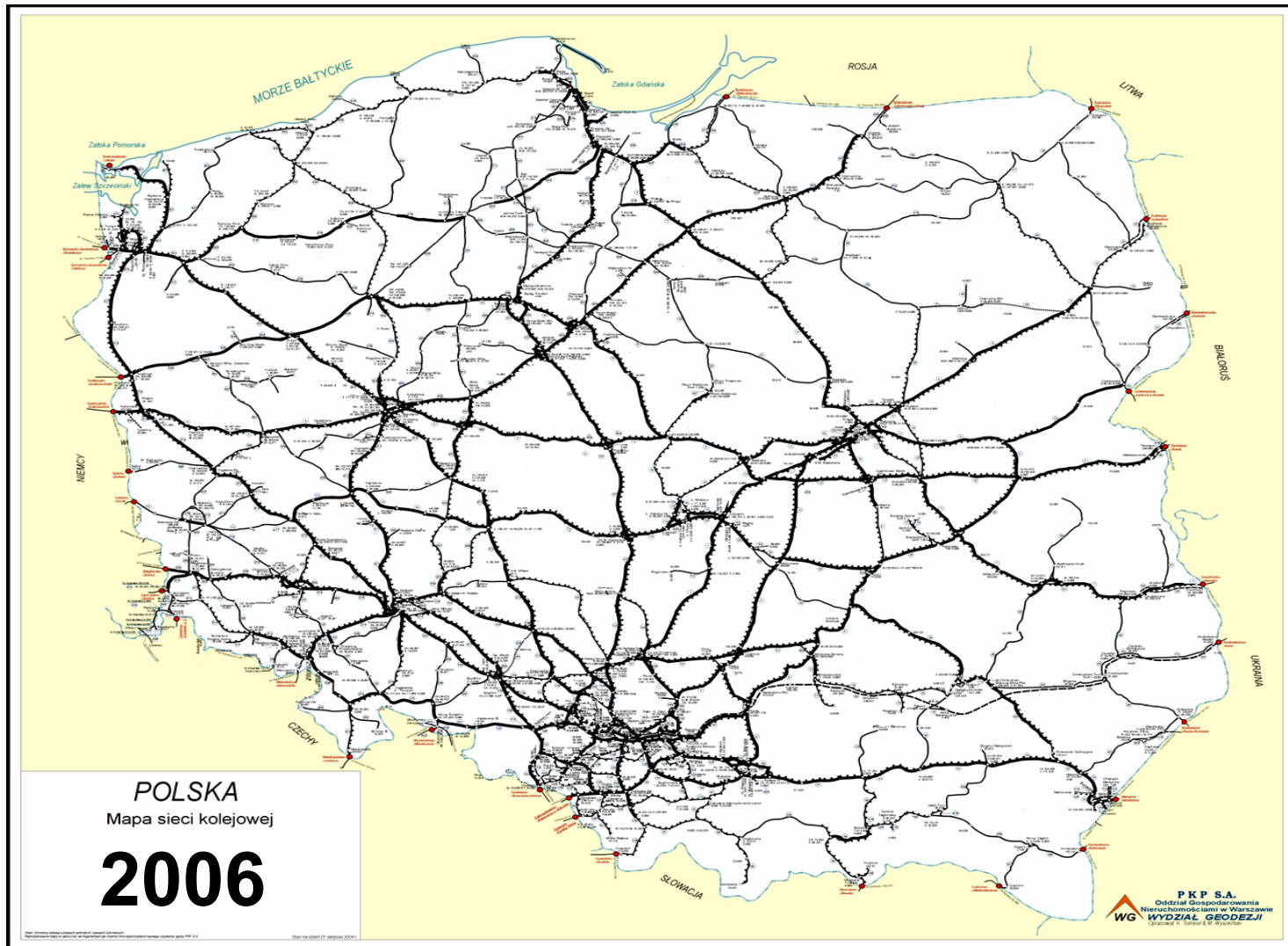
W latach 2003 – 2005 wymieniono średniorocznie **221** kilometrów torów.

W związku z tym tzw. cykl wymiany torów, czyli ilość lat potrzebnych, aby dokonać pełnej wymiany torów, wynosi **167** lat, a więc więcej, niż istnieje kolej w Polsce.

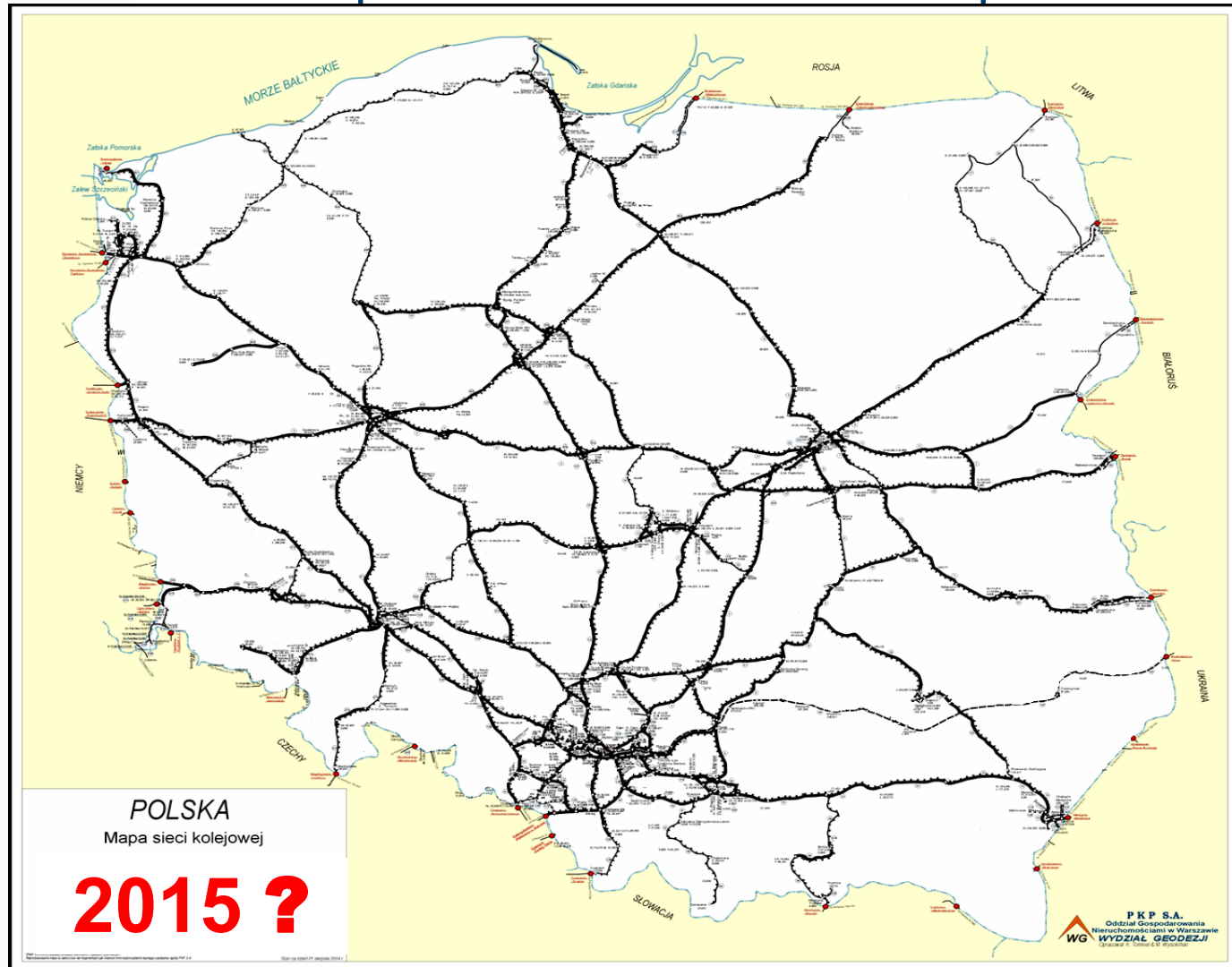
Sieć PKP w 1990 r.



Sieć PKP w 2006 r. ...



Sieć PKP w 2015 r. ? ...

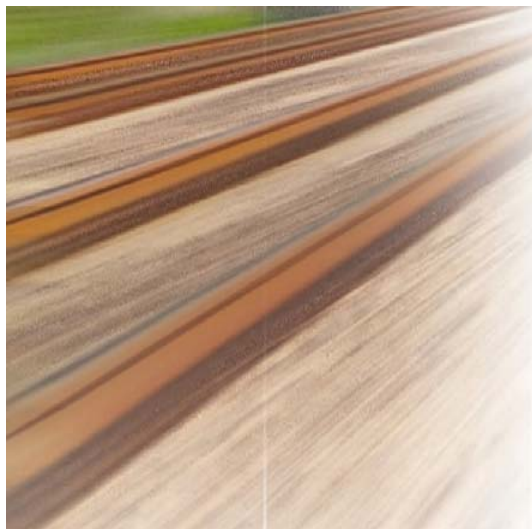
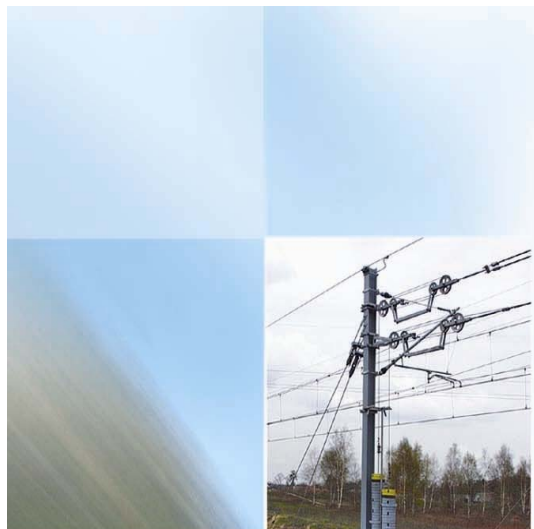


Problemy związane z udostępnianiem infrastruktury ...

- Niestabilne przepisy dotyczące zasad udostępniania infrastruktury kolejowej (zasady ustalania stawek jednostkowych, zakres usług wchodzących w zakres opłaty podstawowej i dodatkowych, zasady podwyższania i obniżania opłat)
- Inne niż w „starych” państwach Unii Europejskiej zasady dofinansowania utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej – do 2005 roku brak takiego dofinansowania; obecnie – znacznie niższe niż w innych państwach
- Niezbędne jest zapewnienie stabilnego dofinansowania utrzymania i remontów infrastruktury planowanego w kilkuletnim horyzoncie czasowym (z budżetu państwa oraz ze środków Funduszu Kolejowego)



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

www.plk-sa.pl