

Dostęp do infrastruktury w RJ 2009/2010 Przewoźnicy niezależni a Przewoźnicy Grupy PKP S.A.

Warszawa, 21 maja 2009

1 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009

2 Stawki dostępu na rok 2010

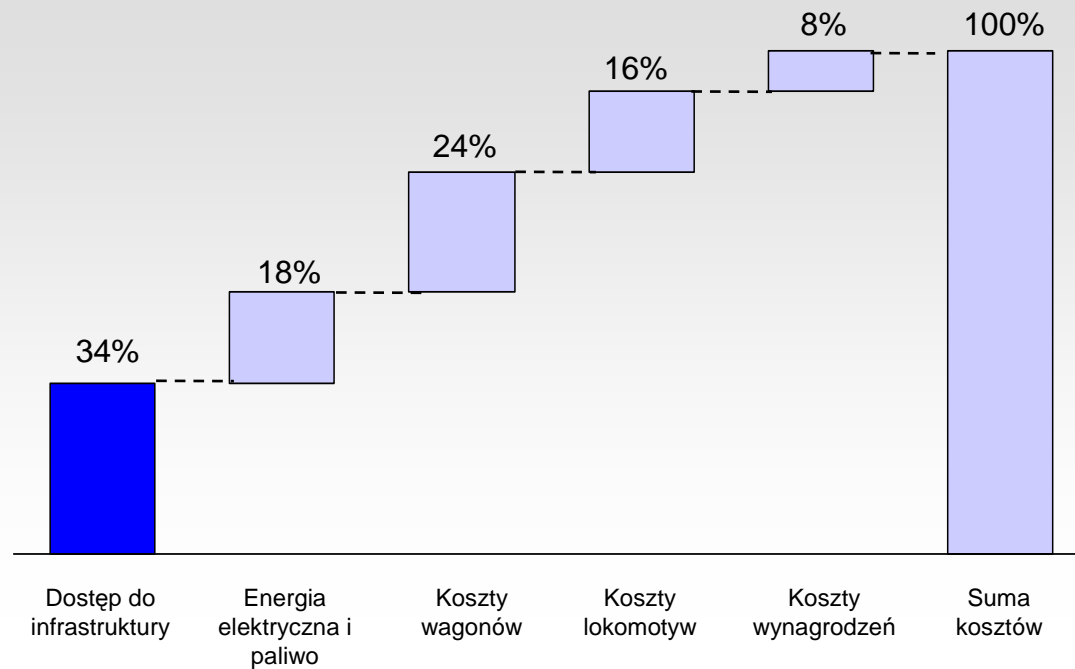
3 Wpływ stawek na pozycję konkurencyjną przewoźników

4 Studium przypadku – duża budowa infrastrukturalna

5 Wnioski i podsumowanie

Dostęp do infrastruktury to ponad 1/3 kosztów realizacji przewozu – przewoźnik ma ograniczone możliwości optymalizacji kosztowej

Schematyczna struktura kosztów przewozu towarowego [2009, %]



Komentarz

- Koszty dostępu do infrastruktury są zdecydowanie najistotniejszym pojedynczym elementem kosztowym stanowiąc ponad 1/3 kosztów realizacji przewozu towarowego
- Przewoźnik nie ma praktycznie wpływu na zmniejszenie kosztów zmiennych, których wysokość jest zależna od rozporządzeń i decyzji regulatora

1

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009

2

Stawki dostępu na rok 2010

3

Wpływ stawek na pozycję konkurencyjną przewoźników

4

Studium przypadku – duża budowa infrastrukturalna

5

Wnioski i podsumowanie

Nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury eliminuje formalne preferencje dla pociągów pasażerskich i intermodalnych i zaciemnia mechanizm ustalania kosztów i kalkulacji stawek dostępu

Wpływ Rozporządzenia MI z 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej

- likwiduje kategorie pociągów intermodalnych oraz lokomotyw luzem
- wprowadza kategorie linii w zależności od natężenia ruchu, dopuszczalnej prędkości i masy brutto pociągów
- umożliwia drastyczne podwyżki stawek dla ciężkich pociągów w nowym cenniku - **wzrost parametrów linii** oznacza **obligatoryjnie wzrost kosztów dostępu**
- daje większą swobodę określenia przez PKP PLK elementów kosztowych i sposobu kalkulowania stawek przy tworzeniu cennika
- zmniejsza konkurencyjność modalną transportu kolejowego
- wprowadzona rozporządzeniem zasada naliczania stawek jest sprzeczna z duchem I Pakietu Kolejowego a zwłaszcza z Artykułem 8 pkt 1 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001r. – „System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe”

Elementy kosztowe determinujące stawkę nie uległy istotnej zmianie, ale ich kalkulacja została uelastyczniona - PKP PLK ma większe pole manewru

Zasady kalkulacji stawek dostępu – zmiany w dotychczasowych regulacjach

Dotychczasowe rozporządzenie

- Opłata podstawowa = suma opłat dla poszczególnych odcinków linii
- Stawki za poszczególne odcinki zależne od natężenia ruchu, dopuszczalnej prędkości, ograniczenia całkowitej masy brutto
- Do kalkulacji stawek przyjmuje się
 - a. koszty stałe (**koszty utrzymania bieżącego linii, koszt prowadzenie ruchu, amortyzację**)
 - b. **koszty zmienne**
 - c. **koszty obsługi kredytów** (iloraz kosztu obsługi i liczby pociągokilometrów planowanych do wykonania)
 - d. **narzut naprawczo-utrzymawczy** – który nie może być większy od 0,9 % sumy kosztów stałych i zmiennych
- Rozporządzenie określało ulgowy sposób obliczania stawek dostępu dla pociągów pasażerskich i intermodalnych

Aktualne rozporządzenie

- Opłata podstawowa = iloczyn pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii
- Stawka właściwa uwzględnia natężenie ruchu, dopuszczalną prędkość, ograniczenia całkowitej masy brutto pociągu
- Do kalkulacji stawki przyjmuje się :
 - a. koszty bezpośrednie (**koszty utrzymania, koszty prowadzenia ruchu, amortyzację**)
 - b. **koszty pośrednie** obejmujące pozostałe, uzasadnione koszty
 - c. **koszty finansowe związane** z obsługą kredytów zaciągniętych na rozwój i modernizację.
 - d. **koszty pracy eksploatacyjnej** dla poszczególnych kategorii linii i pociągów pasażerskich tj. pasażerskich i towarowych
- Stawki za przejazd pociągów pasażerskich i towarowych na tej samej kategorii linii i o takiej samej masie brutto powinny być jednakowe

1

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009

2

Stawki dostępu na rok 2010

3

Wpływ stawek na pozycję konkurencyjną przewoźników

4

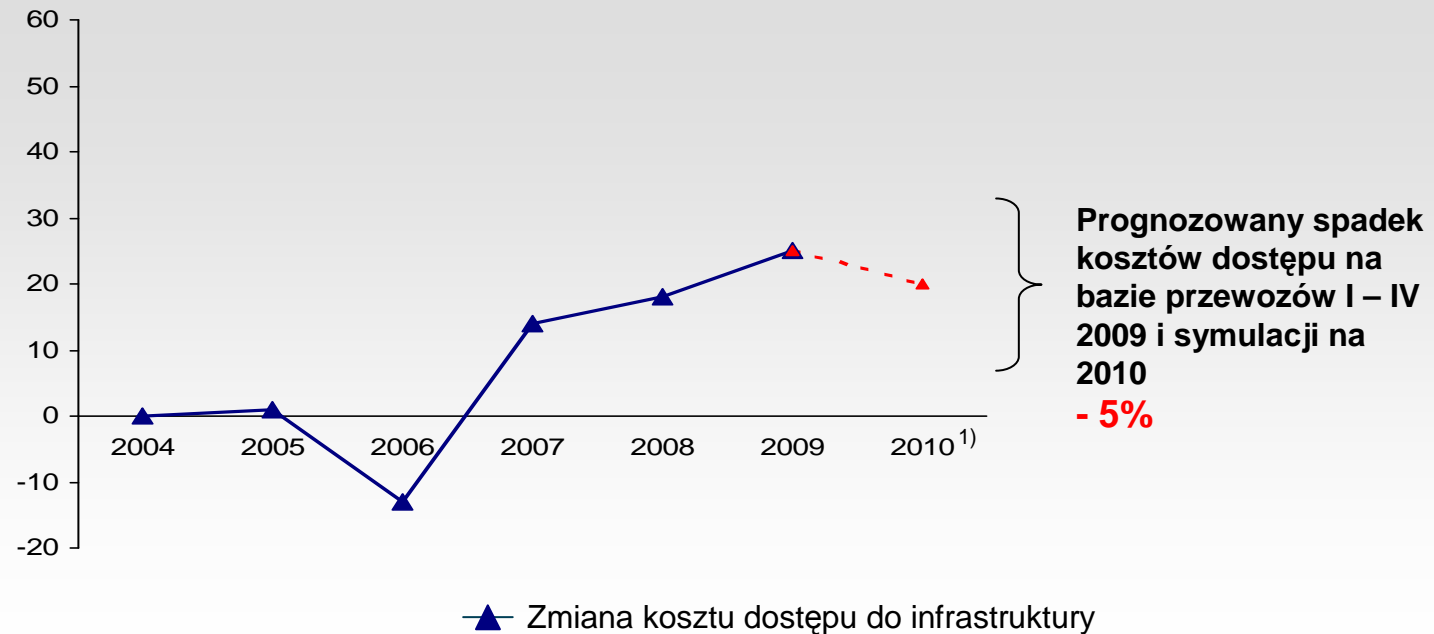
Studium przypadku – duża budowa infrastrukturalna

5

Wnioski i podsumowanie

Koszty dostępu do infrastruktury wzrosły od 2004 do 2009 roku o 25% - w roku 2010 spadną o około 5% dla przewoźnika niezależnego o szerokim profilu działalności...

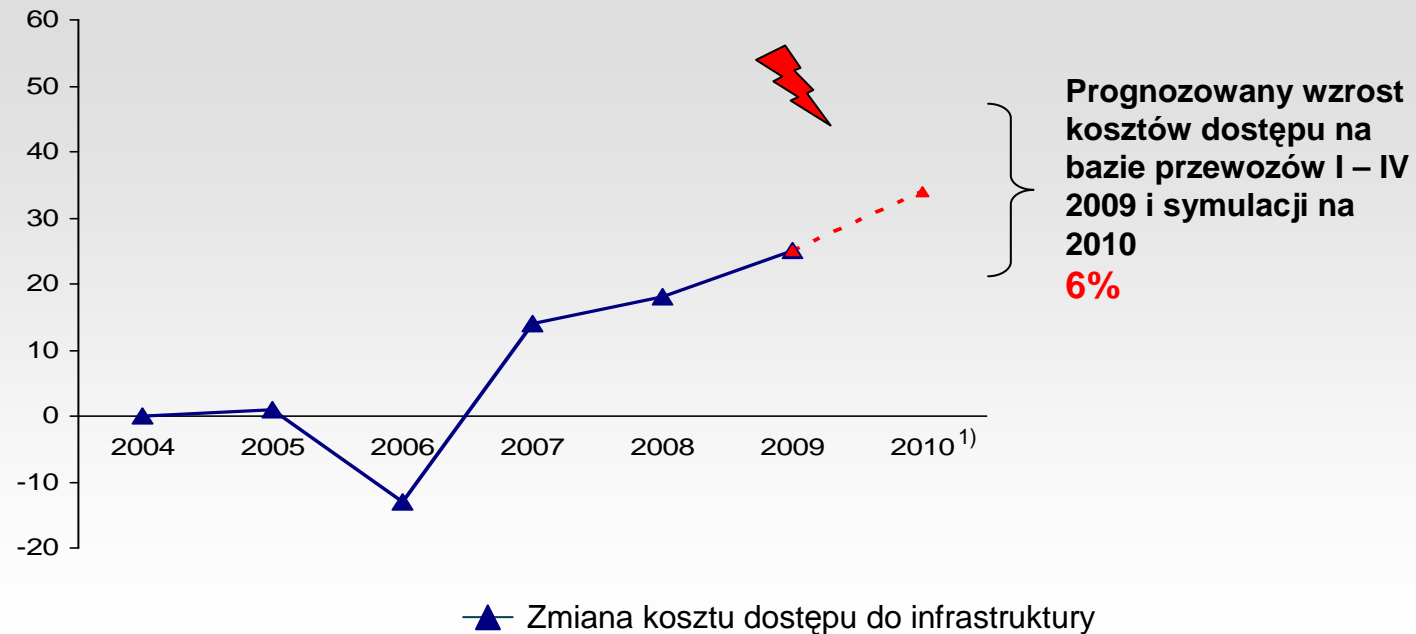
Zmiana kosztu dostępu do infrastruktury w Polsce – baza rok 2004 [%]



1) Zmiana stawki dostępu w 2010 dla pociągów we wszystkich przedziałach tonażowych niezależnie od kategorii linii, kalkulowany na bazie rzeczywistych przewozów w okresie styczeń – kwiecień 2009 realizowanych przez CTL Logistics

... Niemniej jednak dla przewoźnika niezależnego skoncentrowanego na przewozach ciężkimi pociągami >2100 ton koszty dostępu w roku 2010 wzrosną o ok. 6%...

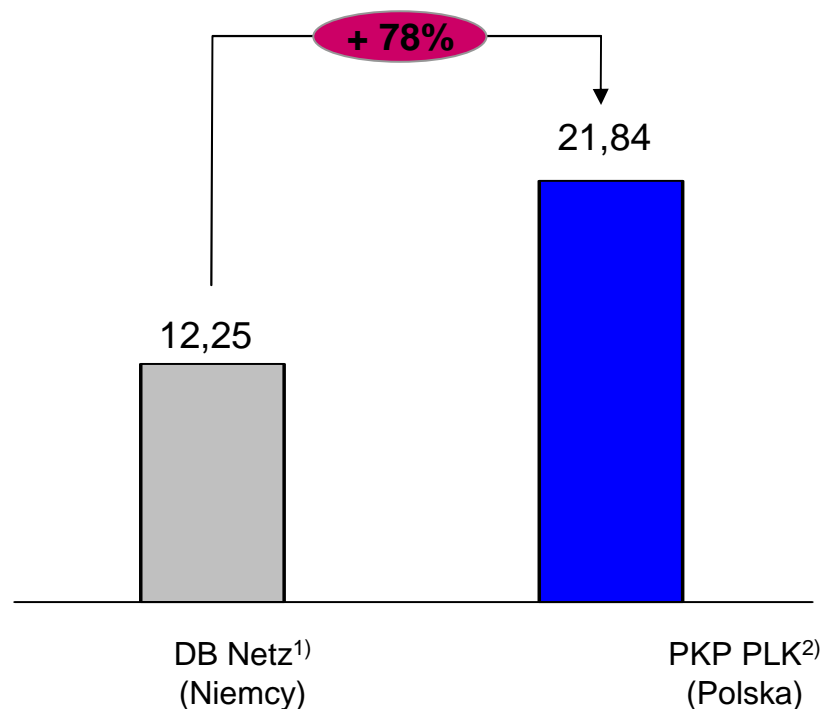
Zmiana kosztu dostępu do infrastruktury w Polsce – baza rok 2004 [%]



1) Dla przewoźnika **specjalizującego się w przewozach kruszyw i węgla średnia** masa pociągu brutto przekracza granice 2100t a to oznacza wzrost kosztów dostępu do infrastruktury na poziomie 6%

... a tymczasem stawki dostępu w Polsce są już blisko dwukrotnie wyższe niż w Niemczech i coraz więcej towarów masowych wozi się transportem drogowym...

Średni koszt dostępu do infrastruktury kolejowej [2009, PLN/pocmk]



Komentarz

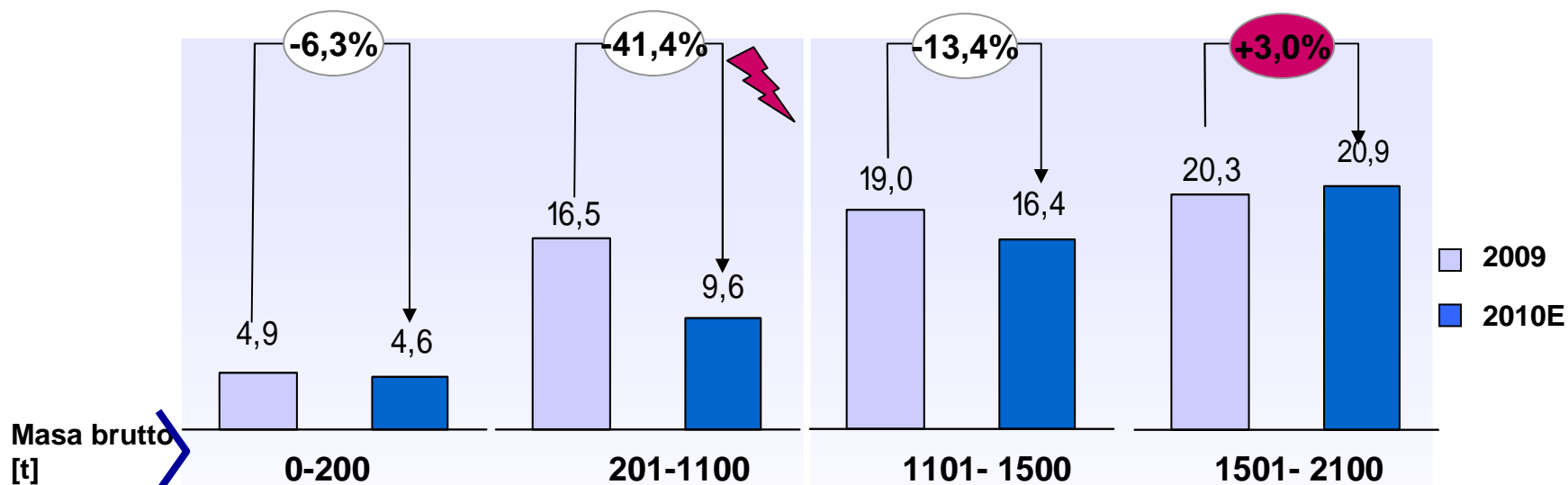
- Już dzisiaj stawka dostępu do infrastruktury PKP należy do najwyższych w Europie
- Stawki dostępu w Niemczech są blisko dwukrotnie niższe niż te obowiązujące w 2009 w Polsce
- Utrzymywanie wysokich stawek prowadzi do spadku przewozów towarowych i **przesunięcia wolumenów w kierunku transportu drogowego**

1) Kurs walutowy – PLN/EUR 4,50

2) Średnia stawka dostępu dla pociągów powyżej 2100 ton brutto

Największymi beneficjentami obniżenia stawek dla lekkich składów będzie PKP Cargo i spółki Grupy PKP

Średnia zmiana kosztów dostępu [2009 – 2010; PLN/pocmk; masa brutto]



Zmiany dotyczą głównie¹⁾

- Autobusy szynowe
- Zespoły trakcyjne
- Pociągi Pasażerskie
- Pojedyncze wagony i grupy wagonowe
- Lekkie pociągi towarowe ładowne
- Lokalne pociągi towarowe

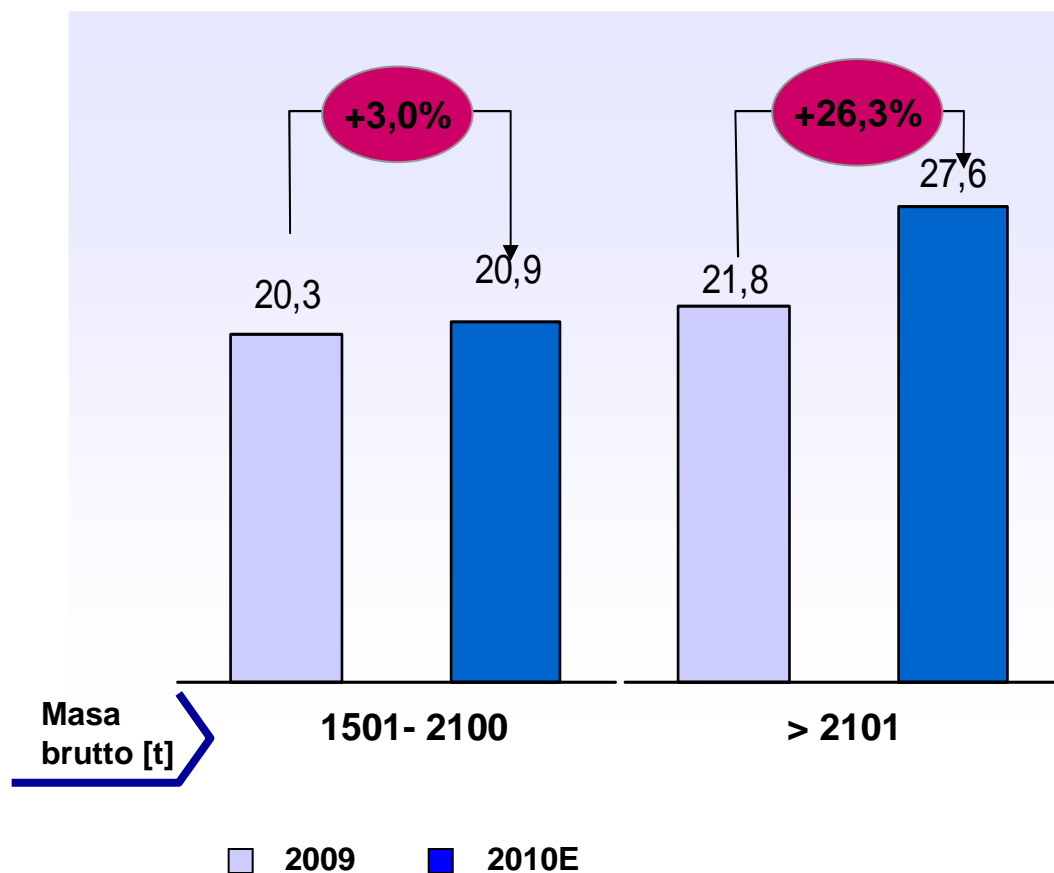
Beneficjenci

- PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
- PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
- PKP Intercity S.A.
- PKP Cargo

1) Pociągi próżne nie ujęte w powyższym zestawieniu ze względu na fakt iż obniżka kosztów będzie z korzyścią dla wszystkich uczestników rynku

W przypadku składów ponad 1500 t brutto to niezależni przewoźnicy ucierpią najmocniej – wzrost kosztów dostępu do infrastruktury

Średnia zmiana kosztów dostępu [2009 – 2010; PLN/pocmk; masa brutto]



Komentarz

- Ciężkimi pociągami towarowymi poruszają się głównie przewoźnicy niezależni
- Szczególnie pociągi powyżej 2100t odgrywają w ich przypadku znaczącą rolę dla pociągów ładownych
- Na rynku operują przewoźnicy specjalizujący się w przewozach kruszyw i węgla które realizują składami ciężkimi o masie brutto >2100 t
- W ich przypadku koszty dostępu wzrosną nawet o 1/4

PKP Cargo uśredniając zapłaci za PLK ok. 18% mniej ze względu na średnią niską masę brutto pociągu – koszty przewoźników niezależnych w zależności od profilu działalności mogą spaść maksymalnie o ok. 5% ale również wzrosnąć o ok. 6%

Wnioski z analizy podwyżek dla PKP Cargo i przewoźników niezależnych

PKP Cargo

- Państwowy przewoźnik realizuje według wstępnych niepotwierdzonych szacunków przewozy średnio pociągami o **masie brutto** około **1250 t**
- Oznacza to, że **koszty PLK** w PKP Cargo **zmniejszą się** wg. cennika w 2010 średnio o około **18,5%** (w poszczególnych kategoriach tras spadek wyniesie od 6 do 30%)

Przewoźnik niezależny

- Niezależny przewoźnik o szerokim profilu działalności przy średniej **masie brutto pociągu** około **1700 t** uzyska w cenniku na 2010 **średnią obniżkę** kosztu dostępu o około **5%**
- Z kolei niezależny przewoźnik skoncentrowany na **przewozach kruszyw pod projekty infrastrukturalne** odnotuje wzrost o **ok. 6%** ze względu na średnią masę pociągu brutto na poziomie 2000t

Oznacza to, że koszty dostępu do infrastruktury zmniejszą się dla państwowego przewoźnika w zakresie od około **13% do nawet 24% więcej niż dla przewoźników niezależnych co zdecydowanie zaburza dzisiejszą równowagę rynkową**

Proponowana zmiana stawek dostępu będzie oznaczać dla PKP Cargo oszczędności rzędu nawet 250 mln PLN w skali roku

Szacunek własny efektów zmiany stawek dostępu estymowany dla PKP Cargo

Założenia

Poziom kosztów dostępu do infrastruktury w przypadku PKP Cargo szacowany na około 1,5 mld PLN rocznie – baza dzisiejszy cennik PKP PLK

Średnia szacowana masa brutto pociągów **1250 t** przewoźnika państwowego

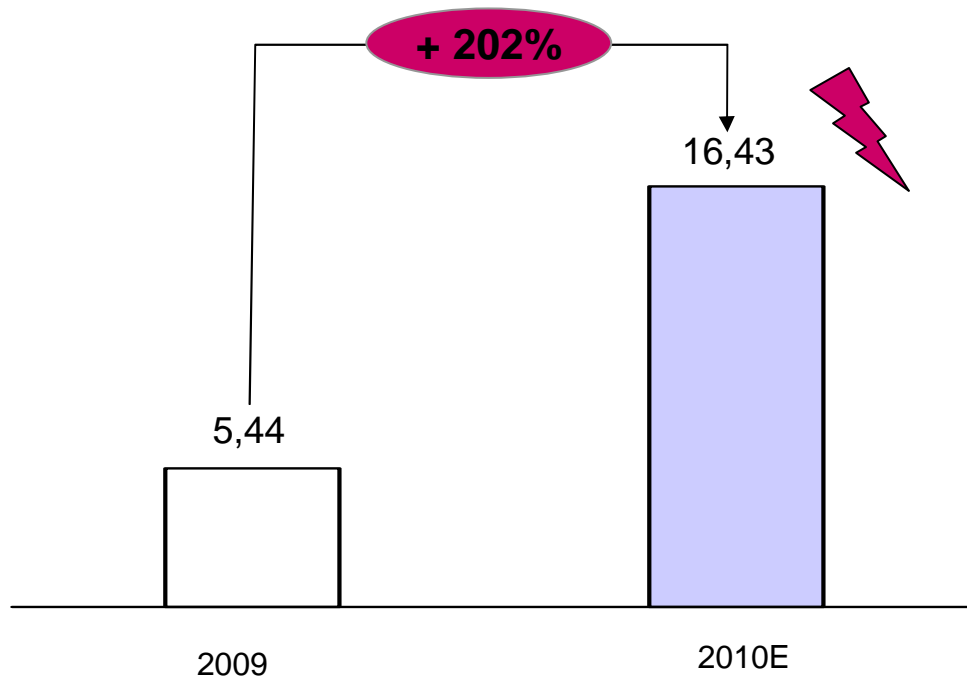
Założenie średniej obniżki kosztów dostępu dla PKP Cargo na poziomie **18%** oznaczające średnią zmianę cennikową dla pociągów o masie brutto **1250 t**

Spadek kosztów dostępu do infrastruktury na poziomie 18% oznaczałby poprawę wyniku finansowego PKP Cargo na poziomie +/- 250 mln PLN w skali roku

Nowa konstrukcja stawek zaburzając równowagę rynkową nosi znamiona wskrośnego subwencjonowania PKP Cargo przez operatora infrastruktury i pośrednio przez przewoźników niezależnych

Przewozy kontenerowe – średni wzrost kosztów dostępu o 202% w myśl zasady „Kontenery na drogi”

Średnia stawka¹⁾ dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągu kontenerowego, kategoria linii 3 [2009 vs 2010, PLN/pocmk]



Komentarz

- Eliminacja dodatkowej kategorii pociągów intermodalnych oznacza potraktowanie ich na tych samych warunkach co pozostałych przewozów towarowych
- Rezygnacja z preferencyjnych stawek dostępu do infrastruktury dla pociągów kontenerowych bardzo mocno ograniczy dalszy rozwój tego biznesu
- Przewaga kosztowa transportu kołowego nad kolejowym w tym zakresie powiększy się znacząco
- W pozostałych kategoriach wzrost stawki waha się od 140% do ponad 300% stawki bazowej w 2009 roku

1) Średnia stawka dostępu dla pociągów w przedziale 1100 - 1500 ton brutto – najbardziej typowy dla przewozów kontenerowych

1

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009

2

Stawki dostępu na rok 2010

3

Wpływ stawek na pozycję konkurencyjną przewoźników

4

Studium przypadku – duża budowa infrastrukturalna

5

Wnioski i podsumowanie

Studium ukazuje istotną zmianę struktury kosztów przewozu w rozkładzie jazdy 2009/2010 - dyskryminującą niezależnych przewoźników w konkurencji z PKP Cargo

Studium przypadku – przewóz kruszyw na trasie Strzelin – Toruń – Strzelin (1/5)

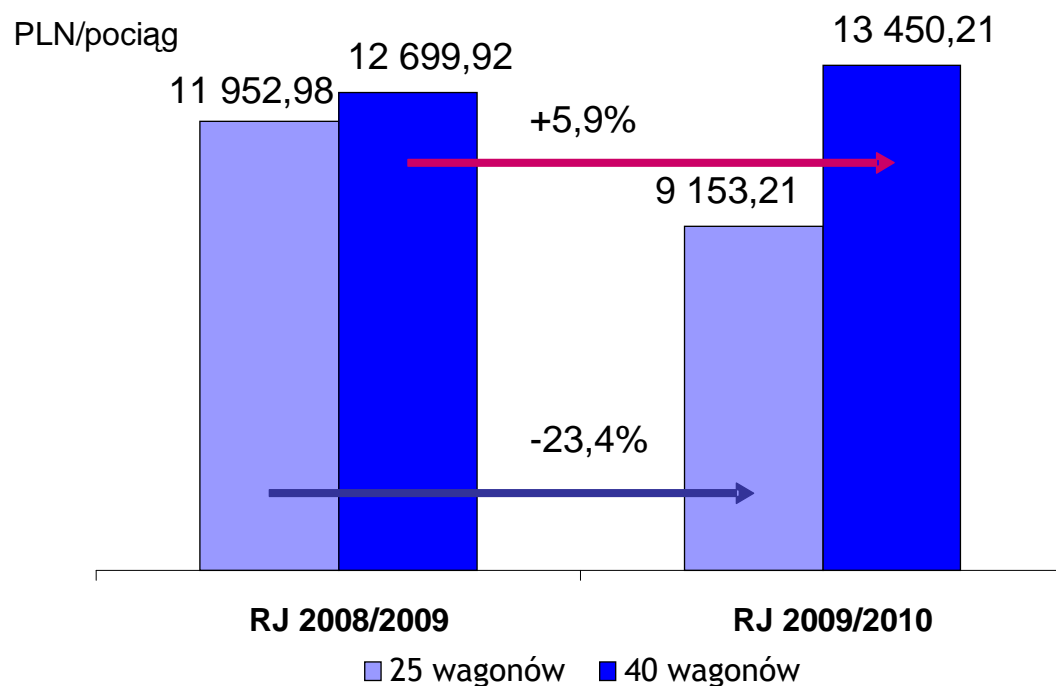
Założenia studium przypadku

- Przewóz na trasie Strzelin – Toruń Wschodni (pociąg próżny i ładowny)
- Pociąg **PKP Cargo** – typowe wahadło **25 wagonów** (masa brutto 500 t próżny, 2000 t ładowny, ładunek do 1500 t)
- Pociąg **niezależnego operatora** – wahadło **40 wagonów** (masa brutto 800 t próżny, 3200 t ładowny, ładunek do 2400 t)
- Stawka frachtu **PKP Cargo SA** dla obserwowanego najczęściej łącznego **upustu od taryfy 71,5%**, przy odległości przewozu do 340 km: **27,13 zł/t**



Porównanie kosztów dostępu do infrastruktury

Studium przypadku – przewóz kruszyw na trasie Strzelin – Toruń – Strzelin (2/5)



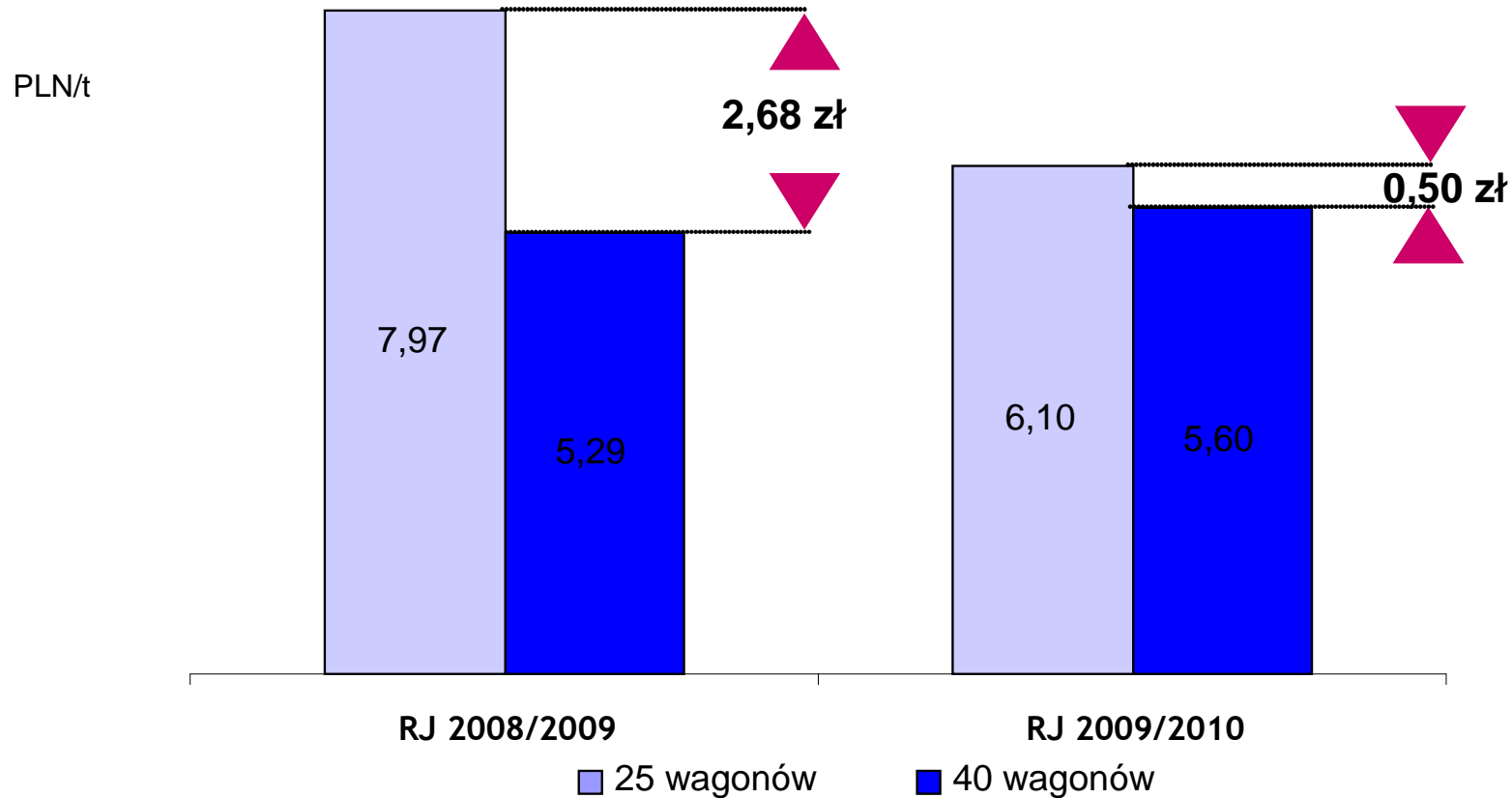
Komentarz

- Z założenia system naliczania opłat za dostęp do infrastruktury powinien premiować przewozy zwiększające efektywność i produktywność działalności transportowej
- Wprowadzona rozporządzeniem zasada naliczania stawek jest sprzeczna z duchem I Pakietu Kolejowego a zwłaszcza z Artykułem 8 pkt 1 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001r. – „System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe”

Opłata podstawowa wg Roczego Rozkładu Jazdy

Porównanie kosztów dostępu dla infrastruktury na tonę przewozu wskazuje, że wg nowego cennika różnica pomiędzy lekkim i ciężkim składem praktycznie zanika

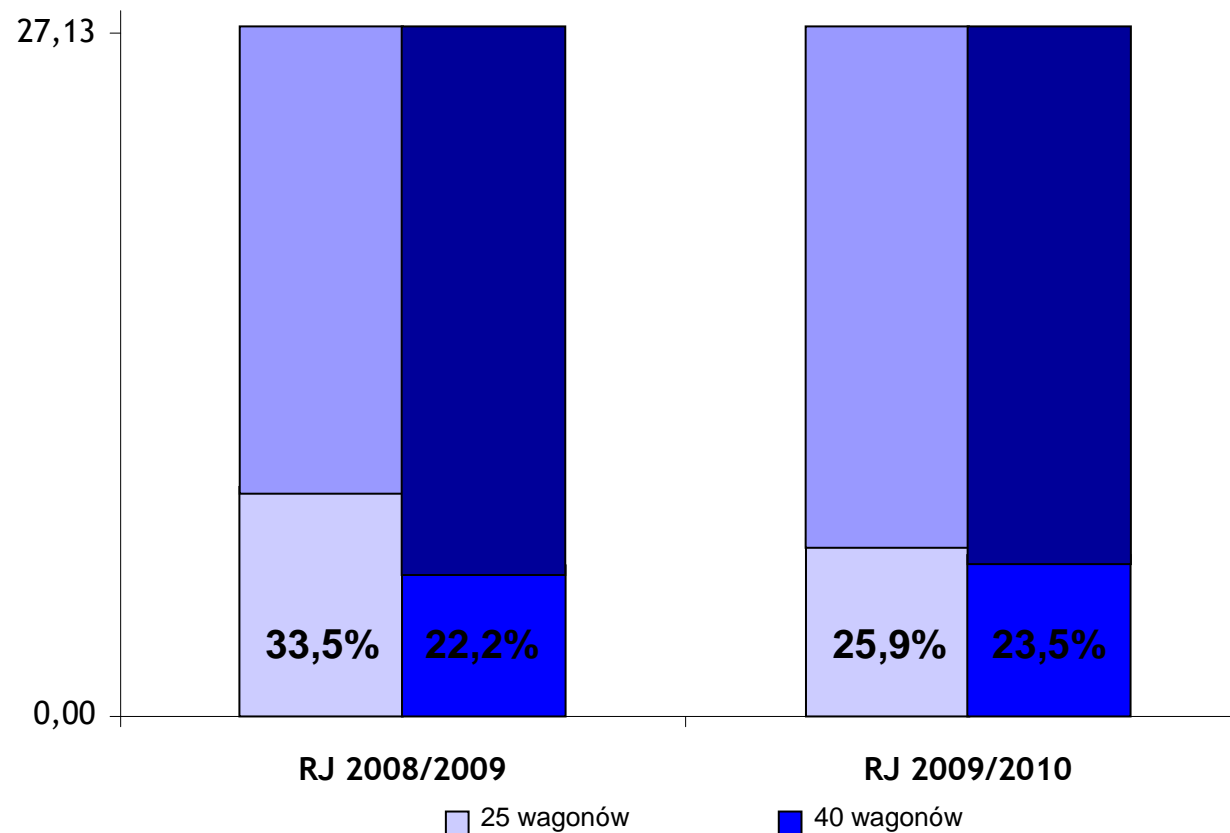
Studium przypadku – przewóz kruszyw na trasie Strzelin – Toruń – Strzelin (3/5)



opłata podstawowa wg Roczego Rozkładu Jazdy

Udział kosztów dostępu w stawce przychodowej za przewóz dla składów 25 i 40 wagonowych zostanie wg. nowego cennika praktycznie wyrównany – Cennik nie respektuje osiągniętych wzrostów efektywności

Studium przypadku – przewóz kruszyw na trasie Strzelin – Toruń (4/5)



opłata wg Indywidualnego Rozkładu Jazdy + koszty przygotowania rozkładu (jednorazowo)

Podstawowa zasada degresywności kosztów jednostkowych wraz z wzrastającą masą towaru na pociąg zostanie zaburzona

Studium przypadku – przewóz kruszyw na trasie Strzelin – Toruń (5/5)

Kluczowe elementy dyskryminujące – wnioski ze studium

- Cennik 2009/2010 zaburza elementarną zasadę degresywności kosztów jednostkowych wraz ze wzrostem masy towaru przewożonego jednym pociągiem – co jest sprzeczne z I pakietem kolejowym
- Udział kosztów dostępu w stawce przewozowej dla pociągu ciężkiego nieznacznie wzrasta, podczas gdy dla pociągu 25 wagonowego udział ten maleje o 30%
- Wprowadzone zostają nowe przedziały masy brutto dla stawek dostępu do infrastruktury – wysoce preferencyjne dla lekkich pociągów: 300, 450 i 600 ton
- Pociąg niezależnego przewoźnika nie rozładuje się niestety na stacji Toruń Wschodni - PKP Cargo S.A. odmawia możliwości dostępu do torów, które dzierżawi od PKP SA
- PKP Cargo S.A. i PKP SA próbują utrudniać załadunki przewoźników niezależnych także w kopalniach tą samą metodą

1

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009

2

Stawki dostępu na rok 2010

3

Wpływ stawek na pozycję konkurencyjną przewoźników

4

Studium przypadku – duża budowa infrastrukturalna

5

Wnioski i podsumowanie

Wykreowane warunki dla rynku przewozów towarowych

▪ **Rozporządzenie eliminuje kategorie przewozów intermodalnych**

Likwidacja kategorii pociągów intermodalnych powoduje zniesienie preferencyjnej stawki kontenerowej i nawet 3-krotny wzrost opłat

Takie podejście w najlepszym wypadku ograniczy przewozy kontenerów koleją – bardzo mocna konkurencja transportu drogowego

▪ **Głównymi beneficjentami obniżki kosztów dostępu do infrastruktury w roku 2010 będą spółki z Grupy PKP**

W porównaniu do dzisiejszego poziomu stawek, największymi beneficjentami zmian będą przewoźnicy preferujący przewozy składów lekkich i tzw. grup wagonowych. Oznacza to, że najwięcej na zmianach skorzystają spółki z Grupy PKP. PKP Cargo ze średnią masą pociągu brutto wstępnie szacowaną na około 1250 t zapłaci uśredniając wg stawki cennikowej o około 18,5% mniej

▪ **Zwiększone opłaty w przedziałach 1500 do ponad 3000 są merytorycznie nieuzasadnione**

Naszym zdaniem określanie kosztów dostępu do infrastruktury w głównej mierze w zależności od masy brutto pociągu nie jest prawidłowe ponieważ, przeprowadzenie pociągów ciężkich dla PKP PLK, wymaga takich samych czynności organizacyjnych jak pociągów lekkich, a dodatkowo poprawia przepustowość linii

▪ **Zmiana cennika dostępu do infrastruktury zachwieje obecną równowagą rynkową**

Uśredniając zarówno CTL jak i PKP Cargo skorzystają z obniżki kosztów dostępu o odpowiednio 5% i 18,5% w stosunku do kosztów ponoszonych dzisiaj. Nie jest zrozumiałe dlaczego obniżka kosztów dla PKP miałyby wynosić aż 13 p.p. więcej niż ta uzyskana przez CTL. W przypadku przewoźników specjalizujących się w przewozach kruszyw ciężkimi pociągami, stawki dostępu wzrosną o ok.. 6 %

▪ **Nowe stawki dostępu do infrastruktury zaburzą funkcjonowanie rynku**

Wnioski

- **Przyjęte zasady konstrukcji cennika obnażają brak spójnej polityki transportowej państwa, gdyż spowodują zapaść rynku transportu towarów masowych i odpływ ładunków na drogi.**
- **Konieczna modyfikacja przyjętego i zatwierdzonego przez UTK cennika na 2009/2010 w taki sposób, aby efektywność pociągów masowych nie była sztucznie zaniżana w celu zapewnienia skróśnego finansowa PKP Cargo i innym podmiotom Grupy PKP S.A..**
- **Pilna potrzeba wydzielenia PKP PLK z Grupy PKP S.A..**
- **Konieczna zmiana modelu funkcjonowania PKP PLK poza Grupą PKP S.A.**
 - Brak świadomego, znaczącego wspierania infrastruktury kolejowej w ramach nowej polityki transportowej może spowodować całkowitą dekapitalizację infrastruktury kolejowej, wzrost kosztów przewozów i zanik transportu kolejowego.
 - PKP PLK powinna stać się administratorem i inwestorem zastępczym dla państwowej infrastruktury traktowanej jako dobro narodowe i krwioobieg gospodarki.
 - Posiadając zarówno infrastrukturę liniową, jak i punktową, PLK powinna udostępniać ją bez dyskryminacji wszystkim licencjonowanym przewoźnikom kolejowym niezależnie od ich struktury własnościowej.



Appendix

W celach porównawczych analizowaliśmy zmiany stawek dostępu w oparciu o dane rzeczywiste dla CTL i dane cennikowe PLK

Perspektywy analizy stawek dostępu

ANALIZA NA BAZIE RZECZYWISTYCH DANYCH PRZEWOZOWYCH

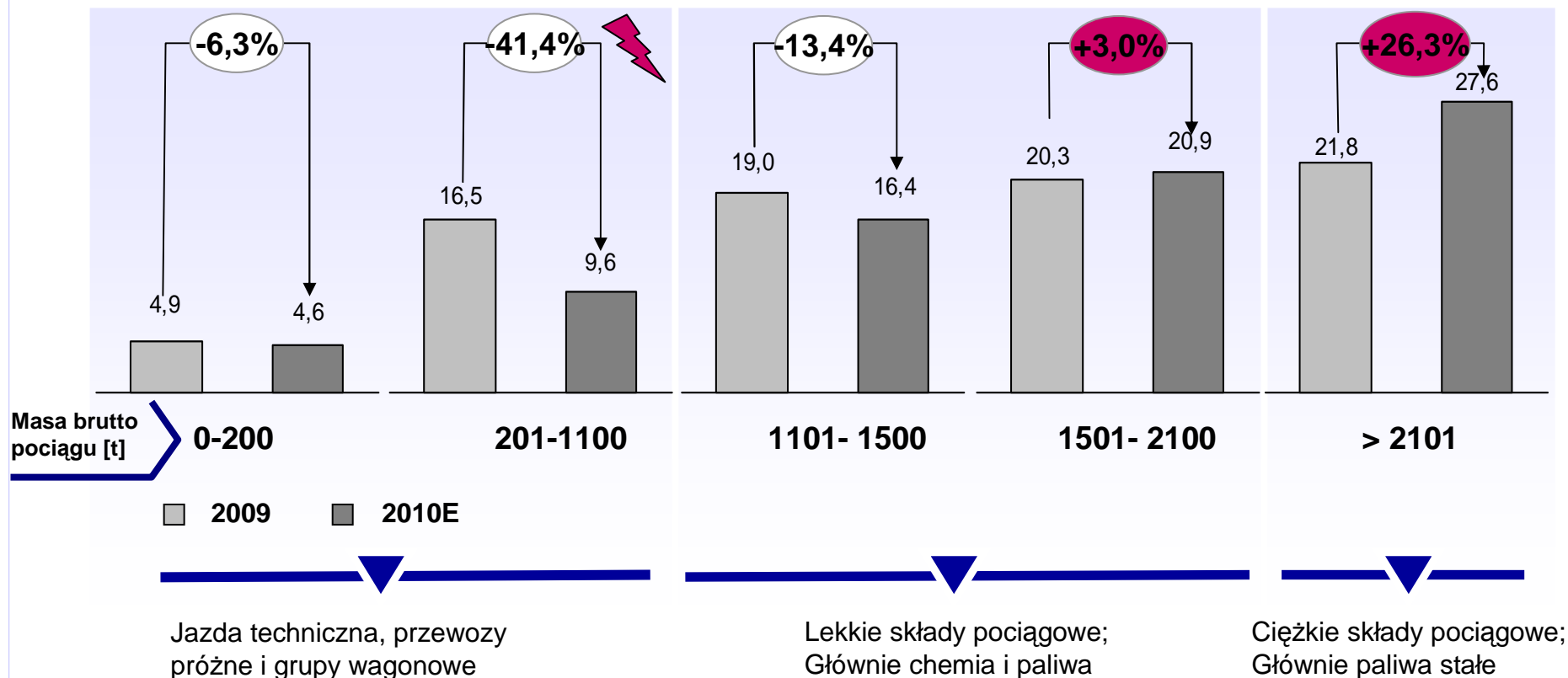
- Bazując na rzeczywistych przewozach zrealizowanych przez CTL Logistics w okresie I – IV 2009 przygotowaliśmy symulacje kosztów dostępu przy wykorzystaniu cennika PKP PLK który będzie obowiązywał w 2010 roku
- Wyniki tej analizy służą nam do określenia potencjalnych konsekwencji dla poziomu kosztów dostępu do infrastruktury, które są związane ze zmianę sposobu kalkulacji

ANALIZA ZMIAN STAWEK CENNIKOWYCH

- Analizując stawki dostępu do infrastruktury dokonaliśmy porównań zarówno na poziomie kategorii linii i poszczególnych przedziałów tonażowych jak i uśrednionych wartości niezależnie od kategorii linii
- Ta analiza w obliczu nieznajomości dokładnej struktury przewozów innych graczy pozwala na wstępne oszacowanie wpływu zmian na poziom kosztów dostępu konkurentów

Symulacja kosztów dla CTL dowodzi, że nowe stawki dostępu wyraźnie preferują przewozy realizowane składami mniejszymi i w ramach tzw. grup wagonowych

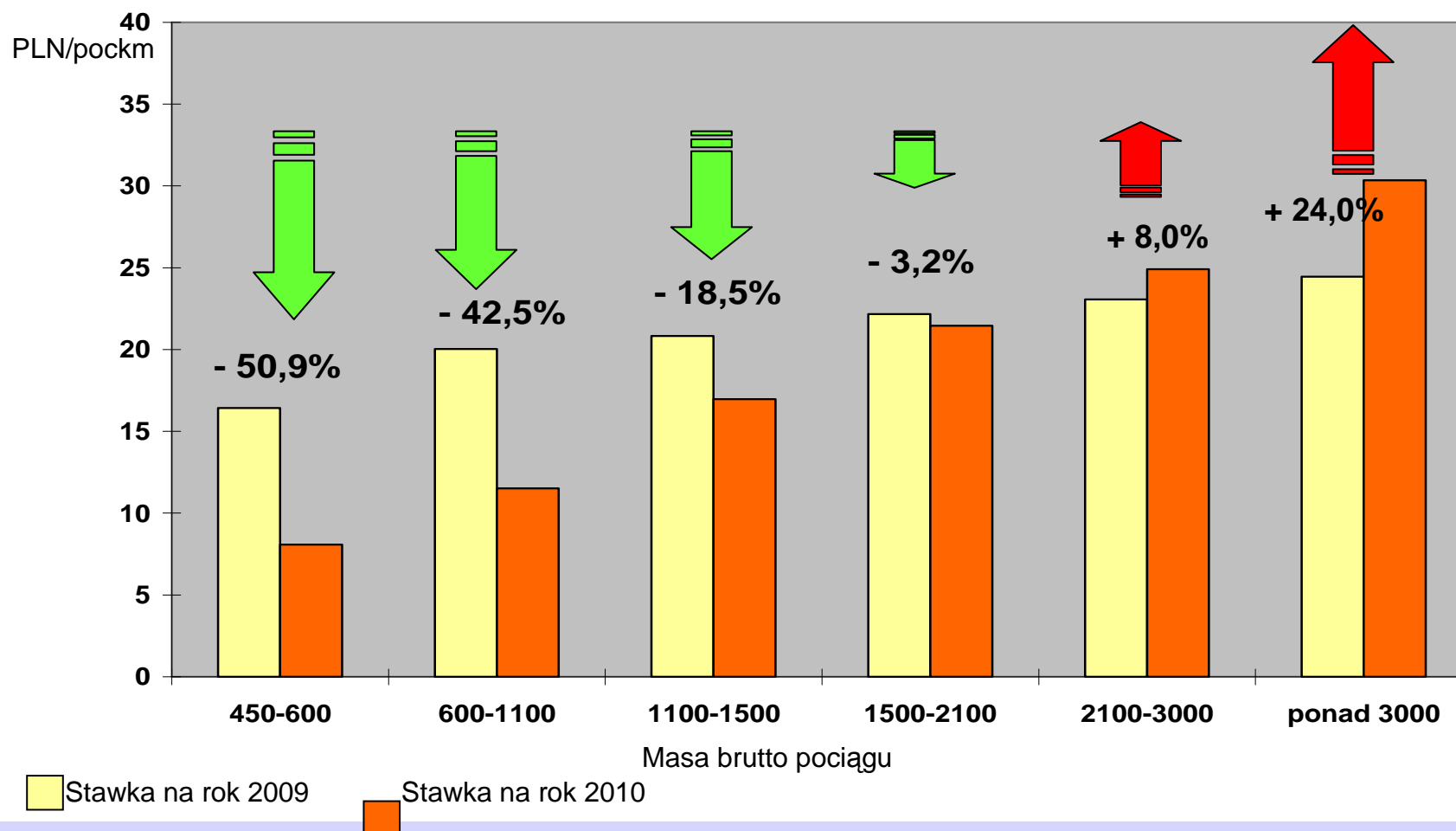
Porównanie stawek dostępu do infrastruktury wg masy brutto¹⁾ na bazie rzeczywistych przewozów CTL w okresie I-IV 2009[2009 – 2010E]



1) Dane w oparciu o symulacje zmian stawek dostępu przeprowadzonej na bazie przewozów zrealizowanych w okresie styczeń – kwiecień 2009 dla CTL Logistics i proponowanego wzrostu stawek dostępu na rok 2010

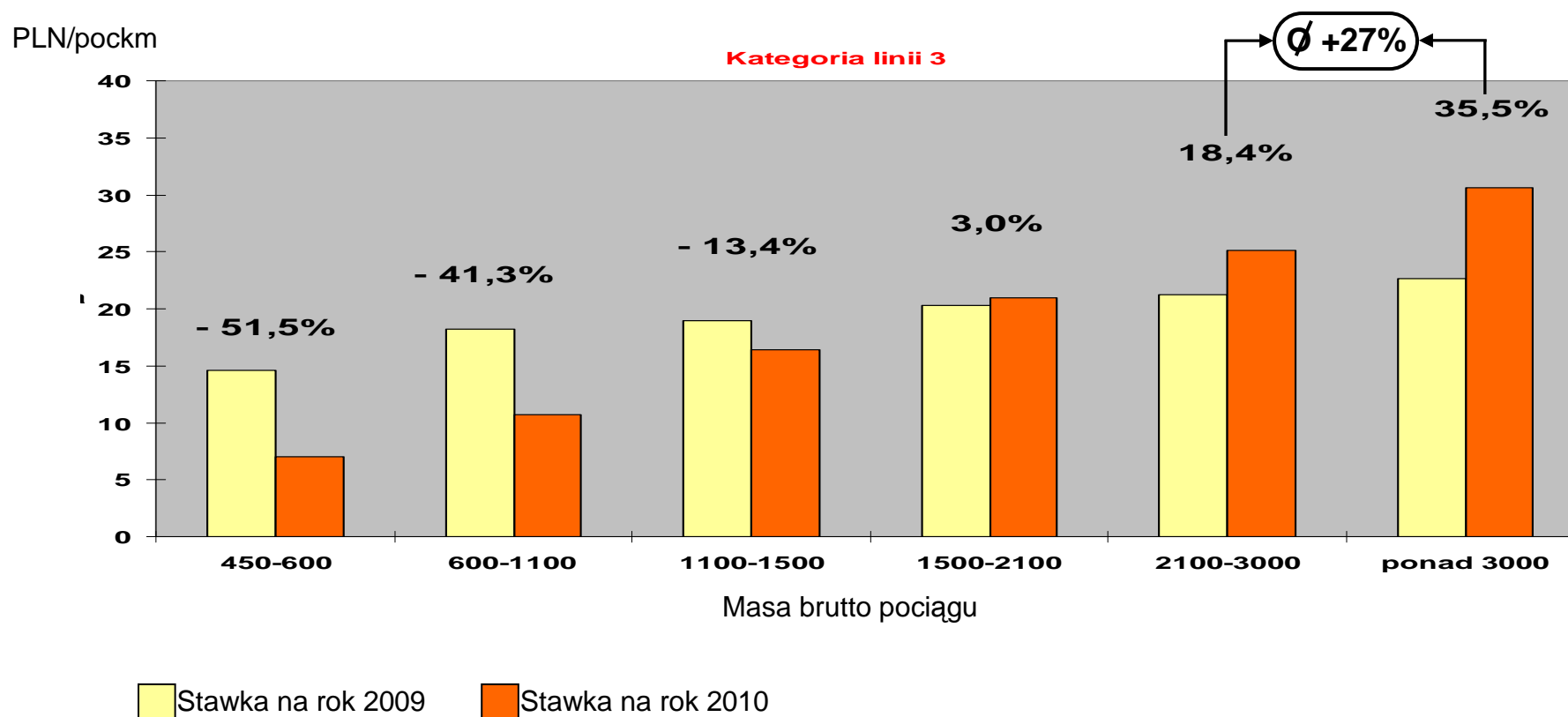
Cennikowe stawki dostępu do infrastruktury PKP PLK na rok 2009 vs 2010 – koszty infrastruktury dla składów lżejszych znacząco spadają

Porównanie średnich stawek dostępu, niezależnie od kategorii linii wg cenników PLK wg masy brutto¹⁾ [2009 – 2010E]



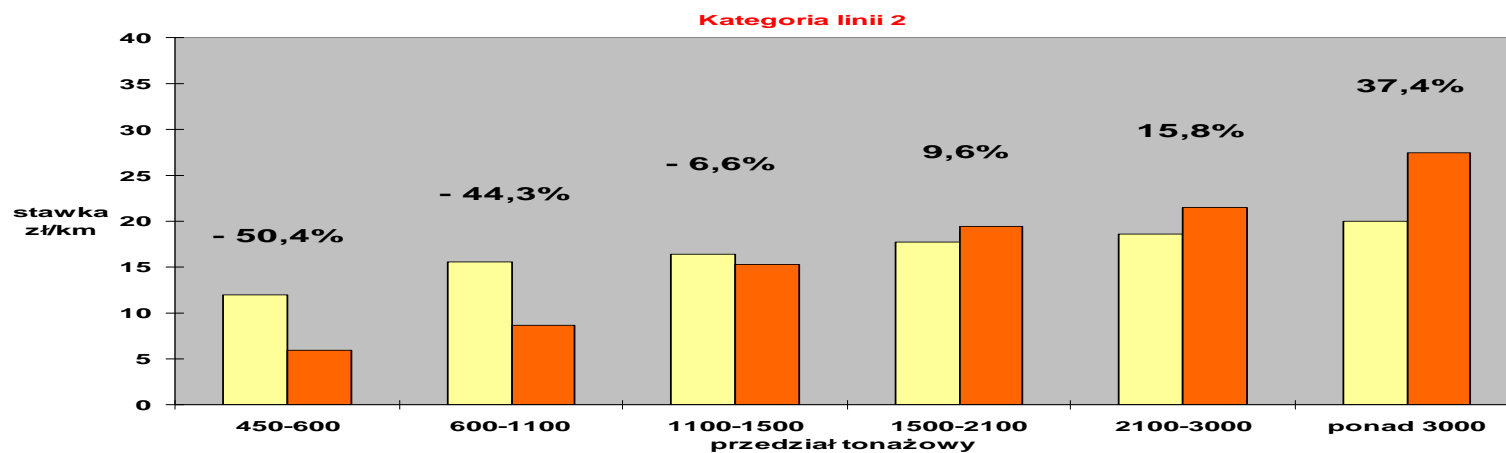
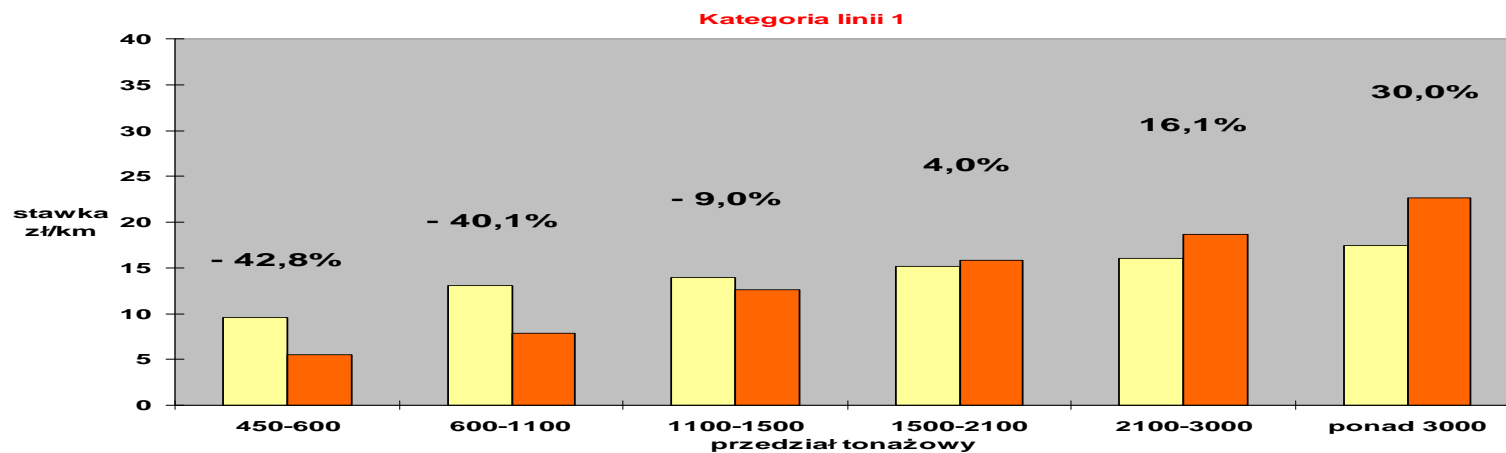
Koszt najczęściej wykorzystywanej¹⁾ Kategorii linii „3” – wzrosło dla najpopularniejszych pociągów >2100t brutto o 27%

Zmiana kosztów dostępu dla Kategorii 3 [2009 – 2010; PLN/poc/km; masa brutto]



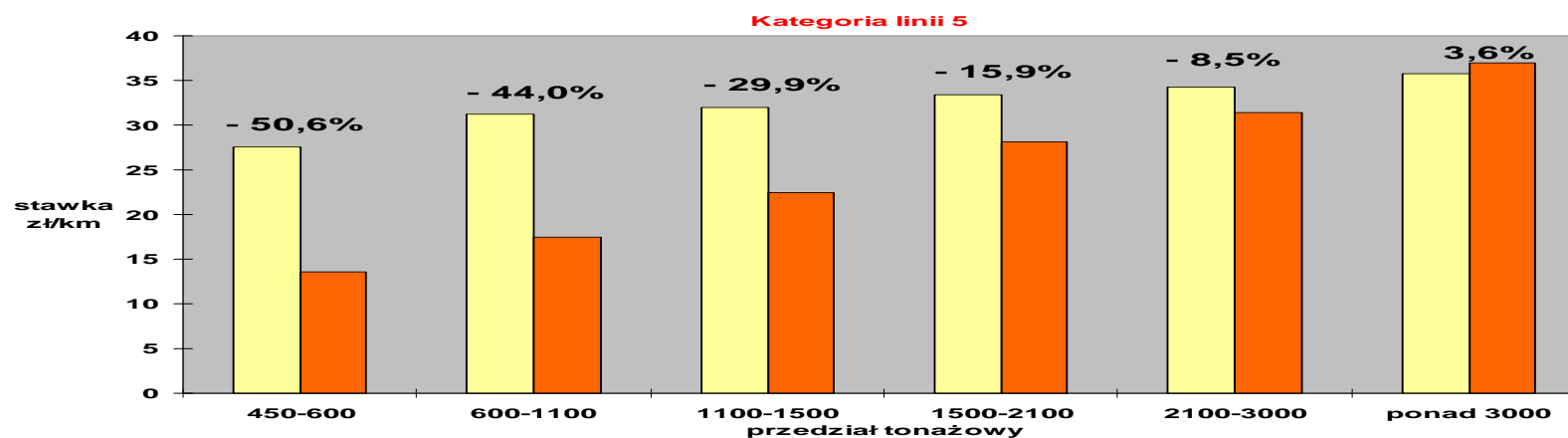
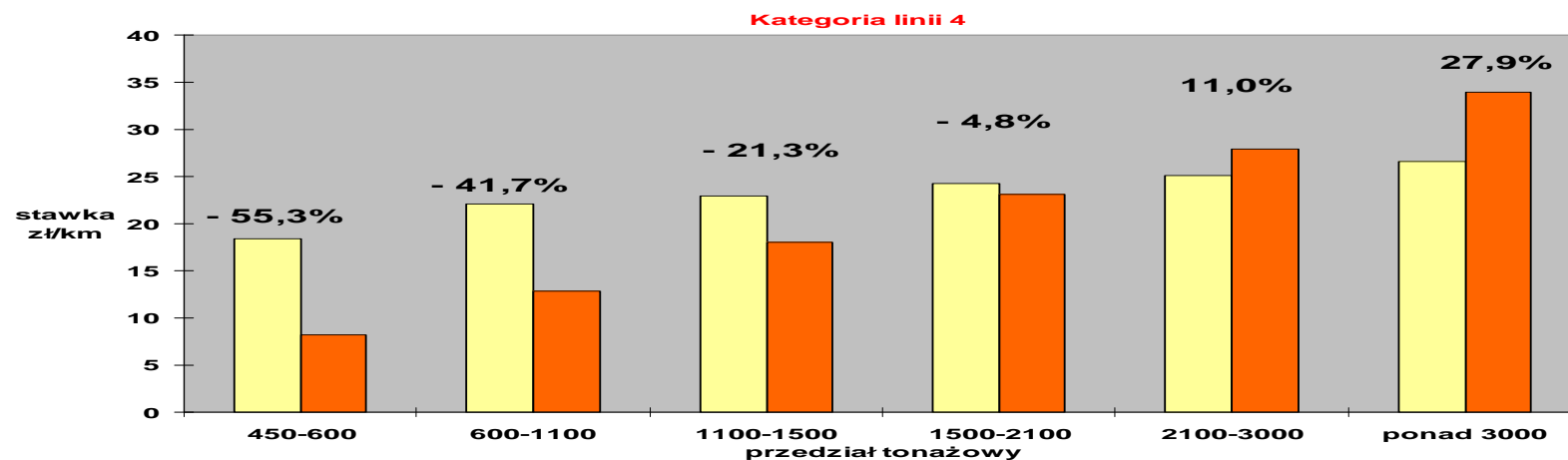
1) W przypadku CTL nawet 75% ładownych pociągów jest realizowanych w ramach tej kategorii linii

Porównanie stawek dostępu do infrastruktury PKP PLK wg cenników na rok 2008/2009 i 2009/2010



Stawka na rok 2009
 Stawka na rok 2010

Porównanie stawek dostępu do infrastruktury PKP PLK wg cenników na rok 2008/2009 i 2009/2010



■ Stawka na rok 2009 ■ Stawka na rok 2010