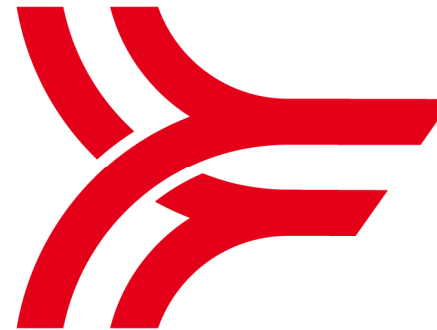


ZWIĄZEK
NIEZALEŻNYCH
PRZEWOŹNIKÓW
KOLEJOWYCH



Czy jest jeszcze nisza dla niezależnych operatorów kolejowych?

Rafał Milczarski

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych – Prezes Zarządu

Freightliner PL – Dyrektor Zarządzający, Członek Zarządu

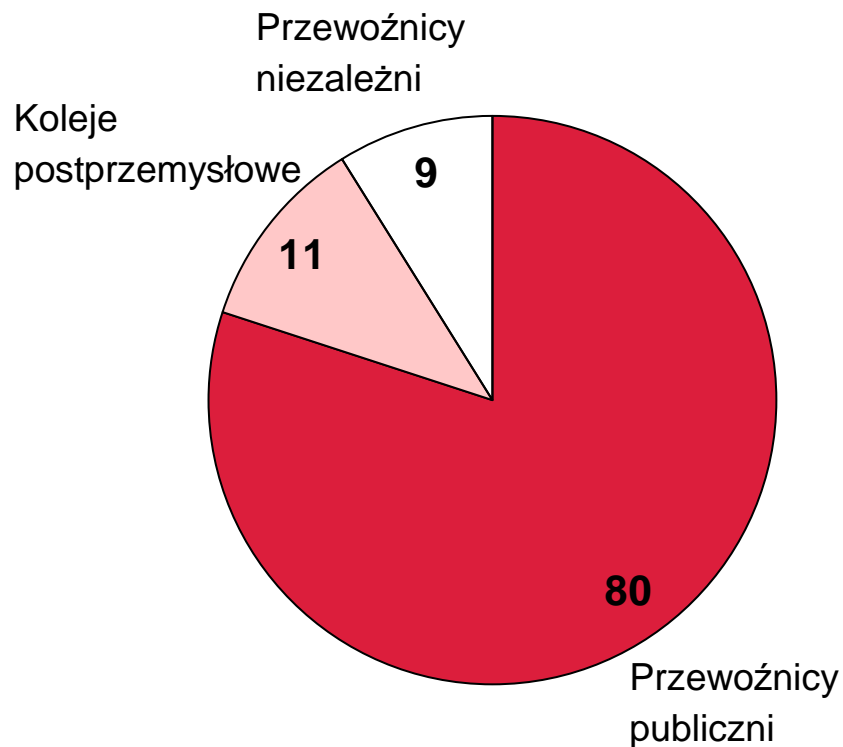
Środkowoeuropejskie Forum Operatorów Kolejowych 2011

Warszawa, 8 czerwca 2011

- Uczestnikami polskiego rynku przewozów towarowych jest stosunkowo wiele podmiotów
 - ważnych jest ponad 70 licencji na przewóz rzeczy
 - w rzeczywistości przewozy liniowe wykonuje kilkunastu przewoźników
- W roku 2010 wykonano pracę przewozową na poziomie 47,9 mld tkm
- Pierwsza linia podziału oddziela Grupę PKP (2 firmy) i pozostałych graczy
- Druga, nowa linia to podział zależny od rodzaju kapitału właścicielskiego – która dzieli przewoźników na publicznych i prywatnych

Udział w rynku

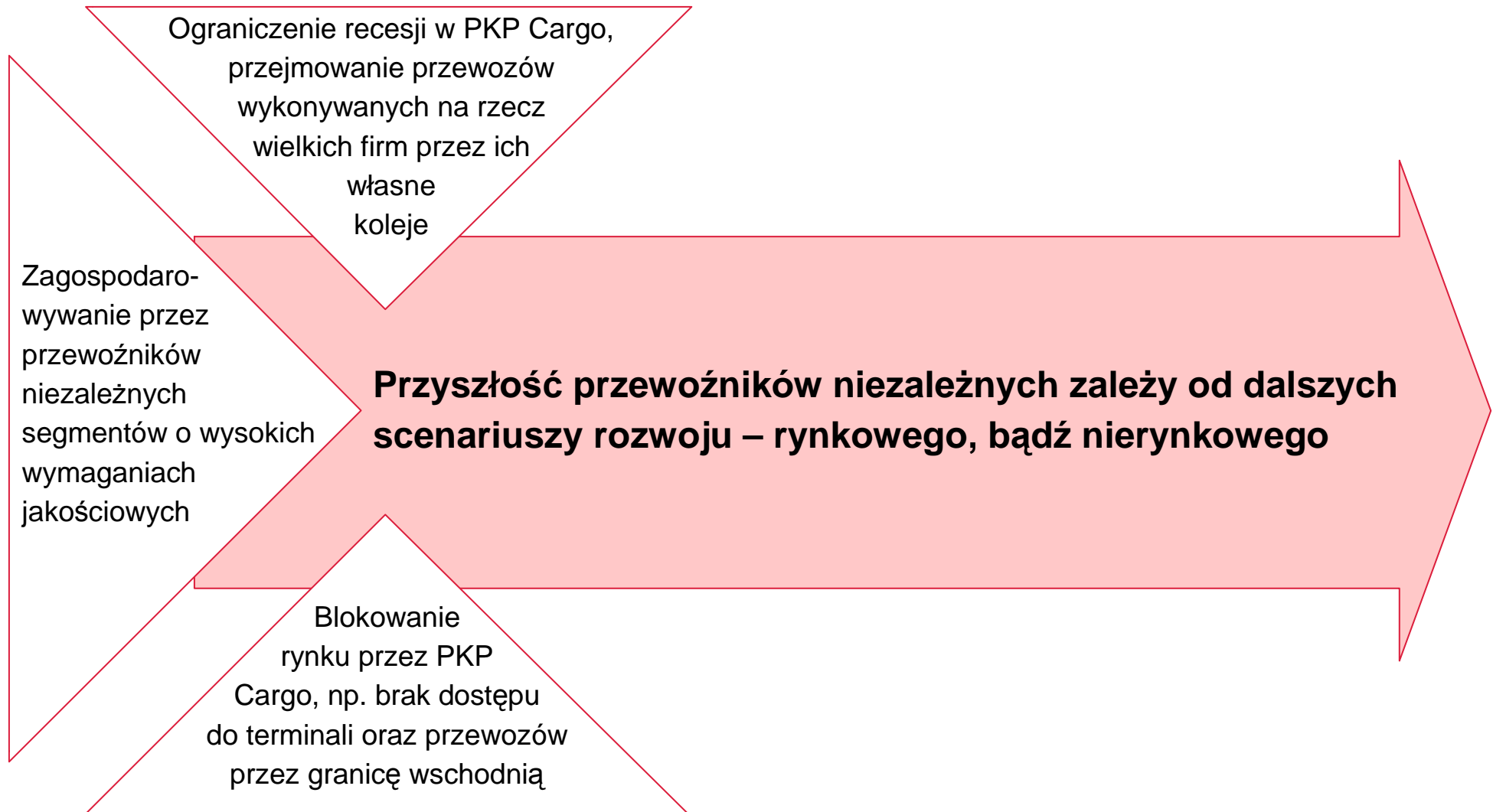
(praca przewozowa, %, 2010)



Typy firm operujących na polskim rynku przewozów towarowych

- Firmy państwowe – PKP Cargo, PKP LHS, DB Schenker
- Przewoźnicy powstałi na bazie wielkich zakładów przemysłowych
- Niezależni przewoźnicy kolejowi

Jaka jest geneza obecnego ukształtowania rynku?





- Uporządkowanie kwestii infrastruktury
- Postęp procesów prywatyzacyjnych
- Uwalnianie segmentów opanowanych przez monopole
- Rzeczywista restrukturyzacja przewoźników z Grupy PKP (prywatyzacja, utworzenie agencji rządowej - PLK)
- Jedyнным miernikiem funkcjonowania firm będzie ich efektywność

Silny wzrost konkurencyjności wewnątrz branży

- Sztuczne podtrzymywanie przewagi monopolu PKP Cargo dzięki infrastrukturze punktowej
- Nadawanie Grupie PKP Cargo szczególnej roli we współpracy międzynarodowej
- Blokowanie dostępu rynku i rozwoju konkurencji (m.in. przez infrastrukturę)
- Prywatyzacja PKP Cargo i PKP LHS wraz z publicznym majątkiem jakim jest infrastruktura
- Zastąpienie monopolu państwowego monopolem prywatnym

Dalszy spadek konkurencyjności wewnątrz branży

Sukces kolei to sukces niezależnych przewoźników

- Konkurencyjność w sektorze jest podstawą jego sukcesu na szerokim rynku transportowym
- Monopolizacja i jej pochodne jako droga do obniżania jakości
- Kolej skutecznie konkurująca z innymi gałęziami musi być zdrowa jako sektor

Polski sektor przewozów samochodowych jest jednym z najbardziej efektywnych w Europie. Jest tak, ponieważ jest rynkiem o bardzo wysokim wskaźniku konkurencji

Dlaczego polska kolej nie jest konkurencyjna?

- Warunkiem równej i sprawiedliwej konkurencji przewoźników jest równy dostęp do infrastruktury liniowej i punktowej. W chwili obecnej warunek ten nie jest spełniony
- PKP Cargo blokuje dostęp niezależnym przewoźnikom kolejowym do kluczowych punktów ładunkowych i terminali
- Państwo nie interweniuje na rzecz równego dostępu do wyżej wymienionej infrastruktury technicznej
- Polityka państwa wobec kolei nadal kreowana jest przez PKP SA

Zasady dostępu do terminali zarządzanych przez PKP Cargo

- 30-dniowy termin składania zamówień
- Obowiązek ustępowania pociągom PKP Cargo oraz ich klientom
- Obowiązek pracy manewrowej przy wagonach PKP Cargo blokujących dostęp

Wykorzystywanie pozycji zarządcy infrastruktury

- Odmowy dostępu niezależnym przewoźnikom motywowane np. stanem technicznym (równoległe składy PKP Cargo są obsługiwane)
- Odmawianie obsługi w atrakcyjnych godzinach i terminach (proponowanie np. rozładunków w nocy, w święta etc.)
- Stosowanie stawek wielokrotnie wyższych niż PKP PLK na takich samych obiektach

Stawki dostępu do terminali

	PKP PLK	PKP Cargo
Zasady obliczeń	Stawka godzinowa za tor / pociąg x liczba godzin	Stawka godzinowa za tor / wagon x liczba wagonów x liczba godzin
Kalkulacja ceny	9,22 zł/h x 12 h	2,6 zł/h x 22 wagony x 12 godzin
Koszt	110,64 zł	686,40 zł

Cena proponowana przez PKP Cargo jest o 520 % wyższa

Rynkowy model rozwoju

Kolej w USA ma największy na świecie udział w przewozach towarów ponieważ jest w pełni rynkowa

Infrastruktura

Państwo nie jest przewoźnikiem towarowym, powinno koncentrować się na budowie i utrzymaniu wysokiej jakości infrastruktury dla tej działalności



Równe warunki

Warunkiem rozwoju rynku i konkurencyjności kolei w stosunku do innych jest gwarancja równego dostępu do rynku

Wzrost udziału kolei

Wprowadzenie konkurencji do sektora znacznie zwiększy udział kolei w ogólnych przewozach

- Przeniesienie wszystkich czynnych terminali do PKP PLK (w tym z PKP SA i PKP Cargo)
- Wprowadzenie nadzoru Prezesa UTK nad regulaminami dostępu i stawkami dla całej infrastruktury punktowej
- Przekazanie granicznej infrastruktury przeładunkowej do PKP PLK i udostępnianie jej na ogólnych zasadach
- Włączenie kwestii obsługi połączeń transgranicznych do oficjalnych rozmów międzynarodowych
- Wzrost priorytetu dla inwestycji kolejowych, w tym dla linii o znaczeniu towarowym

ZWIĄZEK
NIEZALEŻNYCH
PRZEWOŹNIKÓW
KOLEJOWYCH

