

Załącznik nr 4

**Analiza badania rynku przeprowadzonego przez Zarządcę infrastruktury
Infra SILESIA SA w Rybniku**

w oparciu o §7 ust.11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2015 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2014 roku poz. 788), zwanym dalej „Rozporządzeniem”

I. Założenia do badania rynku.

1. Struktura przewozu ładunków na liniach Infra SILESIA SA w świetle wykonywanej pracy przewozowej

- a) piasek podsadzkowy i budowlany - __%
- b) węgiel energetyczny - __%
- c) odpady kopalniane - __%
- d) lokomotywy luzem - __%
- e) transport innych kruszyw - __%
- f) materiały niebezpieczne - __%
- g) inne (pociągi gospodarcze, towary niezdefiniowane) - __%

2. Określenie rodzajów par przewozów realizowanych na sieci kolejowej Zarządcy

Lp.	Rodzaj przewozu	Udział [%]
1.	Przewozy pasażerskie	--
	Przewozy towarowe	--
2.	Wojewódzkie przewozy pasażerskie	--
	Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie	--
3.	Pociągi przewożące towary niebezpieczne	--
	Pozostałe pociągi towarowe (w tym jazdy luzem i inne: niezdefiniowane i gospodarcze)	--
3.1.	Transport piasku	--
	Transport innych kruszyw	--
3.2.	Transport węgla energetycznego	--
	Transport kamienia (odpad górniczy)	--
4.	Przewozy krajowe	--
	Przewozy międzynarodowe	--
5.	Transport kombinowany	--
	Przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym	--
6.	Przewozy całopociągowe	--
	Pociągi przewożące ładunki rozproszone	--
7.	Pociągi kursujące wg rocznego rozkładu jazdy	--
	Pociągi kursujące wg indywidualnego rozkładu jazdy	--

W tabeli, w pkt. 3.1. i 3.2. rozszerzono badanie rynku o uszczegółowienie pozycji „Pozostałe pociągi towarowe (w tym jazdy luzem i inne: niezdefiniowane i gospodarcze)” i zbadanie możliwych reakcji rynku przewozów węgla energetycznego, piasku, kruszyw i kamienia, stanowiących łącznie __% pracy przewozowej.

Jazdy lokomotyw luzem (__% pracy przewozowej) nie poddano odrębnej niż w pozycji „Pozostałe pociągi towarowe” analizie ze względu na ich charakter związany z procesem technologicznym przewoźnika, który nie jest związany z ryzykiem przejścia ich przez transport samochodowy. Podobnie potraktowano pociągi gospodarcze i niezdefiniowane (__% pracy przewozowej) jako jazdy sporadyczne lub wynikające z procesu technologicznego przewoźnika.

Wynik: na sieci kolejowej Infra SILESIA SA wykonywane są całopociągowe, krajowe przewozy towarowe, wyłącznie transportem kolejowym, według indywidualnego rozkładu jazdy z udziałem __% towarów niebezpiecznych.

II. Wyniki przeprowadzonej ankiety.

1. Ankieta przedstawiona Przewoźnikom kolejowym zawierała pytanie o wpływ wartości składnika stawki związanego z rodzajem wykonywanych przewozów (61,93 zł/pocmk) na możliwość (ryzyko) przejścia przewozów realizowanych dotychczas lub planowanych w przyszłości, przez transport samochodowy.
2. Wraz z ankietą określającą wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów Zarządca przedstawił Przewoźnikom projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury na RJ 2015/2016 ze skutkiem powodowanym poprzez zastosowanie składnika w przyjętej wartości.
3. Przewoźnicy, którzy zwrócili wypełnione ankiety:
 - PKP Cargo SA;
 - CTL Train Sp. z o.o.;
 - DB Schenker Rail Polska SA;
 - Kopalnia Piasku „Kotłarnia” SA;
 - PKP Cargo Service Sp. z o.o.,realizujący łącznie __% pracy przewozowej na sieci kolejowej Zarządcy, odpowiadając na pytania wyrazili swoje zdanie, każdy w zakresie segmentu przewozów jakie realizuje. Arkusze z ankietą załączone do analizy stanowią jej integralną część. Pozostała __% pracy przewozowej jest realizowana przez przewoźników okazjonalnych występujących do Zarządcy Infra SILESIA SA z wnioskiem o przydzielenie trasy na jednorazowe przejazdy.

Ankiety wypełnione przez przewoźników stanowią integralną część niniejszego załącznika.

III. Dane uzupełniające uwzględniające specyfikę rodzaju przewozów i sieci kolejowej.

1. Specyfika przewozu poszczególnych ładunków

1.1. Piasek podsadzkowy i budowlany:

- a) załadunek piasku odbywa się na terenach trudno dostępnych dla innych niż kolej środków transportu.
- b) jednorazowy załadunek składu wagonów to 684m^3 (ok. 1000 ton) ładunku. Przeniesienie tego ładunku na transport drogowy wymusza zastąpienie 1 składu co najmniej 40 samochodami.
- c) rozładunek piasku na moście zsywowym, przy założeniu korzystnych warunków (zbiornik pusty, rozładunek płynny), w przypadku składu 18 szt. wagonów trwa ok. 10 minut, a z ponownym zestawieniem składu próżnego i przygotowaniem go do odjazdu - 60 minut. Rozładunek 40 szt. samochodów ciężarowych w korzystnych warunkach może trwać 400 - 600 minut. Ponadto należy uznać, że mosty zsypowe znajdują się również w miejscach trudno dostępnych dla transportu drogowego i zmiana środka transportu wiąże się z koniecznością dostosowania punktów i urządzeń rozładunkowych do potrzeb i możliwości transportu drogowego.
- d) średnia długość relacji przy przewozie piasku wynosi 30 km

1.2. Węgiel energetyczny:

- a) jednorazowy załadunek składu wagonów to 2040m^3 (ok. 2000 ton) ładunku. Przeniesienie tego ładunku na transport drogowy wymusza zastąpienie 1 składu co najmniej 80 samochodami.
- b) przy transporcie węgla energetycznego długości relacji są zróżnicowane w zależności od odbiorcy.
 - przykład relacji krótkiej to transport węgla od ZG „Sobieski” (Tauron Wydobycie SA) do Elektrowni Jaworzno III (Tauron Wytwarzanie SA) - długość ok. 10 km, realizowana całkowicie po liniach prywatnych zarządców. Należy uznać, że skoro taki transport odbywa się stale i niezmiennie pomimo teoretycznych możliwości przewozu tego ładunku transportem samochodowym, a nie został przeniesiony, to rynek akceptuje występujące koszty. Na przewagę transportu kolejowego wpływa również ilość zaangażowanych środków (sprzęt i obsługa) na mocno ograniczonym terytorialnie obszarze;
 - relacje długie, realizowane po liniach małych zarządców i sieci kolejowej PKP PLK - odległości po liniach prywatnych zarządców mogą stanowić ok. 5% całej relacji i stanowią konieczność dojazdu do punktów nadania (kopalnie) w lokalizacjach gdzie nie ma alternatywy realizacji całej relacji po liniach PKP PLK. Założenie możliwości przewozu ładunku na odległości 5% całej relacji transportem samochodowym i zmiany środka transportu na kolejowy jest rozwiązaniem nieracjonalnym - przeładunek masy w miejscu innym niż punkt nadania powoduje konieczność dodatkowego organizowania

rozładunku i załadunku, co w sposób naturalny jest bardziej czaso- i kosztochłonne, powiązane z koniecznością zapewnienia dodatkowej infrastruktury przeładunkowej i wykonania dodatkowej pracy. Zasadność i możliwość przeniesienia transportu ładunku na transport samochodowy na całej długości relacji wykracza poza kompetencje prywatnego zarządcy i jako taka nie podlega analizie, a ponadto należy przyjąć podobnie jak wyżej, że gdyby taka zamiana była dla rynku korzystna, już by nastąpiła.

1.3. Odpady kopalniane (kamień):

- a) jednorazowy załadunek składu wagonów to 560m³ (ok. 670 ton) ładunku. Przeniesienie tego ładunku na transport drogowy wymusza zastąpienie 1 składu co najmniej 27 samochodami.
- b) załadunek odbywa się w warunkach porównywalnych czasowo dla samochodów i wagonów. Dostęp do frontów rozładunkowych dla transportu kolejowego jest łatwiejszy - podstawienie jednego składu na front rozładunkowy i wyładunek ze specjalistycznych wagonów samowyładowczych trwa znacznie krócej:
 - rozładunek z pełną obsługą wagonów i przygotowaniem składu do odjazdu trwa ok. 90 minut;
 - rozładunek porównywalnej masy z samochodów to minimum 270 minut
- c) długość relacji przy przewozie kamienia to w zależności od usytuowania zwałowiska od 4 do 25 km i jest realizowany tylko na liniach prywatnych zarządców infrastruktury lub w ramach bocznic kolejowych wytwórcy odpadu. W związku z tym ten rodzaj przewozu traktuje się jako transport technologiczny wynikający ze specyfiki produkcji

1.4. Lokomotywy luzem - związane ściśle z procesem technologicznym i produkcyjnym, niemożliwe do planowania, występujące w zależności od chwilowych potrzeb przewoźnika.

1.5. Inne przewozy, w tym materiały niebezpieczne - udział procentowy w pracy przewozowej jest na tyle niewielki, że każdy przewoźnik określa indywidualnie proporcje kosztów dostępu do infrastruktury prywatnego zarządcy w odniesieniu do całej relacji przewozowej.

2. Specyfika sieci kolejowej.

Eksplloatowane linie kolejowe stanowią możliwość dojazdu (wyjazdu) do i z konkretnych punktów rozładunku lub załadunku stanowiąc jednocześnie łącznik pomiędzy tymi punktami, a liniami zarządcy publicznego (PKP PLK). Powoduje to konieczności skorzystania z tej sieci przez przewoźnika kolejowego w celu rozpoczęcia lub zakończenia usługi przewozowej. Charakter wykonywanej pracy na tych liniach jest porównywalny do działalności na bocznicach kolejowej - transport technologiczny, praca manewrowa połączona z podstawieniem lub odbieraniem taboru na i z punktu zdawczo - odbiorczego.