

Edward Mendyk

Pierwsza taryfa unijnych PKP Cargo SA (cz. 2)

Oplatę za przewóz oblicza się mnożąc właściwą dla określonej odległości taryfowej opłatę podstawową za przesyłkę o masie 25 ton przez ustalony współczynnik korygujący odpowiedni dla masy taryfowej przesyłki. Opłaty i stawki zawarte w taryfie, wyrażone w:

- złotych, stosuje się głównie do przesyłek przewożonych w komunikacji krajowej oraz międzynarodowej (eksport/import), z wyjątkiem przypadku opłacania należności przez klientów mających siedzibę za granicą RP,
- euro – do przesyłek przewożonych w tranzycie oraz w eksporcie/importie w razie opłacania należności przez klientów mających siedzibę za granicą, w tym w krajach Unii Europejskiej.

Podstawowe opłaty taryfowe są zamieszczone w tabeli A-1 (waluta PLN) i A-2 (waluta EUR), a współczynniki korygujące w tabeli A-3. Przewoźne i opłaty dodatkowe nie zawierają podatku od towarów i usług (VAT). Należności za przewóz przesyłki z umownym terminem przewozu ustala się w odrębnej umowie zawartej z nadawcą.

Akcesja unijna RP spowodowała rezygnację PKP Cargo SA z uczestnictwa w Międzynarodowej kolejowej taryfie tranzytowej (MTT) i stosowania Towarowej taryfy tranzytowej PKP oraz poszerzenie zakresu obowiązywania obecnej taryfy PKP Cargo o usługi przewozowe, świadczone w tranzycie przez Polskę. Porównanie aktualnych opłat taryfowych za przewóz 25 ton ładunku w podstawowych relacjach tranzytowych Zachód – Wschód – Zachód i Południe – Północ prezentuje załączona tabela. Z danych tej tabeli wynika, że opłaty przeliczone z waluty franki szwajcarskie (CHF) taryfy MTT oraz z waluty euro nowej taryfy PKP Cargo SA wskazują niższy aż o ponad 30 % poziom opłat taryfowych polskiej taryfy towarowej, co stwarza większe możliwości akwizycji ładunków tranzytowych. Jeszcze bardziej konkurencyjne w tych relacjach stają się opłaty za przewóz ładownego 20' kontenera wielkiego. Opłaty przyjęte w polskiej taryfie są bowiem około 40 % niższe od należności wynikających z taryfy MTT, co oczywiście odpowiednio sytuuje naszego przewoźnika na trudnym międzynarodowym rynku usług transportowych.

W szczególnych postanowieniach taryfowych zamieszczone są unormowania dotyczące obliczania przewoźnego za przesyłki, m.in. towarów niebezpiecznych, taboru kolejowego toczącego się na własnych kołach, pojazdów samochodowych, przewożone w bezpośredniej kolejowej komunikacji linią promową Świnoujście – Ystad (Szwecja), jednostek transportowych UTI, towarów w wagonach przegubowych lub wieloczlonych, towarów przewożonych w wagonach prywatnych lub wynajętych od kolei, przekraczające skrajnię ładunkową, przewożone przy użyciu wagonów sprzęgowych, całopociągowe oraz za specjalne usługi przewozowe.

Za przewóz towarów niebezpiecznych taryfa, z uwagi na stopień potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa przewozowego, przewiduje: dla towarów szczególnie niebezpiecznych, jak np. chlor, cyjanowodor, materiały promieniotwórcze – 100 % podwyżkę przewoźnego, dla materiałów wybuchowych i gazów (z wyjątkiem szczególnie niebezpiecznych) – 60 % podwyżkę i dla pozostałych towarów niebezpiecznych – 30 % podwyżkę przewoźnego.

Tab. 1. Porównanie przewoźnego w głównych relacjach tranzytowych według taryfy MTT oraz taryfy PKP Cargo

Relacja tranzytowa	Odległość km	Stosowane taryfy							
		MTT ¹⁾		PKP Cargo S.A. ²⁾		MTT ¹⁾		PKP Cargo S.A. ²⁾	
		zł / 25t	%	zł / 25t	%	zł / kont. ład. 20'	%	zł / kont. ład. 20'	%
Niemcy/Kostrzyn – Skandawa/Rosja	559	4 404,13	100,0	2 945,55	66,9	2 667,29	100,0	1 589,18	59,6
Niemcy/Kunowice – Trakiszki/Litwa	752	5 768,79	100,0	3 860,70	66,9	3 501,59	100,0	2 084,77	59,5
Niemcy/Kunowice – Terespol/Białoruś	680	5 249,29	100,0	3 495,61	66,6	3 182,14	100,0	1 885,89	59,3
Słowacja/Muszyna – Szczecin Port	826	6 195,25	100,0	4 272,66	69,0	3 755,92	100,0	2 305,54	61,4
Ukraina/Medyka – Chałupki/Czechy	413	3 403,90	100,0	2 306,59	67,8	2 065,60	100,0	1 244,82	60,3

¹⁾ Kurs przeliczeniowy 1 CHF = 3,1015 PLN – tabela kursów nr 84 /A/NBP/ 2004 z 29 kwietnia 2004 r.

²⁾ Kurs przeliczeniowy 1 EUR = 4,7981 PLN – tabela kursów nr 84 /A/NBP/ 2004 z 29 kwietnia 2004 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Międzynarodowej kolejowej taryfy tranzytowej (MTT), wydanie 1 stycznia 2003 r. i Taryfy towarowej PKP Cargo S.A., obowiązującej od 1 stycznia 2004 r.

Taryfa za przesyłkę taboru toczącego się na własnych kołach, tj. lokomotyw i wagonów motorowych w stanie nieczynnym z poz. NHM 8601, 8602 i 8603 przewiduje obliczenie przewoźnego według określonej stawki w złotych lub euro za lokomotywę lub wagon motorowy i kilometr odległości taryfowej przewozu, a za przesyłkę wagonów i pojazdów szynowych z poz. NHM 8604, 8605 i 8606 według stawki za oś i kilometr odległości taryfowej.

Za przesyłki pojazdów samochodowych, w tym autobusów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych i podwozi pojazdów samochodowych przewoźne oblicza się za każdy wagon użyty do przewozu tych pojazdów bez względu na masę przesyłki. Podstawę stanowią: liczba osi wagonu, jego długość ładunkowa, odległość taryfowa i inne warunki przewidziane w taryfie. Opłaty podstawowe za te przesyłki są podane w tabeli B-1(PLN) i B-2 (EUR), a współczynniki korygujące w tabeli B-3. Dodać należy, iż przy tych przesyłkach nie mają zastosowania przepisy taryfowe o przewozach całopociągowych.

Pojemniki transportowe systemu ACTS przeładowywane w poziomie *wagon – samochód – wagon* taryfa traktuje jak kontenery wielkie 20', co powinno promować rozwój tej nowej technologii transportu kombinowanego.

Za przesyłki przewożone w wagonie przegubowym lub wieloczołowym o większej powierzchni ładunkowej, posiadającym co najmniej trzy osie lub trzy wózki wagonowe, przewoźne oblicza się według postanowień ogólnych, jak za jeden wagon.

W warunkach liberalizacji rynku usług transportowych istotnego znaczenia ekonomicznego nabiera świadczenie usług przewozu ładunków w wagonach prywatnych, ze znakiem „P” lub wynajętych, ze znakiem „W”. Taryfa

PKP CARGO przewiduje stosowanie zasad ogólnych z obniżeniem przewoźnego tylko o 15%, co nie sprzyja znacznieszemu poszerzaniu prywatnych parków wagonowych. Dla przesyłek taboru próżnego ze znakiem „P” lub „W”, taryfa zawiera oddzielne 4 tabele opłat za przewóz wyliczone w złotych i euro, uwzględniające wykonawcę przewozu ładownego, PKP CARGO lub innego licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Podstawą zastosowania odpowiednich, znacznie zróżnicowanych opłat jest zamieszczenie w liście przewozowym stosownego oświadczenia przez nadawcę wagonu próżnego.

W strukturze świadczonych usług przewozowych znaczącą pozycję zajmują przewozy całopociągowe. Stanowią one przewóz w zwartym składzie ładunków nadanych przez jednego nadawcę na jednej stacji nadania do jednego odbiorcy na jednej stacji przeznaczenia za jednym listem przewozowym wraz z załącznikiem – wykazem wagonów. Przewóz całopociągowy wymaga wcześniejszego uzgodnienia między nadawcą i PKP CARGO SA. Przewoźne za przesyłkę całopociągową składającą się z towaru z jednej pozycji spisu NHM oblicza się za łączną masę przesyłki, a gdy zawiera towary z różnych pozycji NHM ustala się za każdy wagon oddzielnie według ogólnych postanowień taryfowych. Masę minimalną stanowi 500 ton ładunku, gdy liczba osi rzeczywistych w przesyłce całopociągowej wynosi co najmniej 100 osi. Za przewóz przesyłki o masie mniejszej niż 800 ton lub przewożonej w wagonach, których liczba osi rzeczywistych jest mniejsza niż 100 osi, przewoźne oblicza się na podstawie ogólnych postanowień taryfowych, tj. za każdy wagon oddzielnie. Taryfa w zależności od wielkości masy przesyłki całopociągowej przewiduje nowe, nieco większe obniżki przewoźnego, stwarzając tym większą konkurencyjność na unijnym rynku transportowym przewozów ładunków masowych.

Za specjalne usługi przewozowe, np. wymagające użycia specjalnych środków technicznych lub organizacyjnych, opłata jest ustalana przy uzgadnianiu warunków przewozu przesyłki towarowej.

Z przewozem ładunków często związane są usługi dodatkowe świadczone na rzecz nadawcy lub odbiorcy przesyłki za które przewoźnik pobiera oddzielną opłatę, zwaną opłatą dodatkową. W praktyce najczęściej stosowane są opłaty z tytułu pozostawiania wagonu należącego do kolei w dyspozycji nadawcy/odbiorcy przesyłki, ważenia ładunku, użycia opon wagonowych, zajęcia torów stacyjnych, a niekiedy także za poprawienie sposobu załadowania, umocowania ładunku na wagonie lub z powodu przeszkód w dalszym przewozie bądź w wydaniu przesyłki na stacji przeznaczenia, a przy przewozie tranzytowym także za zmianę dokumentów przewozowych CIM na SMGS i odwrotnie.

Przy obliczaniu opłat dodatkowych przyjęto zasadę zaokrąglania wzwyż jednostek czasu i masy, za które ustala się opłatę. Analizując wykaz opłat dodatkowych należy zauważyć jego modyfikację, co niewątpliwie usprawnia posługiwanie się taryfą PKP Cargo SA.

PKP Cargo SA wraz ze zmianą taryfy wprowadziły również znowelizowane zasady sprzedaży usług przewozowych w 2004 r. Postanowienia te normują m.in. warunki ogólne sprzedaży tych usług, zawieranie specjalnych umów akwizycyjnych, także wieloletnich stwarzających korzystne oferty dla formułowania różnych rozwiązań logistycznych.

Zasady sprzedaży usług przewidują też różne formy i terminy płatności za wykonane usługi, a także możliwości stosowania różnych instrumentów finansowych, m.in. skonta w celu zabezpieczenia należności finansowych spółki PKP Cargo SA.