

Kwestie, które zostały podniesione ale nie rozpatrzone – konieczność przedyskutowania i zebrania argumentacji. Kwestie, które powinny być uwzględnione:

- 1. *Stawki powinny być kalkulowane na okres dłuższy niż jednoroczny - konieczność dostosowania prawa, ewentualnie dostosowanie okresów finansowania dla zarządcy oraz przewoźników do okresu kalkulacji stawek – tak aby zapewnić maksymalną przewidywalność. Alternatywą jest rozwiązanie znajdujące zastosowanie w Europie, kwestia połączenia finansowania zarządcy, przewoźnika i stawek za dostęp do infrastruktury.***

Taka koncepcja rodzi zapotrzebowanie na praktyczne i powszechnie dostępne prognozy ekonomiczne dla rozwoju transportu kolejowego w Polsce, ponieważ kalkulacja stawek jednostkowych opłat na okres kilkuletni musiałaby zostać poprzedzona wnikliwą analizą mikro i makrootoczenia gospodarczego, zachowań uczestników rynku transportowego, oceną ryzyk prowadzonej działalności, a model taki wsparty właściwą polityką transportową państwa. Z uwagi na fakt, że przedsiębiorstwa prowadzące działalność zarządcy infrastruktury muszą być jednostkami rentownymi, tak w aspekcie sprzedaży jak i finansowym, takie rozwiązanie musi zostać powiązane z możliwością korzystania przez zarządców z instrumentów, by interweniować w celu zapewnienia świadczenia tych usług w przypadku groźby utraty płynności finansowej: np. poprzez wprowadzenie ruchomego wskaźnika marży zysku, po to, aby w przypadku niekorzystnych zjawisk rynkowych zarządca mógł interweniować poprzez podniesienie marży lub obniżyc, gdy warunki gospodarowania na to pozwolą. Należy pamiętać, że skalkulowane i zatwierdzone stawki jednostkowe mają charakter decyzyjny, a wygenerowane przychody z tytułu opłat stanowią budżet zarządcy infrastruktury, uwzględniający jego przewidywania dotyczące wszystkich operacyjnych działań w obranym horyzoncie czasowym.

Zapisy Ustawy o transporcie kolejowym w: **art. 9** *Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ogłasza się, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż dwa miesiące po terminie określonym w art. 32 ust.2. i 9a 2) Zarządca może wprowadzić zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ich ogłoszenia – jeżeli zmiana dotyczy podwyższenia opłat, uniemożliwiają zarządcom infrastruktury kolejowej skutecznie reagować w przypadku pogorszenia warunków gospodarowania. Popyt na usługi transportowe uzależniony jest ściśle z koniunkturą gospodarczą, a nawet postrzegany jest przez obserwatorów jako barometr rozwoju gospodarczego, czy wskaźnik wyprzedający - zwiastun tego, co będzie się działo w gospodarce za kilka miesięcy. W związku z powyższym, moim zdaniem, jest potrzeba stworzenia benchmarków przez niezależną instytucję prowadzącą analizy rynkowe, z których będą mogli korzystać zarządcy w celu określenia popytu na usługi udostępnienia infrastruktury kolejowej.*

Odnosząc się do kwestii połączonego finansowania zarządcy i przewoźnika wkraczamy w obszar polityki transportowej, jako całokształt poczynañ państwa, rządu oraz podmiotów centralnych związanych z programowaniem i realizacją rozwoju działalności transportowej.

- 2. *Różnego rodzaju zniżki dla przewoźników – kwestia finansowania, czy jest to finansowane ze stawek za dostęp do infrastruktury, czy przez państwo poprzez pomniejszenie dofinansowania. Rozpatrzenie różnych kwestii i przedstawienie modelu optymalnego. Możliwe rozwiązania: inne kategorie dla przewoźników osobowych, np.: zamknięty obieg WC, a inne dla towarowych, np.: przyjazne dla torów wózek, lub inne dla obu rodzajów przewoźników, np.: rodzaj***

hamulców, poziomu emisji spalin. Rozwiązanie systemowe, rozpatrzenie „za” lub „przeciw” i rekomendacja.

Finansowanie zniżek dla przewoźników może dotyczyć zarządców w przypadku wypracowania nadwyżki finansowej ze sprzedaży usług i powinien mieć wymiar marketingowy. Natomiast zniżki w celu np. pobudzenia ruchliwości komunikacyjnej, aktywizacji gospodarczej na jakimś obszarze mają charakter społeczno-gospodarczy i powinny być finansowane przez państwo.

Trudno o przedstawienie modelu optymalnego przez zarządcę infrastruktury kolejowej będącego przedmiotem polityki transportowej państwa, który nie korzysta z finansowania działalności operacyjnej i nie korzysta z dotacji na remonty, utrzymanie i rozwój infrastruktury kolejowej pochodzących z budżetu państwa, funduszy unijnych, czy środków kapitałowych pochodzących z Funduszu Kolejowego.

3. Uwzględnienie, bądź nie, kosztów sieci trakcyjnej w stawkach za dostęp do infrastruktury – ich nieuwzględnieniem są zainteresowani przewoźnicy nie korzystający z trakcji. Przedstawienie argumentacji za propozycją, np.: przedstawienie jak to jest uregulowane w innych krajach. Prezentacja ma być początkiem do dalszej dyskusji i wypracowania stanowiska.

Urządzenia sieci trakcyjnej udostępniane są przewoźnikom kolejowym w ramach usługi podstawowej minimalnego dostępu do infrastruktury bez względu na tytuł własności posiadany przez zarządcę infrastruktury kolejowej. Postulat przewoźników niekorzystających z sieci trakcyjnej na liniach wyposażonych w takowe urządzenia rodzi potrzebę przemodelowania schematu cennikowego poprzez uproszczenie publikowania stawek jednostkowych dla wszystkich rodzajów trakcji i kalkulacji jednej stawki dla trakcji elektrycznej wynikającej z kosztów amortyzacji i utrzymania oraz pracy eksploatacyjnej przyjętej tylko dla trakcji elektrycznej. Stawka jednostkowa za korzystanie z urządzeń sieci trakcyjnej mogłaby przyjąć formę wskaźnikową, będącą elementem opłaty podstawowej.

4. Różne stawki dla pociągów pasażerskich ze względu na rodzaj wykonywanych przewozów, np.: inne stawki dla przewoźników aglomeracyjnych, a inne dla regionalnych i idące za tym przywileje. Propozycja modelu rozliczeń, np.: opłata za priorytet w trasowaniu przed innym pociągiem pasażerskim.

Ze względu, że powyższe zagadnienia dotyczą celów, zadań i metod polityki transportowej państwa trudno o jednoznaczne stanowisko i uniwersalne rozwiązania dla całego systemu transportowego.

5. Amortyzacja – czyli model finansowania zarządcy infrastruktury.

Amortyzacja jest suwerennym, niezbywalnym źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych i podstawowym elementem polityki inwestycyjnej zarządcy infrastruktury kolejowej. Jakakolwiek manipulacja, również ze względu na dobro ogólnospołeczne i ogólnogospodarcze, jest niepożądana. Amortyzacja jest bowiem kosztem bezpośrednim, istotnym na potrzeby kalkulacji stawek jednostkowych, jak również pomaga zarządcy realizować własne zadania i obowiązki.

6. Prędkość handlowa vs. Prędkość techniczna – konieczność przedstawienia oraz rozpatrzenia argumentacji. Propozycja modelu uwzględniającego prędkość handlową.

Najbardziej miarodajną jest prędkość techniczna, ponieważ na prędkość handlową mają wpływ nie tylko czynniki wynikające z warunków techniczno-ruchowych, ale też zdarzenia determinujące realizację rozkładu jazdy, a leżące po stronie przewoźników, takie, jak: oczekiwania na podmianę drużyny trakcyjnej, „stój” na określony kierunek, czy relacje, wynikający z nagromadzenia przesyłek u odbiorcy, oczekiwania na wykonanie np. próby hamulca itp.

7. Kalkulacja stawek jednostkowych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wg modelu przedstawionego przez zespół ekspertów.

Model oparty na zastosowaniu współczynnika dynamicznego wpływu prędkości i współczynnika wpływu masy brutto pociągu w celu pionowego podziału kosztów pomiędzy przedziałami masy brutto pociągów i poziomego na poszczególne kategorie linii może rodzić kontrowersje i pytania: który parametr ma większe znaczenie na zużycie infrastruktury - prędkość czy nacisk osi na szynę? Dlatego może warto zastanowić się nad prostym modelem obliczenia kosztu wytworzenia usługi, kalkulując stawki dla dwóch rodzajów pociągów (P i T) na podstawie wydzielonych kosztów i % obciążenia nawierzchni kolejowej masą brutto pociągów na liniach zaliczonych do danej kategorii, przyjmując następującą tezę: żywotność drogi kolejowej zależna jest od wielkości przeniesionej masy.

Obciążenie linii kolejowych pod względem pracy eksploatacyjnej wyrażonej w bruttotonach (przeniesiona masa brutto pociągów na 1 km linii zaliczonej do danej kategorii)

Całkowita masa brutto pociągów (masa brutto w tonach)	Linie kolejowe będące przedmiotem udostępnienia			
	Linie kategorii B		Linie kategorii A	
	praca eksploatacyjna wyrażona w bruttotonach w przedziałach masy brutto pociągów	% obciążenie drogi kolejowej ze względu na przeniesioną masę brutto pociągów	praca eksploatacyjna wyrażona w bruttotonach w przedziałach masy brutto pociągów	% obciążenie drogi kolejowej ze względu na przeniesioną masę brutto pociągów
M≤200	310 200	0,02	3 519 700	0,02
200<M≤800	1 992 000	0,13	10 213 600	0,07
800<M≤2 000	3 524 400	0,24	34 678 150	0,22
2 000 <M≤ 2 400	3 654 000	0,25	28 484 700	0,18
M>2 400	5 296 500	0,36	78 586 800	0,51
	14 777 100	100%	155 482 950	100%

Z poważaniem

Krystian Goszyc