Pytania Część 2.

W nawiązaniu do spotkania warsztatowego *Zespołu ds. stawek*, które odbyło się w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego 22 września 2011 r. prosimy o Państwa opinie **na temat proponowanej metodologii wyznaczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej.**

1) Opinie dotyczące zależności **jednostkowych** specyficznych kosztów kolejowych od czynników, różnicujących cennik stawek jednostkowych, w tym:

a) Czy jednostkowe **koszty remontów linii** (koszty bezpośrednie) zależą od:

i) Osiąganej prędkości technicznej pociągu? *

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Tak. W przypadku większej szybkości pociągu jest zwiększone oddziaływanie dynamiczne na tor i tym samy zwiększone zużycie. Większa dopuszczalna szybkość podnosi koszty remontów, ze względu na konieczność stosowania wyższych parametrów toru i stosowanych systemów bezpieczeństwa

ii) Natężenia ruchu na linii? **

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Uwaga! Zwiększenie natężenia linii przy obecnej konstrukcji cennika powoduje zwiększenie kategorii linii.

Tak. Natężenie ruchu na linii wpływa na koszty remontów. Oczywiście w rozumieniu, że większa ilość pociągu to większa ilość bruttonokm na danej linii czyli większa praca przewozowa.

iii) Masy brutto pociągu? ***

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Tak. Większa masa pociągu to większa ilość wagonów. Zależność pomiędzy tymi parametrami jest liniowa i nie przekracza 2%.

b) Czy jednostkowe **koszty utrzymania linii** (koszty bezpośrednie) zależą od:

i) Osiąganej prędkości technicznej pociągu? *

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach*

jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?

Tak.

ii) Natężenia ruchu na linii? **

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Uwaga! Zwiększenie natężenia linii przy obecnej konstrukcji cennika powoduje zwiększenie kategorii linii.

Tak

iii) Masy brutto pociągu? ***

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Tak

c) Czy jednostkowe **koszty sieci trakcyjnej** (koszty bezpośrednie) zależą od:

i) Osiąganej prędkości technicznej pociągu? *

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Nie

ii) Natężenia ruchu na linii? **

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Uwaga! Zwiększenie natężenia linii przy obecnej konstrukcji cennika powoduje zwiększenie kategorii linii.

Tak

iii) Masy brutto pociągu? ***

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Nie

d) Czy jednostkowe **koszty prowadzenia ruchu kolejowego** (koszty bezpośrednie) zależą od:

i) Osiąganej prędkości technicznej pociągu? *

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach*

jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?

Nie

ii) Natężenia ruchu na linii? **

Uwaga! Zwiększenie natężenia linii przy obecnej konstrukcji cennika powoduje zwiększenie kategorii linii.

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Tak. Zależność odwrotnie proporcjonalna. Koszty prowadzenia ruchu są kosztami stałymi. Większe natężenie ruchu to mniejszy koszt jednostkowy na pociąg.

iii) Masy brutto pociągu? ***

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Nie

e) Czy jednostkowe **koszty administracyjne** (koszty pośrednie) zależą od:

i) Osiąganej prędkości technicznej pociągu? *

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Nie

ii) Natężenia ruchu na linii? **

Uwaga! Zwiększenie natężenia linii przy obecnej konstrukcji cennika powoduje zwiększenie kategorii linii.

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Nie

iii) Masy brutto pociągu? ***

*Jeśli **TAK** to jakie? Skąd ta zależność? Czym różnica w kosztach jednostkowych jest spowodowana? Jaki wzór matematyczny odpowiada tej zależności?*

Nie

* *W rozumieniu czy pociąg jadący po linii kategorii 5 z **prędkością 50 km/h** będzie generował 1/*

wyższe 2/niższe 3/takie same koszty remontów linii / utrzymania linii / sieci trakcyjnej / prowadzenia ruchem kolejowym / administracyjne dla zarządcy co taki sam pociąg jadący po tej samej linii, o tej samej masie, z tymi samymi naciskami osi, ale jadący z ***prędkością 100 km/h****?*

** *W rozumieniu czy 40 pociągów jadących po linii kategorii 5 w* ***odstępach trzydziestominutowych*** *(rozłożone równomiernie w ciągu dnia) będą generowały 1/ wyższe 2/niższe 3/takie same koszty remontów linii / utrzymania linii / sieci trakcyjnej / prowadzenia ruchem kolejowym / administracyjne dla zarządcy co te same pociągi jadące z tą samą prędkością na tej samej linii o tych samych masach, z tymi samymi naciskami osi, ale w* ***odstępach dwudziestominutowych*** *(ze zwiększonym natężeniem w godzinach szczytu)?*

*** *W rozumieniu czy pociąg jadący po linii kategorii 5* ***o masie brutto 500 ton*** *będzie generował 1/ wyższe 2/niższe 3/takie same koszty remontów linii / utrzymania linii / sieci trakcyjnej / prowadzenia ruchem kolejowym / administracyjne dla zarządcy co pociąg jadący z tą samą prędkością po tej samej linii, ale* ***o masie brutto 2 000 ton****?*

2) Opinie dotyczące wyznaczania mas brutto pociągów jakie należałoby przyjąć dla każdego przedziału masowego w obecnej strukturze cennikowej PKP PLK S.A. (zakładka *„Stawki L”*) lub innego zarządcy (zakładka *„Stawki M i S”*), które będą służyły do 1/ określenia planowanej pracy przewozowej (w pierwotnej wersji metodologii kalkulacji wykorzystywanej do wyznaczenia kosztów jednostkowych utrzymania linii) oraz do 2/ rozróżnienia wpływu pociągów z poszczególnych kategorii masowych na poszczególne specyficzne kategorie kosztowe.
(*Wiersz 13 w zakładce „Stawki L” i 10 „Stawki M i S” w Model kalkulacji_20110921_załącznik.xlsx przyjęta została średnia arytmetyczna przedziałów*)

3) Opinie dotyczące wyznaczania prędkości pociągów jakie należałoby przyjąć dla każdej kategorii linii w obecnej strukturze cennikowej PKP PLK S.A. (zakładka *„Stawki L”*) lub innego zarządcy (zakładka *„Stawki M i S”*), które będą służyły do rozróżnienia wpływu pociągów z poszczególnych kategorii linii na poszczególne specyficzne kategorie kosztowe.
(*Kolumna B w zakładce „Stawki L” i „Stawki M i S” w Model kalkulacji_20110921_załącznik.xlsx przyjęta została maksymalna prędkość techniczna*)

4) Opinie dotyczące wyrażenia zgody na upublicznienie przez zarządców swoich danych finansowych (rzeczywistych za 2010 rok i / lub planowanych na 2012) w układzie przedstawionym na spotkaniu i w załączniku (*Model kalkulacji_20110921_załącznik.xlsx*) dla wewnętrznych potrzeb całego Zespołu ds. stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej.