

**Związek Pracodawców Kolejowych
Zespół ds. stawek
Urząd Transportu Kolejowego - Warszawa**

Poniżej przedstawiamy stanowisko przedstawicieli Związku Pracodawców Kolejowych (kolor brązowy) w sprawie przedłożonych pytań na temat przypisywania kategorii linii kolejowych oraz wniosków do projektu instrukcji kalkulacji stawek (odpowiedź na tematy dotyczące spotkania 19 sierpnia 2011 r.).

Kwestie otwarte nt. przypisywania kategorii linii kolejowej w PKP PLK S.A.

1. Czy wagi parametrów „prędkość techniczna” w wysokości 60 % oraz „natężenie ruchu” w wysokości 40% są optymalne? Jeśli nie, prosimy o inne propozycje wraz z uzasadnieniem.

Proponuje się przyjąć wagi 70/30 – czyli odpowiednio: 70% prędkość techniczna, 30% natężenie ruchu.

Zbyt duży udział natężenia ruchu w stawce obniża znaczenie jakości linii w kontekście jakości usługi. Dla przewoźnika wyższy koszt za linie o większym obciążeniu oznacza również że płaci się „być może” także za linie o większych utrudnieniach dla ruchu towarowego, ze względu na wyższe wymagania parametrów przejazdu.

Do obliczenia natężenia ruchu uwzględniane są pociągi pasażerskie i towarowe – czyli linia mocno obciążona poc. pasażerskimi oznacza wysokie kategorie dla poc. towarowych. Dla odcinków linii o dopuszczalnej niskiej prędkości natężenie ruchu może znacznie podwyższyć kategorie linii kolejowej. Dla odcinków linii o dopuszczalnej wysokiej prędkości technicznej i jednoczesnym bardzo niskim popycie na realizację przewozów na tych odcinkach natężenie ruchu może obniżyć kategorię linii. Należałoby rozważyć opcję podniesienia przedziałów natężenia ruchu (zgodnie z załączoną tabelą – punkt 8) ponieważ przy mniejszych natężeniach ruchu gro linii zostanie zakwalifikowanych do najwyższych kategorii.

2. Czy dopuszczalna prędkość techniczna dla pierwszego parametru pociągów na poziomie do 40 km/h jest uzasadniona? Czy uwzględnić stan infrastruktury kolejowej?

Nie – obecny stan infrastruktury i faktyczne prędkości realizowanych przewozów towarowych wymagają też klasyfikacji dla niższych prędkości – odpowiednim więc będzie uwzględnienie niższego zakresu dopuszczalnej prędkości dla ruchu towarowego i pasażerskiego $0 < V \leq 20$ km. Propozycja podziału uzyskana w wyniku ankiety przeprowadzonej przez PKP PLK została podana poniżej – oczywiście końcowa liczba zakresów uzależniona będzie od liczby przyjętych kategorii linii:

Lp.	Zakres dopuszczalnej prędkości technicznej dla pociągów pasażerskich z uwzględnieniem ograniczeń stałych na rozkład jazdy 2011/2012 [km/h]	Lp.	Zakres dopuszczalnej prędkości technicznej dla pociągów towarowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych na rozkład jazdy 2011/2012 [km/h]
1	$0 < V \leq 20$	1	$0 < V \leq 20$
2	$20 < V \leq 40$	2	$20 < V \leq 40$
3	$40 < V \leq 60$	3	$40 < V \leq 50$
4	$60 < V \leq 80$	4	$50 < V \leq 60$
5	$80 < V \leq 100$	5	$60 < V \leq 70$
6	$100 < V \leq 120$	6	$70 < V \leq 80$
7	$120 < V \leq 140$	7	$80 < V \leq 100$
8	$V > 140$	8	$V > 100$

3. Czy ze względu na różnice dopuszczalnej prędkości na odcinkach linii, należy przygotować odrębne kategorie dla odcinków linii dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych?

Bezwzględnie tak – przewoźnicy towarowi nie są zainteresowani prędkościami powyżej 120km/h. W punkcie 2 (powyżej) podano przykładowe zakresy, które powinny obejmować rozbieżność w zakresie prędkości od 20 do powyżej 120km/h (przewoźnicy pasażerscy) oraz do powyżej 100km/h (przewoźnicy towarowi).

4. Próba zdefiniowania bardziej optymalnych przedziałów dla „prędkości technicznej” – w tym celu prosimy o wypełnienie załączonego formularza.

Formularz (tabela) w załączeniu.

5. Czy natężenie ruchu powyżej 40 pociągów na dobę należy uznać jako wysokie, aby uzyskać parametr najwyższy tj. 5? Taki sam parametr osiągają linie o natężeniu ruchu powyżej 300 pociągów na dobę.

Dla ruchu towarowego 40 pociągów na dobę tj.: 20 par jest wynikiem bardzo dobrym. Są odcinki na, których ten parametr może być wyższy (60 do 80 poc. na dobę). Takiego parametru jak prawie 300 poc. na dobę można się spodziewać na liniach o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego (np. aglomeracyjny). Przy takim natężeniu ruchu pasażerskiego ruch towarowy jest z reguły eliminowany lub też występuje szczerkowo.

Dodatkowy materiał w załączonej tabeli, a dodatkowe uzasadnienie zawarto w pkt. 1 powyżej.

6. Czy taka sama skala natężenia ruchu powinna obejmować ruch dalekobieżny oraz ruch aglomeracyjny?

Tak.

7. Czy do określenia natężenia ruchu powinny być brane dane historyczne (n-2), czy może planowana praca eksploatacyjna, czy też może dane co miesiąc aktualizowane? Może to być istotny element w związku z licznymi modernizacjami linii kolejowych.

Raczej dane historyczne. Planowana praca lub dane aktualizowane co miesiąc byłyby bardziej miarodajne, ale mogą być trudne do realizacji – ze względu na trudności w czasowym zestawieniu oferty z terminem ogłoszeniem cennika.

8. Próba zdefiniowania bardziej optymalnych przedziałów dla „natężenia ruchu” – w tym celu prosimy o wypełnienie załączonego formularza.

Propozycja poniżej:

Parametr: natężenie ruchu								
Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów na 1 km toru	0<N<4	4<N<12	12<N<20	20<N<30	30<N<40	40<N<60	60<N<80	N>80

Kwestie otwarte nt. wstępnych wniosków do projektu instrukcji kalkulacji stawek

1) Dotyczące bazy kosztowej, w tym:

- a) Czy do bazy kosztów powinno uwzględniać się koszty związane z utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych, o rekompensatę których ubiegać się mogą zarządcy (Rozp. Rady EWG NR 1192/69 o normalizacji rachunkowości)?
- b) Jakie benchmarki na potrzeby kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury?

W tym zakresie prosimy o następujące informacje dodatkowe:

- i) Czy należy dokonać oceny wysokości kosztów operatora infrastruktury poprzez określenie odpowiednich benchmarków w kontekście użycia koncepcji przedsiębiorcy efektywnego?

Tak – ale należy wypracować odpowiednie własne rozwiązanie w odniesieniu do PKP PLK. Proponuje się wypracowanie kalkulacji kosztów za zamknięty rok finansowy i potraktowanie wskaźników ekonomicznych wynikających z kalkulacji jako bazy odniesienia dla lat kolejnych.

- ii) Propozycje dotyczące najbardziej odpowiednich benchmarków – lista benchmarków,

Brak propozycji.

- iii) Propozycje dotyczące sposobu wyznaczenia benchmarków – m.in. źródła danych, uzależnienie skali działalności zarządcy infrastruktury od wartości benchmarku,

Brak propozycji.

- iv) Propozycje dotyczące sposobu wyznaczenia wskaźnika dla kosztów pośrednich – m.in. źródła danych (np. najbardziej efektywne kosztowo dane zarządców, dane zewnętrzne, itp.), uzależnienie skali działalności zarządcy infrastruktury od wartości wskaźnika,

Aby była możliwość szerszego wypowiedzenia się podmiotów zewnętrznych w powyższej kwestii niezbędne byłoby przedstawienie przez PKP PLK metodyki rozliczania kosztów tzn. jak kwalifikowane są koszty pod kątem kalkulacji, czy jest to układ kalkulacji „doliczeniowej” (koszty bezpośrednie, koszty pośrednie, koszty ogólnozakładowe, koszty ogólnego zarządu)? Czy jest to układ rachunkowości zarządczej (koszty bezpośrednie, rachunek ABC dla kosztów pośrednich)? Jak definiowany jest koszt bezpośredni, koszt pośredni Stwarza to zasadniczy problem w odniesieniu się do ustalenia „benchmarków” (nośników kosztów, kluczy podziałowych; rozliczeniowych).

Ściśle określony i wręcz restrykcyjnie nadzorowany powinien być udział kosztów ogólnozakładowych (administracyjnych) i ogólnego zarządu w odniesieniu do kosztów bezpośrednich.

- c) Jaka amortyzacja na potrzeby kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury?

W tym zakresie prosimy o następujące informacje dodatkowe:

- i) Czy amortyzacja powinna być równa amortyzacji finansowej czy skorygowana na potrzeby kalkulacji kosztów dostępu do infrastruktury?

- ii) Czy amortyzacja powinna być ujednoczona poprzez zdefiniowanie stawek amortyzacyjnych dla zarządców infrastruktury?
- iii) Propozycje dotyczące stawek amortyzacyjnych dla poszczególnych grup środków trwałych infrastruktury kolejowej

Koszty amortyzacji w kosztach będących bazą do określania stawek powinny być ujmowane w aspekcie „biznesowym”, zgodnie z zasadami międzynarodowych standardów sprawozdawczości finansowej (MSR i MSSF).

- 2) W tym zakresie prosimy o Dotyczące alokacji dotacji, w tym:
 - a) Czy projekcje bazy kosztowej będą pomniejszały również (tj. w przypadku przewidywanych dotacji na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej, pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego) ewentualne przewidywane dotacje na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące od jednostek samorządu terytorialnego (w tym od Marszałków Województw)?

Koszty stanowiące bazę kosztową do określenia stawek za dostęp do infrastruktury nie powinny obejmować kosztów refundowanych przez budżet państwa czy samorządy.

- 3) Dotyczące pracy eksploatacyjnej, w tym:
 - a) Która z metod wyznaczania projekcji pracy eksploatacyjnej (1/ na podstawie danych historycznych; 2/ na podstawie badań / wywiadów rynkowych; 3/ na podstawie zapotrzebowań na przewozy zgłoszonych przez przewoźników) byłaby najdokładniejsza i możliwa do szybkiego zastosowania (przy uwzględnieniu obecnych przepisów prawnych)?

Do wyznaczenia projekcji pracy eksploatacyjnej należałoby opracowywać metodykę w oparciu o następujące źródła: dane historyczne, wskaźniki makroekonomiczne i zapotrzebowania na przewozy zgłoszone przez przewoźników.

Z poważaniem

Członek Zespołu: Andrzej Dominik

Krzysztof Fyrnys