

Kwestie otwarte nt. wstępnych wniosków do projektu instrukcji kalkulacji stawek:

1. Wszelkie rekompensaty, dotacje mają charakter uznaniowy i zarządca nie ma pewności ich otrzymania: w jakim położeniu będzie zarządca, który skalkulował stawki jednostkowe w oparciu o bazę kosztową pomniejszoną o przewidywaną rekompensatę, w przypadku jej nieotrzymania. Przy takim rozwiązaniu należałoby wprowadzić instytucję gwarancji dla zarządców infrastruktury a organizacje odpowiedzialne za przydział dotacji zobligować do wystawiania odpowiednich zapewnień w postaci np. promesy.
2. Pojęcie koncepcji efektywnego przedsiębiorcy trudno odnieść do działalności zarządcy infrastruktury kolejowej na regulowanym rynku, który kalkuluje stawki jednostkowe w oparciu o planowane koszty operacyjne i przewidywaną pracę eksploatacyjną z wyprzedzeniem 9. miesięcznym, pozbawiony możliwości reagowania w przypadku niekorzystnych zmian na rynku. 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 takich benchmarków, z których będą mogli korzystać zarządcy w celu określenia popytu na usługi udostępnienia infrastruktury kolejowej. Przy czym nie można wyróżnić, czy odrzucić żadnej z metod projekcji pracy eksploatacyjnej. Każda z metod obarczona jest ryzykami błędnego oszacowania oczekiwanych wielkości w przypadku nieprzewidzianych zmian gospodarce, co przekłada się na zmianę zachowań i preferencji konsumentów usług transportowych i każda z metod ma swoje zalety. Np. dla określenia struktury przewozów pomocna będzie analiza historyczna. Wywiadami/badaniami rynkowymi zarządca w każdym przypadku będzie się posiłkował, a rzetelnie przygotowane przez przewoźników zapotrzebowania na przewozy ma niebywałe znaczenie dla projekcji wielkości pracy pociągowej.
W celu przedstawienia stanu sektora na zewnątrz za pomocą odpowiednich benchmarków istotnym jest właściwe pogrupowanie zarządców infrastruktury w zależności od przedmiotu i celu analizy. Np. dla zobrazowania wskaźnika kosztowego celowy będzie podział na zarządców korzystających i niekorzystających z pomocy budżetowych.
3. JSK stosuje amortyzację bilansową, określającą stopień zużycia środków trwałych. Amortyzacja jest kosztem bezpośrednim istotnym na potrzeby kalkulacji stawek jednostkowych, jak również źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych. Moim zdaniem można dyskutować o rodzajach amortyzacji, ale w żadnym przypadku o jej pomniejszeniu lub eliminacji. Powinnością każdego właściciela infrastruktury jest wypracowanie takiej polityki inwestycyjnej, która pozwoliłaby zapobiec dekapitalizacji środków trwałych. Tym bardziej, że kapitałochłonne składniki infrastruktury transportowej służą dobru ogólnospołecznemu i ogólnogospodarczemu i w tym zakresie instytucje państwowe powinny objąć, jak nie wsparciem finansowym, to przynajmniej mecenatem działalność zarządców a sieci kolejowe wszystkich operatorów traktować jako jeden system transportowy obsługujący gospodarkę.

Z poważaniem
Krystian Goszyc

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej					
	Kat.C	Kat.B	Kat.A			
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	brak	brak	brak			
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	$0 < V_{max} \leq 40 \text{ km}$	$0 < V_{max} \leq 40 \text{ km}$	$40 < V_{max} \leq 50 \text{ km}$			

Parametr: natężenie ruchu

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej					
	Kat.C	Kat.B	Kat.A			
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów na linii	<11/dobę	$11 \leq 18/\text{dobę}$	>18 poc/dobę			