# Metoda kalkulacji oraz metody określania kosztów infrastruktury transportu kolejowego w fazie inwestycyjnej

## wprowadzenie do pracy

Prezentowane opracowanie jest jednym z szeregu zadań KBN z zakresu zagadnień transportu, a dotyczącymi w szczególności metod kalkulacji kosztów infrastruktury kolejowej. Zadanie to podyktowane zostało koniecznością dostosowania się Polski do wytycznych Unii Europejskiej, odnośnie transportu.

Z dniem 1 stycznia 1993 roku weszły w życie postanowienia Dyrektywy EWG (od 1 listopada 1993 r. Unii Europejskiej) nr 440/91, która nałożyła na zarządy kolejowe obowiązek powszechnego udostępniania infrastruktury kolejowej na zasadach niedyskryminacyjności, dla międzynarodowych ugrupowań przedsiębiorstw kolejowych oraz dla operatorów przewozów kombinowanych. Taka liberalizacja dostępu do sieci kolejowych różnych krajów wymaga opracowania określonej metody ustalania cen, po jakich ta infrastruktura będzie udostępniana różnym podmiotom krajowym i zagranicznym.

Wyżej wymieniona Dyrektywa nie sformułowała zasad konstrukcji tego rodzaju opłat ani od strony metodycznej ani praktycznej. Do końca 1993 roku Grupa Robocza UIC ds. Infrastruktury uzgodniła jednolity zakres kosztów, które powinny stanowić podstawę przy ustalaniu opłat za użytkowanie infrastruktury przez obcych operatorów. Jest to pewna wskazówka metodyczna, która pozwala określić ekonomiczną podstawę konstrukcji opłat.

Dla celów kalkulacyjnych określono, że do kosztów infrastruktury zalicza się koszty jej utrzymania oraz koszty kierowania ruchem kolejowym, administrowania, inwestycji i koszty usług dodatkowych (świadczonych na żądanie operatora).

Nie sprecyzowano rodzaju kosztów, które powinny wyznaczać dolną granicę poziomu opłat infrastrukturalnych. Z tego względu poszczególne zarządy kolejowe stosują własne metody ustalania ekonomicznych zasad określania opłat.

Zasada ustalania odpłatności za korzystanie z infrastruktury wiąże się z tendencją do instytucjonalnego rozdziału infrastruktury od eksploatacji, co nie stało się kierunkiem szczególnie preferowanym w większości krajów europejskich.

Polska nie jest dotychczas członkiem UE i powyższe postanowienia nie są dla niej obligatoryjne. Status kraju stowarzyszonego oraz przyszłe członkostwo w Unii nakładają na Polskę potrzebę dostosowania się do wytycznych Dyrektywy 440/91 i przygotowania określonych zasad odpłatności za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Znalazło to wyraz w odpowiednich polskich aktach prawnych. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 27 czerwca 1997 mówi o umożliwieniu przejazdu na liniach kolejowych pojazdów szynowych przewoźnika kolejowego oraz upoważnia zarząd kolei do pobierania stosownych opłat. Z udostępnieniem infrastruktury kolejowej wiąże się przeprowadzenie restrukturyzacji kolei oraz określenie warunków takiego udostępnienia linii kolejowych, na zasadach jednolitości dla potencjalnych przewoźników. Przewoźnik ponosi opłatę za wykonywanie jazdy własnym taborem, w określonej relacji i czasie. A zatem przedmiotem sprzedaży – kupna staje się trasa o charakterze przestrzenno – czasowym. Udostępnienie infrastruktury oznacza wykonanie usługi przewozowej przez inne podmioty przewozowe, co zmienia funkcje zarządu kolei. Jego zadaniem staje się utrzymanie infrastruktury pod względem technicznym, prowadzenie ruchu oraz dostosowanie linii kolejowych do potrzeb zgłaszanych przez przewoźników. Te nowe funkcje zarządu infrastruktury

powodują ponoszenie odpowiednich kosztów. Określenie ich wysokości jest podstawą do wyznaczenia opłat za infrastrukturę.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury powinny być zróżnicowane ze względu na parametry techniczne linii skorelowane z parametrami eksploatacyjnymi pociągów. Oznacza to, że koszt określony jako „wyjściowy" do odpowiedniego różnicowania (natężenie ruchu, prędkość, masa pociągu, pora dnia itp.) opłat powinien być obliczany odrębnie dla poszczególnych linii kolejowych.

W niniejszym opracowaniu przedstawiono, jako punkt wyjścia, Dyrektywy i Rozporządzenia UE w zakresie wydzielenia infrastruktury i zasad ustalania opłat. Podane zostały również polskie akty prawne związane z problematyką infrastruktury oraz zakładane zmiany struktury organizacyjnej kolei, związane z jej wydzieleniem.

Przeanalizowana została aktualnie obowiązująca w przedsiębiorstwie PKP ewidencja kosztów infrastruktury pod względem jej zgodności z zakresem kosztów określanych przez UIC.

Podana została metoda kalkulacji kosztów infrastruktury na linie, w sposób bardziej precyzyjny od obecnie stosowanego na kolei, poprzez podanie sposobu rozliczania kosztów pośrednich na linie.

Zaprezentowano przykładowo szacunkowe określenie kosztów na wybranych liniach kolejowych oraz ogółem dla infrastruktury kolejowej za 1996 rok wg obecnie prowadzonej na kolei kalkulacji kosztów.

W uzupełnieniu ustalonego zakresu pracy zamieszczono dodatkowy materiał dotyczący założeń do analizy ekonomicznej kosztów infrastruktury.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy -

potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.