

## Szansa poprawy w kolejowych przewozach towarowych

W Europie zaczęła się nowa faza w rozwoju kolei. Od półtora roku monopole kolejowe zliberalizowano, a przewoźnicy kolejowi mogą w niedyskryminowany sposób korzystać z infrastruktury kolejowej Niemiec, Danii, Holandii, Belgii, Włoch, Austrii, Wlk. Brytanii. Niektóre sieci kolejowe (Francja, Hiszpania) wciąż bronią się pod presją związków zawodowych przed „inwazją” obcych przewoźników, co jednak oznacza też „obronę” przed zwiększeniem przewozów na sieci kolejowej, bo taki jest efekt ekonomiczny, jaki ma przynieść obecna polityka Unii Europejskiej w odniesieniu do transportu kolejowego. Czy i kiedy uda się w Polsce znieść szkodliwy dla interesu społeczeństwa monopol w tej branży?

Uwolnienie rynku transportu kolejowego dla wolnej konkurencji stanowi jeden z priorytetów polityki Unii Europejskiej, starającej się stworzyć z pofragmentowanych systemów kolejowych poszczególnych krajów jeden wspólny system transportowy, służący budowie w pełni jednolitego rynku oraz uczynienia gospodarki europejskiej najbardziej konkurencyjną na świecie. Polityka Unii w tym zakresie jest realizowana przez konkretne dyrektywy – przewidujące między innymi pełne uwolnienie dostępu przewoźników do infrastruktury. Oznacza to, że każdy licencjonowany operator będzie mógł prowadzić działalność na obszarze dowolnego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Jak podaje Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, z dniem akcesji Polski do UE nie nastąpiła pełna liberalizacja rynku towarowych przewozów kolejowych i w znaczący sposób nie zmieniła się pozycja PKP Cargo na tym rynku. W naszym kraju wynegocjowane okresy przejściowe skończą się dopiero z początkiem 2007 r., kiedy to zaczną obowiązywać przepisy uniemożliwiające blokowanie przewoźników z innych państw UE, a na polski rynek przewozów kolejowych bez ograniczeń będą mogły wejść podmioty zagraniczne. W Polsce od 1 maja 2004 r. na konku-

rencję w transporcie towarów została otwarta zaledwie 1/5 przepustowości głównych tras międzynarodowych, co zostało wynegocjowane przez Unię Europejską. Na polskim rynku w chwili obecnej funkcjonować mogą bez ograniczeń przewoźnicy licencjonowani w Polsce, natomiast podmioty zagraniczne są dopuszczone jedynie do wykorzystania 20% przepustowości wybranych szlaków kolejowych, co jednak dotychczas szerzej nie nastąpiło, prawdopodobnie z powodu blokowania ich wejścia na rynek przez zarządcę infrastruktury, którą jest spółka akcyjna Polskie Linie Kolejowe, zależna od grupy PKP. Trudno mówić o powodach tej sytuacji, bowiem PLK może odmówić przyznania dostępu na sieci w momen-

cie wyczerpania jej przepustowości, co może występować na głównych liniach kolejowych w obrębie przejść granicznych. Są więc dogodne warunki do dyskryminacji podmiotów zagranicznych, starających się uzyskać dostęp do polskiej infrastruktury.

W Polsce rynek kolejowy jest wciąż zdominowany przez jednego przewoźnika PKP Cargo, który wg danych z 2003 r. przewozi 97% ładunków przewożonych transportem kolejowym na publicznej sieci Polskich Linii Kolejowych w Polsce, czyli *de facto* dominuje na infrastrukturze PLK. Jednak częściowa liberalizacja polskiego rynku w 2003 roku (zniesienie koncesji na konkretne relacje, wprowadzenie nieograniczonych licencji) poprawiła prze-

Tab. 1. Struktura rynku przewozów towarowych w Polsce i udział w rynku wg pracy przewozowej na sieci PLK w roku 2003, \* dane za 2002. \*\* brak licencji w lutym 2004, ... brak danych, nie wykonywał przewozów na sieci PLK, Za: obliczenia własne autora na podst. danych PKP Polskie Linie Kolejowe SA

Lp	Nazwa operatora	Praca przewozowa na sieci PKP PLK SA w 2003 r.	Udział w rynku przew. towarowych w %
1.	Zec Trans Sp. z o.o.	13 754	0,014
2.	Pol-Miedź-Trans Sp. z o.o.	227 011	0,233
3.	Chem Trans Logistic Holding Polska	598 011	0,613
4.	„Nadwiślański Zakład Górniczego Transportu Kolejowego” Sp. z o.o.	3 422	0,004
5.	Transoda Sp. z o.o.	47 322	0,049
6.	„Lotos Kolej” Sp. z o.o.	20 704	0,021
7.	PKP Cargo SA	95 542 431*	97,973
8.	„Sped-Kol Blachownia” Sp. z o.o.	7 199	0,007
9.	Kopalnia Piasku „Kotłarnia” SA	84	0,000
10.	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o. w Zabrze	328 318	0,337
11.	Kopalnia Piasku „Szcakowa” SA	363 032	0,372
12.	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem SA	182 929	0,188
13.	Zakłady Inżynierii Kolejowej S.J.	43 128	0,044
14.	PKN Orlen SA	57 247	0,059
15.	Maczki Bór SA	40 247	0,041
16.	Kopalnia Piasku "Kuznica Warężyńska" SA	16 233	0,017
17.	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych	27 547	0,028
18.	DEC sp. z o.o.**	502	0,001
Suma	Wszyscy razem	97 519 121	100

Tab. 2. Poziom monopolizacji polskiego rynku kolejowego w roku 2003 na sieci PLK i liniach prywatnych. Wg GUS i [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl), lipiec 2004

Rodzaj towaru:	tony w tys.	tono-kilometry w tjtj	Udział PKP w wielkości przewozów	Udział PKP w tono-kilometrach
<b>OGÓŁEM</b>	241 629	49 583,7	67,0%	95,6%
Węgiel kamienny	122 118	20 035,1	56,9%	94,9%
Węgiel brunatny i koks	8 232	1 895,1	99,0%	99,5%
Rudy	11 639	3 671,0	82,3%	97,3%
Kamienie, żwir i wapno	26 170	4 391,7	60,0%	98,9%
Piasek	6 581	431,0	12,7%	54,8%
Ropa i przetwory naftowe	11 726	3 392,8	94,8%	94,7%
Metale i wyroby z metali	17 198	3 088,2	98,5%	99,6%
Cegła	64	11,2	100,0%	100,0%
Cement	2 684	714,9	99,9%	100,0%
Nawozy sztuczne	4 068	1 439,4	98,4%	97,7%
Inne artykuły chemiczne	10 391	2 876,5	85,0%	87,4%
Zboże	731	210,1	100,0%	100,0%
Ziemniaki	64	2,2	100,0%	100,0%
Bursaki cukrowe	392	80,5	100,0%	100,0%
Inne płody i przetwory rolnicze	1 553	483,3	99,5%	100,0%
Drewno i wyroby z drewna	3 758	1 143,3	99,8%	100,0%
Pozostałe ładunki	19 762	5 716,2	67,2%	96,3%

wozy kolejowe, które po raz pierwszy od wielu lat zaczęły rosnąć. Jeszcze bowiem w 2001 roku było tak źle, że liczba przewiezionych towarów przez PKP spadła do najniższego poziomu w powojennej historii kolei polskich. Według statystyk GUS, w roku 2001 kolej przewiozła tylko 166 mln ton ładunków ze 1317 mln ton ogółem. Rok później, w 2002 roku, na sieci PKP przewieziono tylko 159,7 mln ton towarów (według danych Międzynarodowej Unii Kolei UIC). Udział kolei w przewozach towarowych do 7,9 % w roku 2001.

Wg danych GUS za rok 2003, które obejmują także przewozy na 800 km linii kolejowych należących do podmiotów prywatnych, udział rynkowy transportu kolejowego wg ilości przewiezionych towarów wyniósł 18,5% i wzrósł o 1,4% od roku 2002 (podczas gdy w roku 1988 wynosił on jeszcze 67,4%). Wielkość przewozów wzrosła do 241,6 mln ton, przy czym 33% tych przewozów przypadało na inne niż PKP podmioty, które uzyskały licencje na transport kolejowy i wykonywały te przewozy na własnych liniach kolejowych. Z drugiej strony, jeśli porównamy przewozy liczone w tonokilometrach, nadal 95,6% pracy przewozowej wykonuje PKP, co oznacza, że dominuje ono zdecydowanie na dłuższych trasach, podczas gdy pozostali przewoźnicy skupiają się na przewozach na małych odległościach, np. obsłudze pobliskich zakładów wykorzystując do przewozów własne linie kolejowe.

Nie zmienia to faktu, że rynek kolejowy w Polsce wciąż jest wysoce zmonopolizowany przez przewoźnika PKP Cargo. Próby jego demonopolizacji natrafiają na zdecydowany opór monopolisty. Jak podaje C. Banasiński, prezes UOKiK, PKP Cargo w bezwzględny sposób walczy z konkurencją. Wg Banasińskiego, tracą na tym wszyscy uczestnicy rynku: kontrahenci spółki, którym ogranicza ona swobodę prowadzenia działalności gospodarczej blokując korzystanie z usług innych przewoźników; konkurenci, ponieważ PKP Cargo formułuje z nimi umowy w sposób uniemożliwiający liberalizację rynku przewozów kolejowych. Ceny przewożonych koleją towarów, takich jak materiały budowlane czy paliwa, byłyby niższe, gdyby funkcjonowała na tym rynku konkurencja,

a polska gospodarka poprawiłaby swą konkurencyjność względem gospodarek innych państw. Dlatego też UOKiK prowadzi szereg działań zmierzających do możliwie szybkiego wprowadzenia reguł konkurencji w tym obszarze i ich ochrony, a także przeciwdziałania eliminacji z rynku niezależnych przewoźników wskutek nieuczciwych praktyk dominującego na nim PKP Cargo. Działania te są oczekiwane z dużą niecierpliwością przez jego uczestników.

W wielu krajach europejskich przewozy towarowe na kolejach jednak rosną szybciej, a na rynku przewozów towarowych panuje wolna konkurencja. Czesi mają już ponad 48 przewoźników kolejowych, obsługujących 10,4% przewozów towarowych wg tonażu, a przewozy towarowe na głowę mieszkańca są ponad dwukrotnie wyższe niż w Polsce: przewyższają o 223% poziom polskich przewozów towarowych wg przewiezionych ton netto. Także w Niemczech do 1.1.2000 r. wydano ponad 240 koncesji dla przewoźników kolejowych. Obecnie liczba przewoźników kolejowych (tzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen) w RFN wynosi już 280, i opanowali oni 5% rynku w przewozach towarowych i 7-10% rynku przewozów pasażerskich.

Według ekonomistów, to właśnie liczba przewoźników determinuje liczbę przewiezionych towarów. Ekonomiści amerykańscy udowodnili, iż jeżeli przewoźnik kolejowy jest monopolistą w danej relacji, to ceny usług są o 14,4 procenta wyższe i ilości przewożonych towarów o 17,4 procent niższe niż w przypadku działającej konkurencji na tym rynku. Według badań Wilsona [1], dodatkowy przewoźnik kolejowy obsługujący badane połączenia pomiędzy miastami redukuje ceny o 7-10 procent i powoduje wzrost ilości przewożonych towarów o 11-14 procent. W Ameryce kolej przewozi 48 procent towarów, a na rynku kolejowym działa 550 przewoźników, i to właśnie konkurencja między nimi jest przyczyną prawie największego na świecie udziału kolei w przewozach ładunków. Ekonomiści odrzucają tezę, iż większa liczba firm na rynku powoduje zwiększenie kosztów całkowitych. Jesliby tak w istocie było, zakładając stały popyt na usługi, ceny przewozów wzrosłyby, a tak się nie stało po liberalizacji rynku w USA. Udowadnia się, iż liczba firm obsługująca rynek kolejowy jest skorelowana z cenami usług. Rynki z większą ilością podmiotów mają niższe ceny i przewożą większe ilości towarów niż rynki z mniejszą ilością konkurentów.

Dokładnie w tym kierunku idzie polityka transportowa Unii Europejskiej, która pragnie zwiększyć udział kolei w transporcie towarów do poziomu osiąganego przez USA. Od 15 marca 2003 r. w Unii Europejskiej została otwarta na konkurencję w transporcie towarów sieć 50 tys. km najważniejszych tras międzynarodowych. Każdy z ponad 490 przewoźników europejskich może korzystać z wolnego dostępu do torów od Portugalii do Niemiec, płacąc za wykorzystanie infrastruktury tyle samo, co krajowi przewoźnicy. Niestety, niektóre kraje (Belgia, Francja), mimo wprowadzonych przepisów nie otworzyły swych sieci dla innych przewoźników i borykają się ze sprzeciwem pracowników państwowego monopolu.

Od 2006 r. zostaną zniesione pozostałe restrykcje w międzynarodowym transporcie towarowym koleją na terenie Unii Europejskiej i już cała sieć kolejowa będzie dostępna dla wszystkich przewoźników. Komisja Europejska proponuje także libe-

Tab. 3. Udział kolei w przewozach towarów w Europie i w USA. Źródło. *La part du rail pour le transport de marchandises (d'après Livre blanc sur les Transports, la Commission européenne)*, \**Jacqueline Beaujeu-Garnier, Catherine Lefort; "Etats Unis d'Amérique-Géographie" w "Encyclopaedia Universalis" 2001*

Europa	Stany Zjednoczone
1970 : 21%	1998 : 40%
1998 : 8%	2000 : 48%*

realizację przepisów o przewozach pasażerskich, które uwolniłyby rynek na trasach międzynarodowych od 2008 r.

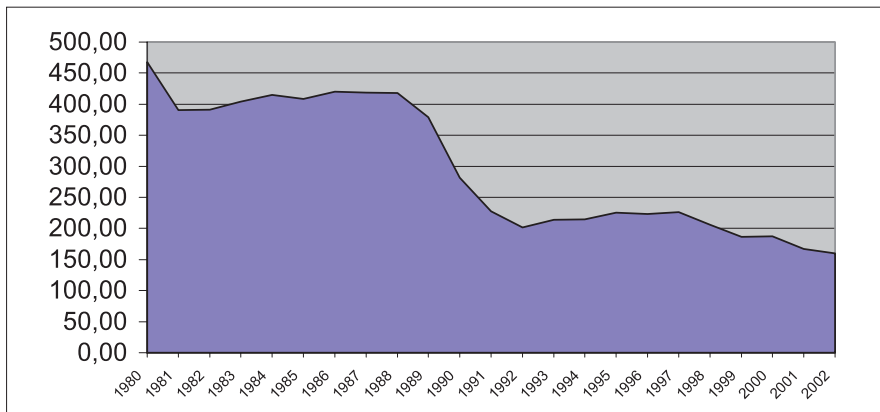
C. Banasiński, prezes UOKiK pisze, że z punktu widzenia prawa konkurencji najważniejszym zadaniem dotyczącym restrukturyzacji Grupy Kapitałowej PKP jest całkowite rozdzielenie infrastruktury od działalności przewozowej, co dotychczas nie miało miejsca, bowiem spółka zarządzająca torami jest wciąż właścicielsko powiązana z PKP. Idealnym rozwiązaniem byłaby sytuacja, gdy przewoźnicy kolejowi płacili za dostęp do infrastruktury Polskim Liniom Kolejowym – na równych zasadach jak PKP Cargo. Dziś bowiem PKP Cargo posiada ogromne upusty (do 40%) w opłatach za dostęp do infrastruktury, a sam cennik jest tak zbudowany, by dyskryminować innych przewoźników. Przykładem może być wprowadzenie do cennika kategorii pociągów towarowych, które prowadzi tylko PKP Cargo i ustalenie bardzo niskich opłat za ich przejazd po torach.

Szansą dla polskiej kolei jest prywatyzacja połączona z rozbięciem monopolu na szereg mniejszych podmiotów oferujących usługi przewozowe w konkuren-

cji wobec siebie. W Estonii i Argentynie przewozy towarowe silnie wzrosły po prywatyzacji i koleje towarowe przyniosą obecnie zyski. Również po prywatyzacji kolei w Wielkiej Brytanii przewozy towarów (w tono-km) wzrosły o 33,8%, z bardzo niskiego pułapu około 6% udziału w rynku przewozowym, do którego spadły w trakcie państwowego bytu kolei brytyjskich. Przewozy towarowe silnie rosną także w Szwecji, gdzie 15 lat temu oddzielono infrastrukturę kolejową (Banverket) od działalności przewo-

pragną utrzymać wygodne dla nich status-quo, takie jak, np. 20-krotnie niższa wydajność w przewozach towarowych niż na kolejach amerykańskich.

Przypuszczalnie również w Polsce uwolnienie dostępu do rynku spowoduje wzrost przewozów, choć możliwa jest również taka sytuacja, jak na zdominowanych przez związki zawodowe kolei Belgii i Francji, gdzie dostęp innych podmiotów do sieci stał się tematem tabu dla polityków i szefów zarządu infrastruktury.

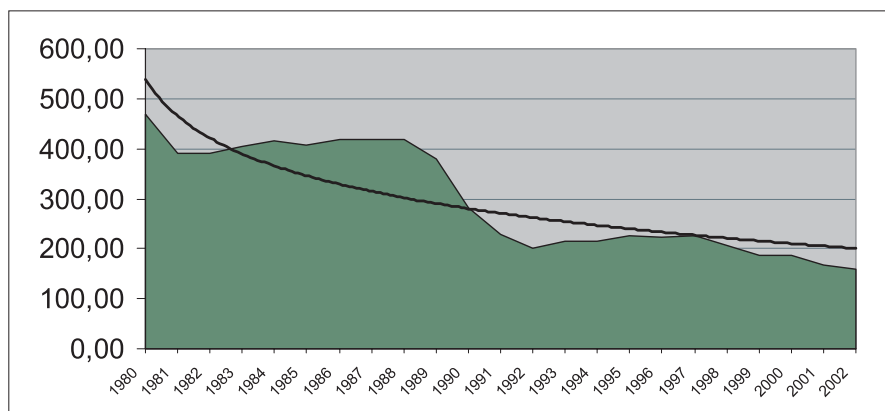


Wykres. Spadek liczby przewiezionych ton w ruchu towarowym na sieci PKP, w mln ton rocznie. Wg Banku Światowego i danych UIC

zowej i wprowadzono konkurencję 30 przewoźników na sieci kolejowej.

Według obliczeń bazujących na badaniach Wilsona, monopol PKP w przewozach towarowych należy rozbić na co najmniej 10-12 konkurujących ze sobą przedsiębiorstw, by kolej mogła konkurować z 60 tysiącami przewoźników transportu drogowego i by nasze koleje były konkurencyjne w momencie liberalizacji dostępu do torów w roku 2007. Niestety, na przeszkodzie reformom soją związki zawodowe, które

Należy też zapytać, czy po uwolnionych dla konkurencji torach pojadą polscy przewoźnicy. Patrząc bowiem na utrzymujący się monopol źle zrestrukturizowanych spółek państwowych, takich jak PKP Cargo, stan ich taboru i złe praktyki zarządcze raczej na to się nie zanoszą. Wydaje się, że polski rynek rozparcelują pomiędzy siebie prywatni przewoźnicy z Czech i RFN, świetnie zarządzani i posiadający ogromne know-how zdobyte na konkurencyjnych rynkach kolejowych w swoich krajach, gdzie walkę konkurencyjną przewoźników umożliwiono już 11 lat temu, kiedy to w Czechach i RFN powołano urzędy regulatora rynku i umożliwiono nieskrępowany dostęp do infrastruktury bez możliwości dyskryminacji przewoźników. W Polsce jest jednak inaczej, i jak pokazują wysokie kary nakładane przez UOKiK, dyskryminacja przewoźników kolejowych wciąż jest faktem.



Wykres. Spadek liczby przewiezionych ton w ruchu towarowym na sieci PKP, w mln ton rocznie. Wg Banku Światowego i danych UIC. Tabela: Dane statystyczne, co 5 lat: 1955: 236422 tys. ton; 1960: 286882 tys. ton; 1965: 341251 tys. ton; 1970: 382307 tys. ton; 1975: 464248 tys. ton; 1980: 482062 tys. ton; 1985: 419378 tys. ton; 1990: 281658 tys. ton; 1995: 225348 tys. ton; 2000: 187247 tys. ton; 2001: 166856 tys. ton; 2002: 159700 tys. ton; dane UIC

#### ŹRÓDŁA:

- [1] Stephen Schmidt ; "Market Structure and Market Outcomes in Deregulated Rail Freight Markets"; w : International Journal of Industrial Organisation, 19/2001, str. 99-131
- [2] Materiały UOKiK, Komentarz Prezesa UOKiK Cezarego Banasińskiego do decyzji nakładającej karę na PKP Cargo.