

Anna MEŻYK¹

REFORMA KOLEI W SZWECJI – PRZEBIEG I EFEKTY

W artykule omówiono przebieg i efekty reformy kolei w Szwecji. Zostały przedstawione poszczególne etapy zmian struktury organizacyjnej kolei, obejmujące podział organizacyjny kolei państwowych SJ, w tym wydzielenie zarządcy infrastruktury BV oraz usamodzielnienie i prywatyzację spółek przewozowych i utrzymaniowych. Przedstawiono także zmiany na rynku kolejowym, zachodzące pod wpływem liberalizacji przewozów towarowych i pasażerskich oraz nowe zasady i instytucje regulacji rynku.

THE RAILWAY REFORM IN SWEDEN – EVENTS AND EFFECTS

The paper deals with the course of events and effects of the railway reform in Sweden. The consecutive steps in the changes of the railway organizational structure are described, beginning from the division of the former state owned railway company SJ into the infrastructure management entity and the rail operators and the partial privatization of the latter. Further, the changes in the railway market are presented, which took place alongside with the liberalization of the market. The article presents also the new rules and institutions of the rail market regulation.

1. WSTĘP

Procesy restrukturyzacji kolei, mające na celu dostosowanie transportu kolejowego do nowych warunków popytowych i konkurencji rynkowej mają miejsce z różnym nasileniem od końca lat osiemdziesiątych XX wieku w różnych państwach na całym świecie. Analizując ich przebieg i zakres można zauważyć, że zarówno same procesy restrukturyzacji, jak i metody ich przeprowadzania oraz uzyskane efekty wykazują wiele cech wspólnych. Jednak w przypadku każdego państwa występują pewne cechy specyficzne, charakterystyczne tylko dla danego kraju, co prowadzi w rezultacie do wykształcenia się różnych form organizacyjnych i funkcjonalnych transportu kolejowego.

Procesy restrukturyzacji kolei w Europie mają swoją szczególną odrębność, wprowadzoną poprzez narzucony dyrektywami Unii Europejskiej model separacyjny, zakładający oddzielenie zarządzania infrastrukturą od wykonawstwa usług przewozowych. Wydzielenie zarządzania infrastrukturą stwarza dogodne warunki dla konkurencji wewnątrzgałęziowej oraz szerokiej prywatyzacji sektora, przede wszystkim w sferze usług przewozowych. Towarzyszy temu stworzenie sprzyjających warunków wejścia na rynek i wyjścia z rynku dla

¹Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki; 26-600 Radom; ul. Malczewskiego 29.
Tel: + 48 48 361-77-58, E-mail: a.mezyk@pr.radom.pl

nowych podmiotów gospodarczych, co umożliwi przekształcenie rynku monopolistycznego w rynek kontestowalny. Rynek taki, w świetle literatury, charakteryzuje się wyższą efektywnością działania podmiotów, lepszym poziomem usług i mniejszym kosztem w zakresie podejmowanej regulacji. W kontekście celów Unii Europejskiej oddzielenie zarządzania infrastrukturą od działalności operatorskiej jest konieczne w celu stworzenia wspólnego, konkurencyjnego rynku kolejowego. Wydzielenie podmiotowe działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą jest wspólną i najważniejszą cechą wszystkich form organizacyjnych kolei różnych państw w UE.

Prekursorem rozwiązań modelowych dla reform kolejowych w UE była Szwecja, gdzie podstawowy akt prawny, wprowadzający reformę kolei i podział państwowego, zintegrowanego przedsiębiorstwa kolejowego został uchwalony już w 1988 roku. Na przestrzeni minionych dwudziestu lat kształt rynku kolejowego w Szwecji uległ dalszym zmianom, w dużej mierze na skutek implementacji kolejnych pakietów kolejowych UE i liberalizacji rynku, a w 2010 roku Szwecja wprowadziła kolejne nowatorskie rozwiązania w zakresie zarządzania infrastrukturą transportową. Struktura rynku kolejowego w Szwecji jest uważana za jedno z czterech modelowych rozwiązań organizacyjno-funkcjonalnych kolei europejskich - obok modelu brytyjskiego, niemieckiego i francuskiego. Celem artykułu jest przedstawienie procesu zmian strukturalnych i funkcjonalnych kolei szwedzkich w ramach case study.

2. CELE REFORMY KOLEI I DZIAŁANIA POCZĄTKOWE

Ostateczny kształt kolei szwedzkich jest wynikiem kilku reform. Początek dała ustawa transportowa z 1963 r., w której dokonano podziału sieci kolejowej na część rentowną i nierentowną („socjalną”). Sieć dochodowa została pozbawiona większości subwencji państwowych oraz możliwości subwencjonowania skrośnego. Jednocześnie wprowadzono dla tej sieci zasady rachunku kosztów i korzyści, co pozwoliło na uzyskanie niezależności ekonomicznej oraz zwiększyło wpływ przedsiębiorstwa kolejowego, zarządzającego tą siecią i prowadzącego jej eksploatację na kształtowanie systemu taryf i rozkładu jazdy. W stosunku do sieci „socjalnej” wprowadzono korektę subwencji, dostosowując także minimalne standardy przewozowe do liczby osób korzystających z danych usług.

Kolejnym wydarzeniem, ważnym dla późniejszej organizacji przewozów kolejowych, była regionalizacja autobusowych przewozów pasażerskich z 1979 roku, wprowadzona ze względu na rosnący deficyt w transporcie publicznym. W następstwie ustawy transportowej, przyjętej w 1979 r., utworzono we wszystkich 24 administracyjnych regionach kraju jednostki odpowiedzialnych za organizację i finansowanie transportu regionalnego. Zadaniem regionalnych zarządów transportu (Trafikhuvudmän) była koordynacja relacji i taryf przewozowych oraz zakup usług przewozowych od państwowych, komunalnych i prywatnych przedsiębiorstw transportowych [5].

Dalsze zmiany nastąpiły pod koniec lat osiemdziesiątych, w związku z reformą kolei, która jako pierwsza w Europie wprowadziła oddzielnie zarządzania infrastrukturą od wykonawstwa przewozów i w dużej mierze stanowiła wzór dla formułowanych w ówczesnej EWG dyrektyw kolejowych (Szwecja przystąpiła do Unii Europejskiej w 1995 r.). Założenia reformy kolei zostały określone w Ustawie o Polityce Transportowej z 1988 roku (Transport Policy Act), wyznaczającej zasadnicze obszary i kierunki przekształceń ówczesnego systemu kolejowego Szwecji. Koleje szwedzkie w tamtym czasie były zorganizowa-

ne tradycyjnie w ramach jednego zintegrowanego przedsiębiorstwa, będącego własnością państwową. Przedsiębiorstwo to, Szwedzkie Koleje Państwowe SJ (Statens Järnvägar) zajmowało się zarówno utrzymaniem i eksploatacją infrastruktury kolejowej jak i wykonawstwem przewozów. SJ posiadało monopol na kolejowe przewozy pasażerskie i towarowe, chroniony środkami prawnymi i administracyjnymi. Ponadto SJ posiadały lub były współwłaścicielem przedsiębiorstw żeglugi promowej, dalekobieżnych przewozów autobusowych i spedycyjnych. Większość linii w kolejowych przewozach pasażerskich było eksploatowanych na własnym rozrachunku; do przewozów na niektórych liniach międzyregionalnych, ważnych ze względów społeczno-ekonomicznych lub politycznych, SJ otrzymywały od parlamentu coroczne dofinansowanie w wysokości generowanego deficytu.

Jako cele reformy wskazano:

- wprowadzenie tzw. „drogowego” modelu dla kolei,
- poprawę wyników finansowych kolei,
- dostosowanie kolei do warunków konkurencji na rynku.

Upodobnienie zarządzania sektorem kolejowym do modelu drogowego polegało głównie na przejęciu odpowiedzialności za utrzymanie i finansowanie infrastruktury kolejowej przez państwo w postaci specjalnej instytucji, podczas gdy przewoźnicy będą mieli zapewniony do niej dostęp za odpłatnością. Główne działania podjęte na podstawie Ustawy o Polityce Transportowej wprowadzały następujące zmiany organizacyjno-funkcjonalne dotychczasowego systemu kolejowego:

- rozdzielenie działalności w zakresie utrzymania dróg kolejowych od działalności przewozowej (operatorskiej) poprzez utworzenie odrębnego przedsiębiorstwa BV;
- komercjalizację działalności pozostałych jednostek, w tym przedsiębiorstwa przewozowego SJ (jednak bez jednoznacznych wskazań co do prywatyzacji);
- umocnienie pozycji operatora SJ na rynku przewozowym (monopol na przewozy w początkowym okresie przekształceń);
- regionalizacja pasażerskich przewozów kolejowych; regionalne zarządy transportu otrzymały prawo udzielania koncesji na przewozy regionalne, dotację na dofinansowanie przewozów w wysokości poprzedniego deficytu SJ na tych liniach oraz tabor do przewozów regionalnych;
- utrzymanie infrastruktury kolejowej ma być finansowane z opłat przewoźników za użytkowanie linii kolejowych, natomiast podstawą dla inwestycji (modernizacji linii magistralnych) będzie długoterminowy plan inwestycyjny.

W pierwszym etapie realizacji reformy dokonano zmian struktury organizacyjnej i wydzielono ze struktur SJ części związane z zarządzaniem infrastrukturą i utworzono odrębne przedsiębiorstwo Banverket BV. Pozostała część działalności kolejowej, tj. wykonawstwo przewozów i zarządzanie stacjami kolejowymi, w tym bocznicami, pozostało w gestii przedsiębiorstwa SJ. Przedsiębiorstwo zostało skomercjalizowane, ale pozostało własnością państwa. Zadłużenie przedsiębiorstwa SJ zostało w całości przejęte przez państwo. Co roku negocjator z ramienia państwa uzgadniał z przedsiębiorstwem SJ wysokość dofinansowania do nierentownych linii ponadregionalnych.

3. PRZEKSZTAŁCENIA JEDNOSTKI ZARZĄDZAJĄCEJ INFRASTRUKTURĄ

Nowa jednostka zarządzająca infrastrukturą kolejową Banverket otrzymała formę organizacyjno-prawną agencji rządowej i podjęła pracę z dniem 1stycznia 1989r. Proces roz-

dzielania odpowiedzialności trwał do roku 1996, kiedy to przekazano Banverket kompetencje w zakresie przydziału przepustowości sieci i kontroli ruchu pociągów. Dostęp do innych wspólnych urządzeń infrastrukturalnych był udzielany przez SJ, na zasadach komercyjnych, ale nie dyskryminacyjnych. Wprowadzono również zasadę otwartego dostępu dla przewozów towarowych.

Do zadań Banverket należą:

1. Zarządzanie siecią głównych linii kolejowych, stacji rozrządowych i urządzeń zasilania, obejmujące również utrzymanie;
2. Prowadzenie i kontrola ruchu oraz zapewnienie bezpieczeństwa przewozów kolejowych;
3. Przydział tras przewoźnikom, ubiegającym się o dostęp;
4. Utrzymanie sieci informacji na dworcach;
5. Rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej.

W obrębie infrastruktury stacyjnej Banverket zarządza peronami i ich wyposażeniem, połączeniami z peronami, łącznie ze schodami, windami, podnośnikami, stałymi znakami peronowymi (oprócz tych w budynkach stacyjnych) oraz informacją cyfrową. Ponadto Banverket jest właścicielem większości terminali towarowych, w szczególności dużych, chociaż są także terminale będące własnością władz lokalnych i firm prywatnych.

Środki finansowe na utrzymanie BV i realizację zadań statutowych pochodzą z budżetu państwa i opłat za użytkowanie linii kolejowych od przewoźników (stosunkowo niewielkich), wpłacanych bezpośrednio do budżetu państwa. Wysokość opłat dostępowych jest ustalana na bazie kosztów krańcowych utrzymania infrastruktury. W celu stworzenia bardziej sprzyjających warunków do rozwoju przewozów kolejowych, zwłaszcza przewozów towarowych, w roku 1998 parlament podjął decyzję o obniżeniu wysokości opłat. W rezultacie, w roku 2004 przychody z tego tytułu wyniosły 425 mln koron, co stanowiło ok. 11% łącznych wydatków Banverket na prowadzenie ruchu i utrzymanie sieci kolejowej [1]. Z kolei w 2009 roku kwota uzyskana z opłat za dostęp do infrastruktury wyniosła 503 mln koron szwedzkich, co stanowiło już tylko ok. 8% łącznych wydatków [2]. Wskazuje to jednoznacznie na dominujące znaczenie finansowania publicznego w utrzymaniu i rozwoju infrastruktury kolejowej. Na cele inwestycyjne w zakresie linii głównych przyznawane są subsydia państwowe. Taka struktura finansowania infrastruktury kolejowej jest zgodna z założeniami reformy kolei, kiedy władze publiczne zadeklarowały kwoty na finansowanie infrastruktury w wysokości co najmniej 1 mld koron rocznie. Ustanowienie odrębnego zarządcy infrastruktury zwiększyło przejrzystość i akceptowalność finansowania takiego celu publicznego, jakim jest utrzymanie infrastruktury kolejowej. W przeciągu dwudziestu lat wysokość dotacji zwiększyła się do ok. 10 mld koron rocznie [1].

Według danych z 2009 roku, łączna długość linii kolejowych, na których prowadzono ruch, wynosiła 11 866 km. Pod zarządem Banverket pozostawały linie o długości 9830 km. Ponadto wydano łącznie 449 zezwoleń na zarządzanie infrastrukturą kolejową, jednak przeważająca część z nich dotyczy linii bocznicy. 78 zezwoleń zostało wydanych firmom zarządzającym infrastrukturą i wykonującym przewozy [2]. Inni ważniejsi zarządcy infrastruktury to:

- Inlandsbanan AB, firma zarządzająca linią Inland Line o długości ok. 1100 km, będącą własnością państwową, leżącą pomiędzy Mora and Gällivare,
- Öresundsbrokonsortiet, która jest właścicielem i zarządca linią prowadzącą przez przeprawę drogowo-mostową Öresund,

- A-Train AB, właściciel i zarządca linii Arlandabanen (łącząca lotnisko Arland ze Sztokholmem),
- AB Storstockholms Lokaltrafik (Stockholm Public Transport), właściciel i zarządca linii lokalnych Roslagsbanan i Saltsjöbanan w Sztokholmie.

Inlandsbanan AB została założona w 1993 roku i jest własnością 15 lokalnych władz, przez których tereny przebiega linia Inland Line. Spółka odpowiada za zarządzanie i rozwój linii, podczas gdy przewozy towarowe i osobowe wykonują niezależni operatorzy. Inlandsbanan AB odpowiada także za kontrolę ruchu i utrzymanie linii, oraz wydawanie licencji dla operujących na niej przewoźników.

4. PRZEKSZTAŁCENIA JEDNOSTKI OPERATORSKIEJ SJ

Część kolei szwedzkich SJ, pozostała po oddzieleniu Banverket, podlegała dalszym przekształceniom. Początkowo w ramach SJ dokonano podziału wewnętrznego i wydzielono Sektor Pasażerski, Sektor Towarowy oraz sektory zajmujące się utrzymaniem taboru, nieruchomościami i informatyką, a później przekształcono SJ w holding. Ponadto utworzono liczne spółki-córki, zajmujące się np. wagonami sypialnymi, restauracjami, transportem kombinowanym czy ruchem promowym i poddano je prywatyzacji.

Działalność wszystkich nowo utworzonych podmiotów miała być prowadzona ściśle według reguł handlowych pod względem kształtowania taryfy, cen i oferty przewozowej. W przypadku usług nierentownych dla SJ (pasażerskich na liniach międzyregionalnych) wprowadzono zasadę zamówień publicznych, w ramach procedur przez przetargi organizowanych od 1998 roku powołaną wówczas specjalną instytucję publiczną, Rikstrafiken.

W 2000 r. podzielono przedsiębiorstwo SJ na odrębne jednostki i utworzono 6 spółek handlowych, funkcjonujących od 1 stycznia 2001r. Są to:

- SJ Green Cargo AB - przewozy towarowe,
- SJ AB - przewozy pasażerskie,
- Jernhusen AB – nieruchomości i majątek kolejowy,
- EuroMaint AB – obsługa systemów technicznych, utrzymanie taboru,
- Trafficare – obsługa pociągów pasażerskich,
- Unigrad AB –informatyka i logistyka.

Wydzielono spółki przewozowe, działające na własny rachunek, np. firmy prowadzące dzierżawę (leasing) wagonów towarowych. Przedsiębiorstwo Jernhusen AB zajmuje się zarządzaniem nieruchomościami, w tym 150 największymi stacjami (na sieci funkcjonuje łącznie ok. 500 stacji i przystanków dla przewozów pasażerskich; część z nich o znaczeniu lokalnym podlega zarządowi władz lokalnych). Jernhusen jest także właścicielem zajezdni i hal postojowych dla taboru. Obecnie w państwowych rękach pozostają: SJ AB, Green Cargo AB oraz Jernhusen; Unigrad i Trafficare zostały sprzedane kilka miesięcy później, a pozostałe w roku 2007.

Przedsiębiorstwo przewozów pasażerskich SJ AB składa się z 4 oddziałów: ruchu, trakcji, taboru oraz handlu. W oddziałach „Ruch” i „Trakcja” zatrudnionych jest ponad 50 % pracowników SJ, z czego ponad 2000 to maszyniści i personel pokładowy. Oddział „Tabor” zajmuje się wszystkim, co jest związane z taborem, począwszy od jego zakupów i utrzymania po prace manewrowe na terenie zakładów taboru, natomiast „Handel” prowadzi kasy biletowe, informację pasażerską i usługi telefoniczne [6]. Jednym z zadań publicznych

SJ jest nałożony w drodze ustawowej obowiązek dzierżawy (leasingu) taboru (lokomotyw i wagonów) innym przewoźnikom, wykonującym przewozy w ramach usług publicznych.

Wkrótce po przekształceniu w spółkę SJ przeżywały trudne chwile. W 2003 roku państwo było zmuszone przekazać SJ 1,8 mld koron dotacji w celu zapobieżenia jej bankructwu. Jako przyczyny tej sytuacji podawano niedoinwestowanie nowo utworzonej spółki, ale także wykonywanie przewozów na liniach nierentownych, które wygrała w przetargach na podstawie zaniżonych kosztów [1]. Jednak obecnie SJ są jednymi z najbardziej dochodowych kolei w Europie; nie otrzymują żadnych dotacji od państwa. W latach 1990 – 2009 w Szwecji nastąpił ogólny wzrost przewozów pasażerskich o 71,8%, z 6 600 do 11 340 mln pas.km; a po usamodzielnieniu SJ, od roku 2001 wzrost wyniósł 30% (z poziomu 8 732 mln pas.km).

W przewozach towarowych praca przewozowa rosła znacznie wolniej; z 19 102 (1990r.) i 19 547 (2001r.) do 19 405mln tonokm (2009r.). Trzeba jednak podkreślić, że w roku wcześniejszym, 2008, przewozy wynosiły 22 924 mln tonokm. Spadek przewozów na skutek kryzysu wyniósł blisko 16%, podobnie jak miało to miejsce w większości krajów europejskich [4].

5. LIBERALIZACJA RYNKU KOLEJOWEGO W SZWECJI

Liberalizacja rynku następowała stopniowo, chociaż powierzenie przewozów regionalnych na drodze przetargów było możliwe już na początku reformy. Pierwszym prywatnym przewoźnikiem, który w 1990 roku po 40 latach uzyskał dostęp do państwowej sieci kolejowej było przedsiębiorstwo BK Tag. W następnych latach przyznano SJ prawo do rezygnacji z obsługi linii nierentownych, co otworzyło drogę do szerszego stosowania zasady przetargowego powierzenia kontraktów na obsługę przewozową. W 1995 roku otworzono rynek przewozów regionalnych, a w następnym roku wprowadzono konkurencję w przewozach towarowych. Koleje SJ przez długi czas posiadały monopol na obsługę rentownych linii międzyregionalnych i ważniejszych regionalnych. Przetargi na obsługę dalekich linii nierentownych są organizowane od 1999 roku przez Narodową Agencję Transportu Publicznego (Rikstrafiken, National Public Transport Agency). Rikstrafiken zleca także świadczenie usług w transporcie zbiorowym innymi środkami transportu (autobusy, promy, komunikacja lotnicza). Organizatorami pozostałej komunikacji kolejowej, w tym szybkiej kolei miejskiej w Sztokholmie, są regiony i ewentualnie SL (Storstockholms Lokaltrafik).

Zamawianie przewozów przez Narodową Agencję Transportu Publicznego podlega następującym zasadom:

- obsługa przydzielana w procedurze przetargowej, do 2009 roku z priorytetem dla SJ,
- kontrakty zawierane na okres od jednego roku do pięciu lat,
- tabor może być wynajmowany za opłatą od SJ AB,
- państwo wyrównuje operatorowi różnicę między wpływami ze sprzedaży biletów a poniesionymi kosztami (zasada kosztów netto).

W 2007 r. prywatni przewoźnicy otrzymali prawo uruchamiania pociągów czarterowych i nocnych. W następstwie decyzji szwedzkiego parlamentu z czerwca 2009 r. zniesiony został całkowicie monopol SJ na prowadzenie pociągów pasażerskich w relacjach międzyregionalnych. W lipcu 2009 r. liberalizacją objęto również pociągi kursujące w soboty i niedziele oraz w święta, wraz z możliwością zestawiania wagonów według swojego uznania [6]. Kolejny krok, to liberalizacja od października 2009 międzynarodowych

przewozów pasażerskich (wdrożenie dyrektywy UE, obowiązującej od stycznia 2010 r.). W rezultacie od grudnia 2011 r. szwedzki rynek kolejowy będzie całkowicie otwarty na konkurencję; każdy prywatny przewoźnik będzie mógł prowadzić dowolny pociąg w ramach rozkładu jazdy. Przewoźnicy będą mogli zgłaszać swoje propozycje rozkładu jazdy, a zarządca infrastruktury kolejowej Banverket - od kwietnia 2010 r. Szwedzka Administracja Transportu - będzie rozstrzygać sprzeczne interesy. Przewiduje się, że w sytuacjach, kiedy o trasy ubiega się kilku przewoźników, będą ogłaszane przetargi; BV omawia obecnie z przewoźnikami sposób postępowania w tym zakresie.

W 2008 łącznie 26 firm kolejowych wykonywało przewozy komercyjne na szwedzkiej sieci kolejowej. Trzy firmy: Inlandsbanan AB, Tígleriet, Bergslagen AB wykonywały zarówno przewozy towarów, jak i osób. Ponadto na przełomie lat 2008/09 łącznie 108 przedsiębiorstw kolejowych działało w portach i terminalach. W porównaniu z innymi krajami europejskimi stosunkowo duża część przedsiębiorstw przewozowych w Szwecji jest całkowicie lub częściowo kontrolowanych przez firmy międzynarodowe - 14 spośród 26. Państwowy przewoźnik SJ obsługuje 15% rynku przewozów na średnie i bliskie odległości (do 100km) oraz 26% rynku na odległości ponad 100km. Rynek uwzględnia również motoryzację indywidualną. W odniesieniu do przewozów kolejowych SJ pozostaje dominującym przewoźnikiem i obsługuje odpowiednio 55% i 90% rynku.

6. INSTYTUCJE REGULUJĄCE RYNEK KOLEJOWY W SZWECJI

Przez okres pierwszych 10 lat funkcjonowania Banverket posiadał kompetencje w zakresie przyznawania licencji dla przewoźników kolejowych. Zajmowała się tym wewnętrzna jednostka organizacyjna BV - Inspektorat Kolejowy. W 1999r. powołano niezależny organ do spraw nadzoru ruchu kolejowego, który wspólnie z SJ, BV i innymi przewoźnikami ustalał zasady przydziału tras i koordynował rozkłady jazdy. Po przyjęciu w lipcu 2004 roku dwóch aktów prawnych, regulujących sprawę zarządzania infrastrukturą i ruchu kolejowego (Railways Act i Railways Ordinance), powołano do życia Szwedzką Agencję Kolejową (Järnvägsstyrelsen, Swedish Rail Agency), której zadaniem było nadzorowanie realizacji przyjętych przepisów. Do nowo powstałej Agencji włączono Inspektorat Kolejowy BV.

W dniu 1 stycznia 2009r. powołano kolejną instytucję, Szwedzką Agencję Transportową (Transportstyrelsen, Swedish Transport Agency), pełniącą rolę regulatora rynku transportowego. Agencja przejęła funkcje urzędów regulacyjnych innych gałęzi transportu, Swedish Civil Aviation Authority, Swedish Maritime Administration, Road Traffic Inspectorate i częściowo Swedish Road Administration, a także zadania agencji kolejowej, Swedish Rail Agency. Zadaniem Agencji jest opracowywanie regulacji i udzielanie wymaganych zezwoleń, monitorowanie rynku i konkurencji, a także prowadzenie nadzoru w zakresie działalności wszystkich czterech gałęzi transportu: kolejowego, drogowego, lotniczego i morskiego. Do zakresu jej zadań należy także eksploatacja i nadzór nad systemami opłat miejskich (w zakresie kongestii).

W obszarze transportu kolejowego kompetencjami Agencji objęte jest wydawanie [7]:

- dopuszczeń do eksploatacji infrastruktury, pojazdów i urządzeń technicznych,
- zezwoleń dla kodów stacji i planów edukacji,
- dla przedsiębiorstw kolejowych: licencji przewoźników i certyfikatów bezpieczeństwa;
- autoryzacji bezpieczeństwa (dla zarządców infrastruktury);

- zezwoleń dla operatorów sieci tramwajowych i metra.
- wdrażanie interoperacyjności,

W dniu 1 kwietnia 2010 podjęła funkcjonowanie Szwedzka Administracja Transportowa (Trafikverket, Swedish Transport Administration). Celem działania nowego organu administracji publicznej jest długoterminowe planowanie i rozwój efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego, łączącego wszystkie gałęzie transportu. W szczególności do zadań Administracji należy konstrukcja, eksploatacja i utrzymanie publicznej sieci dróg samochodowych i kolejowych. Szwedzka Administracja Transportowa przejmie także zadania administracji drogowej, administracji morskiej, pewne aktywności realizowane przez Swedish Institute for Transport and Communications Analysis oraz zakupy usług publicznych. Tym samym zadania zarządcy infrastruktury kolejowej Banverket zostały przejęte przez nową instytucję, a działalność Banverket wygaszona.

7. PODSUMOWANIE

Podsumowując rozważania dotyczące szwedzkiego modelu organizacji rynku kolejowego, można wskazać na następujące główne cechy tej struktury, osiągnięte po 20 latach przekształceń. Zarządcą infrastruktury jest agencja rządowa, w pełni finansowana ze środków publicznych, włączona do struktur nowo utworzonego urzędu centralnego, zarządzającego infrastrukturą wszystkich gałęzi transportu. Największe firmy przewozowe SJ AB (przewozy pasażerskie) i Green Cargo AB (przewozy towarowe) zajmujące dominującą pozycję na rynku, są własnością państwową. Do państwa należą także zasoby stacyjne, zarządzane przez spółkę Jernhusen AB. Spółki przewozowe nie otrzymują bezpośrednich dotacji publicznych; deficytowe przewozy regionalne i międzyregionalne są obsługiwane przez firmy wyłonione w drodze przetargów publicznych. Od 2010 roku rynek jest zderegulowany całkowicie. Funkcje regulatora rynku pełni oddzielna instytucja, sprawująca także nadzór nad bezpieczeństwem (dla wszystkich gałęzi transportu). Za zapewnienie usług transportowych na terenie całego kraju, w tym zamawianie usług nierentownych i koordynację przewozów różnymi gałęziami transportu, a także za nadzór nad jakością usług przewozowych odpowiedzialna jest Szwedzka Administracja Transportowa, przy współdziałaniu organizacji konsumenckiej Passenger Forum. Szwecja jest jedynym państwem w UE, w którym doszło do skupienia funkcji kontrolnych dla wszystkich gałęzi transportu w ramach dwóch urzędów regulacyjnych.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] *Banverket's Annual Report 2009*.
- [2] Alexandersson G., Hulten S.: *The Swedish Railway Deregulation Path*. Review of Network Economics, Vol.7, Issue 1 – March 2008, www.bepress.com z dn. 14.02.2011.
- [3] Forsberg J.: *SJ is ready for competition*. Railway Gazette International, nr 10/2009.
- [4] *Rail traffic 2009*. Trafikanalys, www.trafa.se, dn. 14.02.2011.
- [5] Schöller O., Borchering A.: *Elchtest. Die Reform des staatlichen Eisenbahnsystems in Schweden*. Internationales Verkehrswesen, nr 5/2004.
- [6] *Skandinavien: Marktorganisation des Schienenpersonenverkehrs*. Internationales Verkehrswesen, nr 4/2009.
- [7] www.transportstyrelsen.se