

Mirosław ANTONOWICZ¹
Bartosz PRUDZICZ²

LIBERALIZACJA RYNKU KOLEJOWEGO W POLSCE NA TLE WYBRANYCH PAŃSTWA UE W ŚWIETLE BADAŃ UNII EUROPEJSKIEJ

Autorzy w swoim artykule przedstawiają ostateczne wyniki badania nad liberalizacją rynku transportu kolejowego wykonane przez Prof. Ch. Kirchnera.. Wskazują na miejsce polski w tych rankingach oraz podstawowe bariery decydujące o poziomie liberalizacji konkurencyjności transportu kolejowego.

RAILWAY MARKET LIBERALISATION IN POLAND IN COMPARISON TO SELECTED EU COUNTRIES IN THE RESEARCH OF THE EUROPEAN UNION

The authors in their article present the results of newest research on the liberalization of rail transport made by Prof. Ch. Kirchner. They point position of Poland in these rankings and the fundamental barriers to determining the level of liberalization and the competitiveness of rail transport.

1. WSTĘP

Od początku lat 90-tych na forum organów Wspólnoty toczy się dyskusja dotycząca liberalizacji rynku kolejowego. Wymiernym jej efektem były m.in. dyrektywa w sprawie rozwoju kolei europejskich z 1991 r. oraz dyrektywy z 1995 r. w sprawie: udzielania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, dostępu do infrastruktury, jak również pobierania opłat infrastrukturalnych (stawki dostępu, energia etc.). Dyrektywy te rozpoczęły powolny proces przystosowania poszczególnych kolei do konkurencji na rynku wewnętrznym. Silnym impulsem do dalszej liberalizacji stały się postanowienia trzech pakietów kolejowych przyjętych w ramach Strategii Lizbońskiej.

Unia Europejska, dążąc do liberalizacji określonych branż i sektorów, wprowadziła dodatkowe uregulowania, które mają zapewnić odbiorcom usług efektywnie funkcjonujący, jednolity rynek europejski oraz reguły uczciwej konkurencji. Przeciwdziałanie niekorzystnym dla konkurencji tendencjom polega w praktyce na zmianach w systemie prawa, a także, choć w mniejszym stopniu, na tworzeniu programów udzielających wsparcia finansowego na rzecz projektów „otwierających” określone rynki.

¹ Akademia Leona Koźmińskiego; PKP CARGO S.A.

² analityk ekonomiczny, manager projektów KOW Sp. z o.o.

2. ZJAWISKO LIBERALIZACJO W PRAKTYCE

Liberalizacja rynku transportu kolejowego, mająca na celu pełniejsze wprowadzenie mechanizmów rynkowych w transporcie kolejowym i umożliwienie wejścia na rynek nowym przedsiębiorstwom jest kanonem polityki UE w dziedzinie transportu kolejowego. Działania podejmowane w tym zakresie polegają z jednej strony na stworzeniu jednakowych warunków funkcjonowania wszystkich przedsiębiorstw na krajowych rynkach oraz docelowo na obszarze całej Wspólnoty, z drugiej zaś na wprowadzaniu stopniowej harmonizacji przepisów ekonomiczno-prawnych, procedur oraz wymagań technicznych, obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich, a z drugiej strony opierają się na tworzeniu jednakowych warunków funkcjonowania wszystkich przedsiębiorstw kolejowych na krajowych rynkach kolejowych oraz na obszarze całej Wspólnoty np. reguły regulacji czy organy szczebla ponad narodowego np. Europejska Agencja Kolejowa czy postulowany w ramach przyszłego IV pakietu kolejowego "Europejski Organ Regulacyjny".

Liberalizacja rynku transportu kolejowego w UE pozostaje problematyczna w związku z istnieniem barier prawnych, technicznych a także związanych z samą istotą funkcjonowania rynku.

Do podstawowych zasad liberalizacji zapisanych w dyrektywach europejskich³ należą:

- Zagwarantowanie niezależności zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi,
- Oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od eksploatacji kolei,
- Uzdrawienie struktury finansowej przedsiębiorstw kolejowych,
- Zagwarantowanie dostępu do sieci kolejowej krajów członkowskich dla międzynarodowych grup przedsiębiorstw kolejowych oraz dla przedsiębiorstw realizujących międzynarodowe przewozy ładunków,
- Licencjonowanie przedsiębiorstw kolejowych,
- Powołanie niezależnego organu kontrolnego – regulatora rynku,
- Ujednolicenie rozwiązań technicznych.

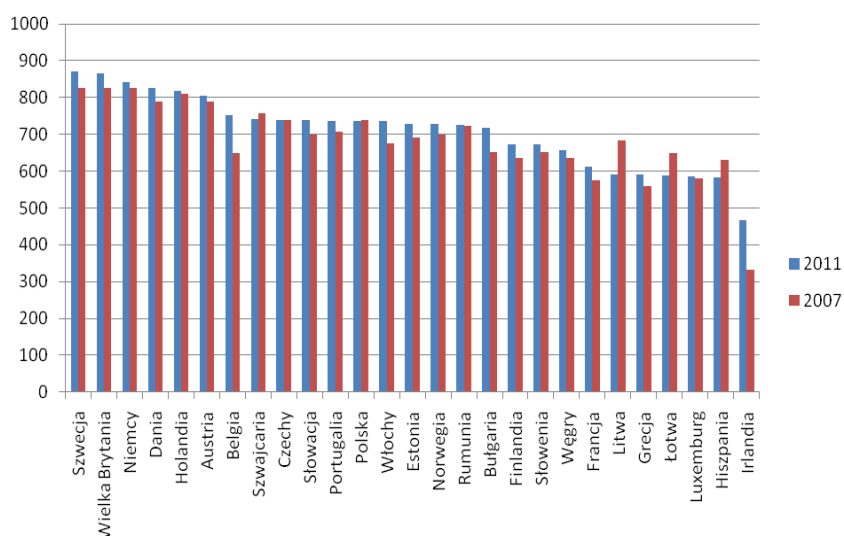
Powyższe zasady stanowiły i stanowią podwaliny prawne do budowy konkurencyjnego rynku transportu kolejowego i stwarzają warunki dla zaistnienia konkurencji wewnątrzgałęziowej. W Polsce z dniem 1.01.2007 nastąpiła pełna liberalizacja międzynarodowych przewozów towarowych, natomiast od 2010 r. liberalizacja międzynarodowych przewozów pasażerskich. Poszerzyła się ochrona klientów finalnych szczególnie pasażerów poprzez wprowadzenie stosownych unormowań przepisami rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym od grudnia 2009 r.. Otwarcie europejskich rynków kolejowych przewozów towarowych na podstawie uregulowań prawnych UE oraz inicjatyw krajowych umożliwiło wejście na rynek nowych przewoźników. Konkurencja na rynkach kolejowym rozwija się w szybkim tempie, jednak jej poziom jest bardzo zróżnicowany w poszczególnych krajach UE punktu widzenia udziału sektora prywatnego w transporcie kolejowym. Polski rynek należy do

³ Dyrektywa 2001/12/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 zmieniająca dyrektywę Rady nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei europejskich oraz Dyrektywa 2001/14/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji przepustowości infrastruktury kolejowej, ustalania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji bezpieczeństwa

jednego z najbardziej zliberalizowanych w Europie. Zarówno segment pasażerski, jak i towarowy charakteryzują się coraz niższym poziomem koncentracji. Świadczy o tym zmniejszający się wskaźnik HHI (Herfindahla-Hirschmanna), który w roku 2010 wyniósł: dla segmentu towarowego - 0,43, a dla pasażerskiego 0,36. Spadek wskaźnika HHI począwszy od 2003 roku świadczy o stopniowym, dalszym wzroście konkurencyjności na polskim rynku przewozów, dzięki rozwojowi sektora prywatnego w przewozach towarowych, zmianom własnościowym oraz dynamicznemu rozwojowi sektora spółek samorządowych w przewozach pasażerskich. Trzeba jednak zauważyć, iż wskaźnik HHI w przewozach wzrósł, co świadczy o procesach konsolidacji tego rynku i zmniejszeniu liczby podmiotów.

3. ANALIZA PROCESU LIBERALIZACJI WG RAIL LIBERALISATION INDEKS 2011⁴

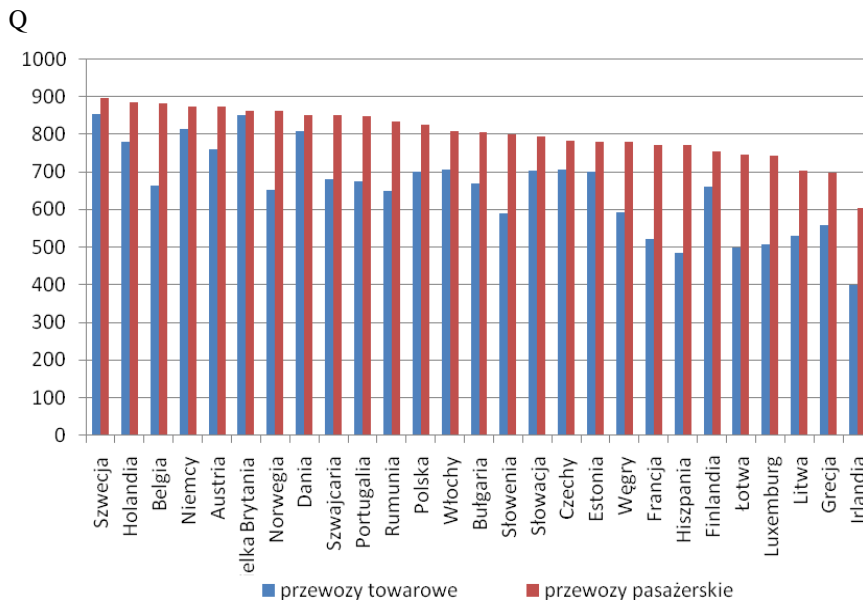
Ilustracją stopnia zachodzących procesów liberalizacyjnych stanowią badania nad liberalizacją transportu kolejowego w krajach Unii Europejskiej na zlecenie Komisji Europejskiej. Dają one poglądowy obraz podejścia do problematyki liberalizacji przez poszczególne państwa członkowskie UE. Wskaźnik liberalizacji rynku LIB klasyfikuje kraje ze względu na poziom otwarcia ich rynków (wykres nr 1 oraz wykres nr 2).



Wykres nr 1. Poziom procesu liberalizacji na rynkach krajów UE w latach (2007 – 2011) – wg Index LIB

Źródło: IBM Global Business Services „, Rail Liberalisation Index 2011, Brussels 2011

⁴Opracowano na podstawie: Rail Liberalization Indeks 2011; IBM Deutschland GmbH in collaboration with prof. dr. Ch. Kirchner, Humboldt - University Berlin, Brussels 2011



Wykres nr 2. Poziomy proces liberalizacji na rynkach krajów UE z podziałem na przewozy towarowe i pasażerskie w 2011 – wg Index LIB

Źródło: IBM Global Business Services „Rail Liberalisation Index 2011” Brussels 2011.

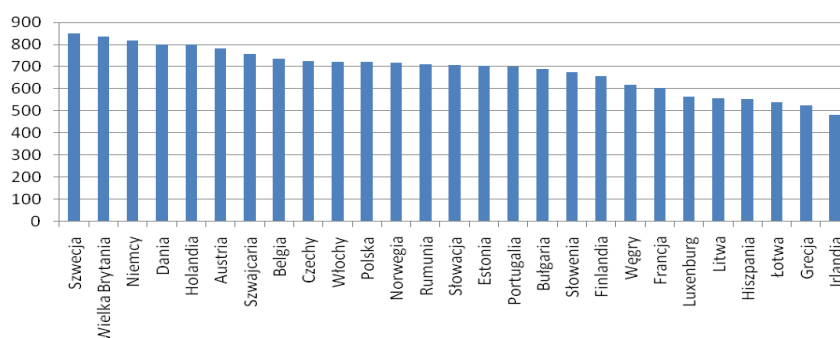
W Polsce wskaźnik LIB wynosi 737 i jest to wynik dobry. Największa wartość wskaźnika występuje w Szwecji i wynosi 872 oraz w Wielkiej Brytanii 855 i Niemczech 842. Polska wśród państw członkowskich posiada w grupie „zgodnie z harmonogramem” ex equo piątą wartość wskaźnika liberalizacji rynku kolejowego wraz z Portugalią i Włochami. Wskaźnik liberalizacji rynku w Polsce jest także wyższy niż w starych państwach członkowskich, takich jak Hiszpania (583) czy Francja (521).

Skala od 0 – 1000, gdzie przedział od 0-299 obejmuje państwa członkowskie, które nie podjęły żadnych działań liberalizacyjnych, przedział 300-599 obejmuje państwa członkowskie, które mają opóźnienia dotyczące otwarcia rynku, przedział 600-799 obejmuje państwa członkowskie, które liberalizują rynek zgodnie z harmonogramem oraz przedział 800-1000 państwa członkowskie, które są w poziomie zaawansowanym liberalizacji.

Wskaźnik liberalizacji rynku uwzględnia dwie wartości:

- **LEX** (ocena obowiązujących przepisów prawnych w danym państwie)
- **ACCES** (ocena praktycznego stosowania przepisów prawnych: wydawania licencji, świadectw bezpieczeństwa, systemu stawek itp.)

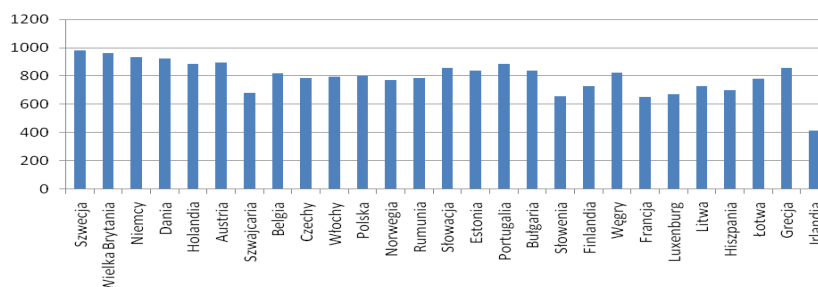
Wskaźnik liberalizacji rynku wyliczany jest według wzoru: $LIB = 80\% ACCES + 20\% LEX$. Miejsce Polski w badaniach z roku 2011 przedstawia wykres nr 3 (wg Index LEX) oraz wykres nr 4 (wg Index ACCES).



Wykres nr 3. Poziom proces liberalizacji na rynkach krajów UE (w przewozach osób i rzeczy) wg Index LEX 2011

Źródło: IBM Global Business Services „Rail Liberalisation Index 2011”

Według badań firmy IBM wynika, że również w Polsce celowe byłoby ograniczenie barier dostępu do rynku. Szczególne znaczenie w tym zakresie miałyby ograniczenie barier operacyjnych, obejmujących m.in. warunki dostępu do linii oraz stawki opłat, ponieważ mają one duży wpływ na ostateczną ocenę postępu liberalizacji rynku przewozów kolejowych.



Wykres nr 4. Poziom proces liberalizacji na rynkach krajów UE (w przewozach osób i rzeczy) wg Index ACCES 2011

Źródło: IBM Global Business Services „Rail Liberalisation Index 2011”

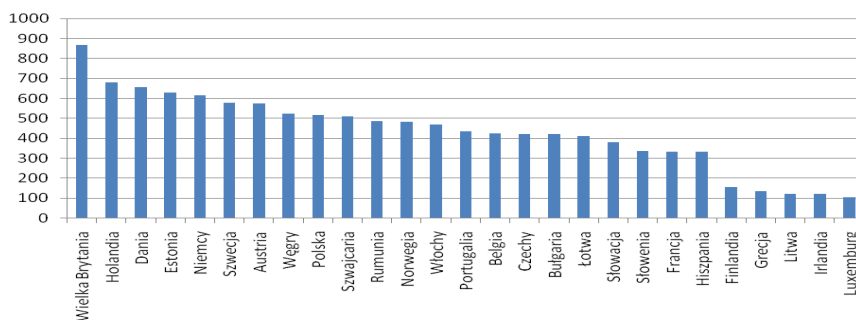
Z badań tych wynika również, że Polska należy do grupy państw członkowskich o najwyższym poziomie opłat dostępu, zwłaszcza za przejazd pociągami towarowymi. Obniżenie ich wysokości byłoby więc istotnym czynnikiem ograniczenia kosztów kolejowych przedsiębiorstw towarowych. Mogłoby także mieć istotny wpływ na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego wobec transportu samochodowego.

Obniżenie stawek dostępu wymaga jednak zwiększenia zaangażowania państwa w finansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej. Obecnie ok. 70 proc. tych kosztów

pokrywane jest przez przewoźników kolejowych (z opłat za dostęp do torów), a tylko 30 % z dotacji państwa na utrzymanie i remontu infrastruktury transportowej).

Wskaźniki liberalizacji rynku, opracowywane przez firmę IBM, pokazują, że nawet w krajach, w których liberalizacja rynku przebiega zgodnie z planem, nie nastąpił znaczący wzrost konkurencji, będącej czynnikiem determinującym rozwój rynku. Rywalizacja między przewoźnikami zmusza ich do doskonalenia oferty oraz obniżania cen. W efekcie tego wzrasta popyt na usługi transportu kolejowego. Tymczasem w wielu krajach Unii Europejskiej deklarowana jest liberalizacja, która nie przekłada się na pojawianie się na rynku nowych przewoźników kolejowych. W badaniach ten stan rzeczy zobrazowany jest indeksem COM. Wskaźnik Indexu COM (wykres nr 5), wskazuje na dynamikę konkurencyjności odzwierciedlającą podział zadań przewozowych, udziałów w rynku i liczbę prywatnych przewoźników (RU).

Stanowi to zatem odzwierciedlenie poziomu dynamiki konkurencji rynków transportu kolejowego w poszczególnych krajach Unii Europejskiej wg Index COM



Wykres nr 5. Poziom dynamiki konkurencji na rynkach krajów UE – wg Index COM 2011
Źródło: IBM Global Business Services „Rail Liberalisation Index 2011”

Wielka Brytania po raz kolejny osiągnęła najwyższy wynik w Indeksie COM, dzięki wysokiemu udziałowi w rynku przedsiębiorstw prywatnych (RU). Inne kraje, które także wykazują rosnący wskaźnik konkurencyjności na rynku, to: Holandia, Dania, Estonia i Niemcy. Na tym tle Polska prezentuje się dobrze. Udział prywatnych przewoźników w rynku np. w przewozach towarowych według miernika pracy przewozowej to prawie 30 %.

Proces liberalizacji w istotny sposób przyczynia się do zmian w preferencjach klientów. Należy oczekiwać, iż w najbliższej przyszłości na krajowym rynku będą dominować parametry decyzyjne, które oparte będą także na poza cenowych elementach takich jak: niezawodność, kompleksowość świadczonych usług, terminowość, dogodność, czy wartość oferowana klientowi.

4. PODSUMOWANIE

Podsumowując, rynek kolejowy będzie podlegał dalszej ewolucji. Proces liberalizacji wchodzi w nowe fazy (fazę oligopolizacji i powoływania przedsiębiorstw sieciowych np.

operujących w korytarzach transportowych przecinających Europę). Z tym, że trzeba zauważyć, iż polskie przedsiębiorstwa kolejowe, szczególnie te z sektora państwowego, zwiększają swoją siłę ekonomiczną dzięki procesom restrukturyzacji i prywatyzacji np. PKP CARGO S.A. , co w perspektywie pełnej konkurencji uczyni je zdolnymi do sprostania wyzwaniom zintegrowanego rynku europejskiego. Kolejowy rynek przewozów towarowych w Polsce się konsoliduje, natomiast rynek pasażerskich podlegał będzie głębszej regulacji. Rynek transportu kolejowego w Polsce nie będzie funkcjonował należycie bez równowagi, czyli istnienia różnych własnościowo podmiotów, sprawnych i silnych ekonomicznie, zdolnych sprostać preferencjom klienta. Liberalizacja kolei bowiem ma istotne znaczenie dla podnoszenia efektywności działania przedsiębiorstw kolejowych oraz zwiększenia konkurencyjności w stosunku do innych gałęzi transportowych.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Dyrektywa 2001/12/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 zmieniająca dyrektywę Rady nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei europejskich oraz Dyrektywa 2001/14/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji przepustowości infrastruktury kolejowej, ustalania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji bezpieczeństwa;
- [2] Rail Liberalization Indeks 2011; IBM Deutschland GmbH in collaboration with prof. dr. Ch. Kirchner, Humboldt - University Berlin, Brussels 2011.