

Edward Mendyk

## Otwarcie kolejowego rynku usług transportowych w Polsce

### Podstawy prawne, unijne i krajowe

Podstawą prawną kształtowania rynku usług transportu kolejowego jest dyrektywa Rady nr 91/440/EWG z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>1</sup> oraz następne dwie dyrektywy z 19 czerwca 1995 r. – nr 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz nr 95/19/WE w sprawie alokacji potencjału infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za używanie infrastruktury.

Głównym celem dyrektywy 91/440/EWG jest oddzielenie procesu zarządzania infrastrukturą kolejową od wykonawstwa przewozów, zapewnienie dostępu do infrastruktury kolejowej i niezależności zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi, mając na uwadze poprawę ich sytuacji finansowej. Dyrektywa ta stworzyła więc podstawy prawne dla liberalizacji rynku usług transportu kolejowego w krajach członkowskich Wspólnot Europejskich (WE). Natomiast dyrektywa 95/18/WE dotyczyła głównie wydawania licencji, okresu ich ważności i zmiany w kontekście przepisów art. 10 dyrektywy 91/440/EWG. Dyrektywa 95/19/WE regulowała alokację potencjału infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem usług świadczonych w interesie społecznym (służby publicznej), pobieranie opłat w zależności od charakteru usługi, czasu usługi, sytuacji na rynku transportowym oraz rodzaju i jakości infrastruktury.

Cele te dla Polski stały się obowiązujące po ustanowieniu – na podstawie Układu Europejskiego – stowarzyszenia między Rzeczpospolitą Polską, a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, sporządzonego w Brukseli 16 grudnia 1991 r.<sup>2</sup>. Decyzje Wspólnot Europejskich w zakresie transportu kolejowego zostały w Polsce zawarte w ustawie z 27

czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym<sup>3</sup> (między innymi problematyka eksploatacji linii kolejowych i pojazdów szynowych, finansowania transportu kolejowego, koncesjonowania transportu kolejowego, regulacja i nadzór techniczny w transporcie kolejowym oraz bezpieczeństwo ruchu kolejowego). Poprzez koncesjonowanie działalności gospodarczej w transporcie kolejowym, to jest zarządzania liniami kolejowymi oraz wykonywania przewozów kolejowych, umożliwiono różnym podmiotom gospodarczym dostęp do transportu kolejowego. Następnie, mając na uwadze potrzebę dostosowania struktury przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” do wymogów dyrektyw UE oraz ustawy o transporcie kolejowym, Sejm RP uchwalił 8 września 2000 r. ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”. W rezultacie jednolite przedsiębiorstwo PKP zostało w II połowie 2001 r. podzielone na wiele różnych spółek prawa handlowego, w tym spółki przewozowe (pasażerskie, towarowe) oraz spółkę zarządzającą liniami kolejowymi.

Nowelizacje wymienionych dyrektyw WE zostały dokonane w lutym 2001 r. następnymi dyrektywami, określanymi „pierwszym pakietem kolejowym” dyrektyw UE. Pakiet ten obejmuje cztery dyrektywy:

- nr 2001/12/WE zmieniającą dyrektywę 91/440/EWG,
- nr 2001/13/WE zmieniającą dyrektywę 95/18/WE,
- nr 2001/14/WE zastępującą dyrektywę 95/19/WE, oraz nową
- nr 2001/16/WE z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności trans-europejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

Postanowienia tych dyrektyw stały się podstawą do otwarcia rynku usług transportu kolejowego już od 15 marca 2003 r. na sieci 50 000 km linii kolejowych w krajach członkowskich UE i stowarzyszonych. Sieć ta, zwana Transeuropejską Kolejową Siecią Towarową (TERFN), obejmowała w Polsce między innymi linie objęte umową europejską AGTC:

- C-E 20 Kunowice (granica państwa) – Poznań – Warszawa – Terespol (granica państwa),
- C-E 30 Bielawa Dolna (granica państwa) – Węgliniec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl - Medyka (granica państwa),
- C-E 59 Świnoujście – Szczecin Dąbie – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole - Racibórz – Chałupki (granica państwa),
- C-E 65 Gdynia – Tczew – Bydgoszcz / Warszawa – Katowice – Zebrzydowice (granica państwa),

w celu wykonywania międzynarodowych przewozów towarowych (łącznie ponad 4 000 km).

W programie działań „Białej Księgi – Europejskiej polityki transportowej 2010: czas na podjęcie decyzji” przewidziano wdrożenie kolejnego pakietu środków dla sektora kolejowego, aby przyspieszyć między innymi liberalizację rynku usług transportu kolejowego w Europie, zapewniając wysoki poziom bezpieczeństwa sieci kolejowej. „Drugi pakiet kolejowy”, przyjęty 29 kwietnia 2004 r., obejmuje dyrektywy:

- nr 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmiany dyrektywy 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, a także dyrektywy 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za

<sup>1</sup> Dz. Urz. WE L nr 237 z 24.08.1991, s. 25.

<sup>2</sup> Układ ten wszedł w życie 1 lutego 1994 r. - Dz. U. 1994, nr 11, poz. 38 i 39; szerzej – J. Engelhardt, *Transport kolejowy w Polsce w warunkach transformacji gospodarki*, t. 1, KOW, Warszawa 1998, s. 71-78.

<sup>3</sup> Aktualna edycja ustawy – Dz. U. 2007, nr 16, poz. 94 – tekst jednolity.

użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa,

- nr 2004/50/WE zmieniającą dyrektywę 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej,
- nr 2004/51/WE, zmieniającą dyrektywę 91/440/EWG.

To właśnie ta ostatnia dyrektywa wprowadziła w tekście art. 10 ust. 3 dyrektywy 91/440/EWG przepis, że najpóźniej od 1 stycznia 2007 r. przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych warunkach dostęp do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich kolejowych usług transportowych.

## Podmioty rynku transportowego i zakres ich dostępu do infrastruktury

Stosownie do postanowień art. 45 ustawy o transporcie kolejowym działalność gospodarcza, polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych, podlega licencjonowaniu. Polskim organem właściwym do: udzielania, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji jest prezes Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie.

Na 9 maja 2005 r. lista podmiotów rynku usług transportowych, to jest licencjonowanych przewoźników kolejowych, obejmowała 58 przedsiębiorców z całego kraju, przy czym 50 przewoźników posiadało zakres działalności dotyczący przewozu rzeczy (często wraz z innym zakresem działalności), 7 przewoźników wyłącznie zakres przewozu osób i 1 przewoźnik tylko udostępnianie pojazdów trakcyjnych. Wielu z tych licencjonowanych przewoźników (przedsiębiorców), szczególnie w zakresie przewozu rzeczy i udostępniania pojazdów trakcyjnych, powstało po 2001 r. w wyniku przekształceń organizacyjnych dawnych wydziałów transportu kolejowego w dużych za-

kładach produkcyjnych, między innymi w kopalniach węgla na Śląsku, a także w rezultacie poszerzenia prowadzonej działalności spedytorskiej (na przykład CTL Logistics). Licencjonowanymi przewoźnikami są również dotychczasowi przewoźnicy kolejowi, to znaczy spółki przewozowe powstałe w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa PKP. Zgodnie z przepisami art. 4 pkt. 9 wymienionej ustawy, przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne. W 2005 r. zarządca infrastruktury – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK) obsługiwała 40 przewoźników osób i rzeczy<sup>4</sup>. Na początku 2007 r. lista licencjonowanych przewoźników, których przedmiotem licencji jest przewóz rzeczy, obejmowała już 68 podmiotów rynku transportu kolejowego, 11 przewoźników posiadało licencję wyłącznie na przewóz osób, a 4 podmioty gospodarcze zajmowały się udostępnianiem pojazdów trakcyjnych. Łącznie lista ta zawiera 83 przedsiębiorców krajowych.

Uzyskanie licencji stanowi potwierdzenie zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Tym potwierdzeniem są również licencje przedsiębiorców wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich UE lub państw – członków EFTA – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG). Przewoźnikowi zagranicznemu z tych krajów przysługuje od 1 stycznia 2007 r. (na podstawie przepisów art. 29a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym) dostęp do infrastruktury kolejowej w celu wykonywania wszystkich przewozów kolejowych rzeczy na obszarze RP. Posiadanie licencji nie uprawnia jednak przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej, co wymaga jeszcze zawarcia odpowiedniej umowy z zarządcą tej infrastruktury i uiszczenia opłat.

Udostępnianie tej infrastruktury polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz na umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej. W ramach opłaty podstawowej zarządca infrastruktury zapew-

nia przewoźnikowi minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, między innymi:

- prawo wykorzystania przyznanej zdolności przelotowej infrastruktury
- korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym dla przejazdu pociągu po przyznanej trasie
- sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów
- udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej.

Przewoźnik kolejowy może też korzystać z innych usług zarządcy infrastruktury, w tym z:

- usług dodatkowych, na przykład z dostawy prądu trakcyjnego, podgrzewania składów pociągów pasażerskich, prac manewrowych, a także kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych
- usług pomocniczych, takich jak dostęp do sieci telekomunikacyjnej, kontroli technicznej taboru.

Z tytułu tych usług zarządca infrastruktury pobiera opłaty dodatkowe od przewoźnika kolejowego.

## Dostępna infrastruktura

Infrastrukturę kolejową stanowią linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury. W 2005 r. przewozy były realizowane na liniach kolejowych długości 20 253 km, w tym na liniach normalnotorowych – 19 843 km<sup>5</sup> (linii normalnotorowych zelektryfikowanych było 11 884 km, to jest 61,6% sieci kolejowej).

Charakterystykę oferowanej infrastruktury kolejowej, przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym, zawiera regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, opracowywany na określony rok obo-

<sup>4</sup> Raport Roczny Grupy PKP 2005, PKP S.A., Warszawa 2006, s. 69.

<sup>5</sup> Łącznie z 547 km linii szerokotorowych; *Transport – wyniki działalności w 2005 r.*, GUS, Warszawa 2006, s. 87.

wiązywania rozkładu jazdy przez spółkę PKP PLK w Warszawie<sup>6</sup>. Poza wykazem 999 linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK, regulamin ten zawiera również szczegółowe informacje eksploatacyjne o wielkości:

- *maksymalnej prędkości technicznej dla poszczególnych rodzajów pociągów, w tym towarowych*  
na różnych odcinkach tych linii pociągi towarowe mogą kursować z prędkością od 10 do 120 km/h. W 2005 r. udział długości torów PKP PLK w poszczególnych przedziałach prędkości maksymalnej przedstawia tabela 1. Z tych danych wynika, że aż 11 271 km torów, to jest 40,8%, zaliczonych jest w dwóch przedziałach prędkości w strefie do 80 km/h, przy czym w okresie 2006/2007 na 289 różnych odcinkach linii PKP PLK maksymalną prędkością jest 40 km/h, na 224 odcinkach – 30 km/h, na 138 odcinkach – 20 km/h i na 11 różnych odcinkach tylko 10 km/h<sup>7</sup>
- *dopuszczalnych nacisków osi taboru*  
na liniach PKP PLK znaczną większość stanowią odcinki linii, umożliwiające przewóz ładunków w wagonach z naciskiem osi w wielkości 196 kN (20,0 t/oś) oraz 216 kN, 221 kN i 225 kN, przy czym na kilkunastu innych odcinkach nacisk ten jest znacznie niższy, na przykład 155 kN (15,8 t/oś), a na 141 odcinkach ruch pociągów jest zawieszony (dopuszczalny nacisk 0 kN).
- *maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru)*  
odcinki linii kolejowych PKP PLK są w znacznej większości przystosowane do nacisku liniowego w wielkości 71 kN (7,2 t/mb) na metr bieżący toru, a na wielu odcinkach obecnie nie eksploatowanych wynosi 0 kN.
- *klasy linii*  
główne linie kolejowe włączone do sieci linii międzynarodowych AGC i AGTC, obsługujące niektóre paneuropejskie korytarze transportowe, na wielu odcinkach są zaliczone do klasy D 3, co umożliwia obciążenie 1 osi taboru do 22,5 t i na metr bieżący toru do 7,2 t. Większość jednak odcinków linii, także granicznych, jest przystosowanych do klasy linii C 3 o nacisku

20,0 t/oś i 7,2 t na metr bieżący. Na sieci linii PKP PLK znajdują się również odcinki torów zaliczone do niższych klas (B 2, A), bądź wskazane zostały bez określenia klasy linii, na przykład w obu torach na odcinku Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny, na linii Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna, Olsztyn - Elk lub na odcinku Nowa Sól – Żagań, zaliczonym do linii międzynarodowych AGTC (linia C 59/1).

Ogólna ocena stanu technicznego linii kolejowych PKP PLK w 2005 r. była w 28% niezadowolająca, w 47% dostateczna i tylko w 25% dobra. Stan ten wskazuje, iż duża część nawierzchni towarowej jest wyeksploatowana i wymaga zwiększonych nakładów finansowych dla dokonania kompleksowej jej rekonstrukcji, w tym wymiany torów i rozjazdów. Trwające od wielu lat budżetowe ograniczenia finansowe powodują niestety dalsze obniżanie się parametrów eksploatacyjnych, to jest maksymalnych prędkości ruchu i nacisków osi na

liniach kolejowych w Polsce<sup>8</sup>. Oferta alokacji zdolności przelotowej infrastruktury drogowej zarządzanej przez spółkę PKP PLK staje się więc coraz bardziej niezadowolająca dla przewoźników kolejowych.

## Dotychczasowe kształtowanie się rynku przewozów towarowych

Przewozy masy towarowej transportem kolejowym w latach 2000 – 2005 wskazują na różną dynamikę ich kształtowania. W okresie 2000 – 2001 wielkość masy zmalała do 166 616 000 t, czyli o ponad 20 mln ton (– 10,9%), aby następnie, po liberalizacji rynku usług transportowych, stabilnie wzrastać w kolejnych trzech latach, aż do 282 798 000 t (+ 51,3%), co szczegółowo przedstawia tabela 2. Od 2002 r. przewozy towarowe są realizowane przez wielu przewoźników kolejowych w Polsce, zarówno z grupy PKP, jak i innych nowych przewoźników. Dane tej tabeli również wskazują, że spółki



Rys. 1. Linie kolejowe, po których kursują pociągi przewoźników spoza grupy PKP.  
Źródło: PKP PLK SA, Raport Roczny 2005, Warszawa 2006, s.30.

<sup>6</sup> Aktualna edycja regulaminu zob. Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe SA, B, 2006, nr 5, poz. 34.

<sup>7</sup> Załącznik 2.1.T i dalsze regulaminu PKP PLK przydzielania tras pociągów ... 2006/2007.

<sup>8</sup> Szerzej - PKP PLK, Raport Roczny 2005, Warszawa 2006, s. 17-18.



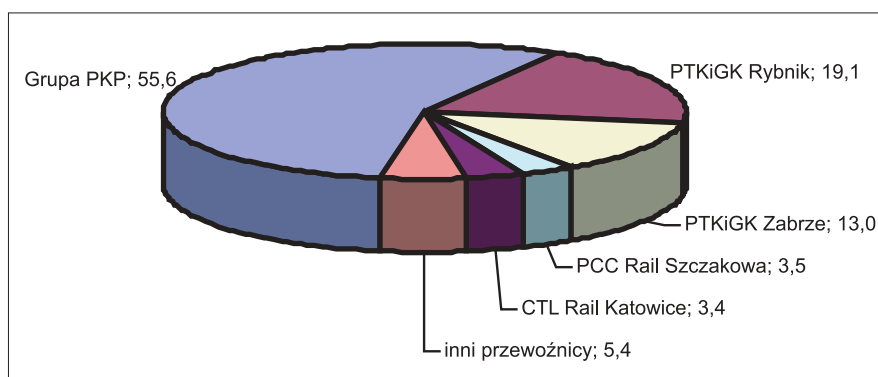
z grupy PKP aż do 2005 r. nie osiągnęły wielkości masy przewozowej z 2001 r. Natomiast nowi przewoźnicy od 2002 r. osiągają w poszczególnych latach coraz większe przewozy masy towarowej w 2005 r., aż o 56 355 000 t (wzrost o 89,2%).

Do głównych ładunków, obsługiwanych przez przewoźników spoza grupy PKP w 2005 r., należą:

- węgiel kamienny i brykiety – 88 852 000 t (czyli 59,8% ogólnej ich wielkości przewozu kolejami)
- wyroby z ropy naftowej – 5 082 000 t (to jest 32,8% ogółu tych przewozów kolejami)
- ruda i złom metali nieżelaznych – 2 213 000 t (czyli 78,7% ogólnej wielkości tych przewozów kolejami)
- minerały surowe i przetworzone – 10 100 000 t (to jest 29,6% tych przewozów kolejami)
- pozostałe ładunki – aż 11 978 000 t (81,6% ogólnej wielkości tych przewozów kolejami).

Łącznie przewoźnicy spoza grupy PKP przewieźli tych ładunków 118 225 000 t, czyli 98,9% ogólnej wielkości ich przewozów kolejami w Polsce. Przewozy te realizowane są głównie w systemie całopociągowym „bocznica – bocznica”, najbardziej opłacalnym. Ogólny udział w przewozach masy towarowej spółek grupy PKP w 2005 r. zmalał do 55,6%, a innych przewoźników wzrósł do 44,4%.

Także w wielkości wykonanej pracy przewozowej występują podobne trendy. W grupie innych przewoźników wielkość tej pracy wzrosła o 4 953,5 mln tkm (+ 418,5%), a w grupie PKP zmalała o 2 741 mln tkm (czyli o 5,9%), co szczegółowo prezentuje tabela 3. Ogólny udział w wielkości pracy prze-



Rys. 2. Udział procentowy w rynku przewozów towarowych przewoźników powyżej 5 mln t masy towarowej w 2005 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych tabeli 1 i 3.

woźników z grupy PKP zmalał do 87,7% w 2005 r., a innych przewoźników znacząco wzrósł, aż do 12,3%.

Spośród wielu przewoźników spoza grupy PKP należy zauważyć 11, którzy w tym okresie obsłużyli powyżej 1 mln t ładunków. Dokładny ich wykaz wraz z wielkością masy towarowej, wykonanej pracy przewozowej i średniej odległości przewozu 1 tony ładunku przedstawia tabela 4. Analiza tych danych wskazuje na pewną specjalizację obsługi ładunków oraz obszaru ciężenia. Przewoźnik PTKiGK z Rybnika przewiózł największą masę towarową, w tym węgiel kamienny, kruszywa i materiały budowlane na niewielką średnią odległość 12,1 km i dlatego wykonana przy tych przewozach praca mierzona wielkością tkm jest stosunkowo nieduża. Natomiast spółka CTL Rail z Katowic przy znacznie mniejszej masie ładunków, także masowych, lecz na większym obszarze obsługi, bo przy średniej odległości przewozu 201,6 km, wykonała największą pracę przewozową ze wszystkich przewoźników spoza grupy PKP. Największą średnią odległość przewozu 1 tony ładunku (376,8 km) wykazują przewozy realizowane

przez Lotos Kolej z Gdańska, która obsługuje głównie rafinerie w Gdańsku oraz na południu kraju, w Czechowicach, Jasle i Gorlicach. Zasięg przestrzenny obsługi transportowej wykonywanej w 2005 r. przez nowych przewoźników przedstawia mapka na rysunku 1.

Analiza danych tabeli 1 i 3 umożliwia określenie udziału większych przewoźników w rynku przewozów towarowych, którzy przewieźli w 2005 r. powyżej 5 mln t ładunków: grupa PKP – 55,6%; PTKiGK Rybnik – 19,1%; PTKiGK Zabrze – 13,0%; PCC Rail Szczakowa – 3,5%; CTL Rail Katowice – 3,4% oraz pozostali przewoźnicy – 5,4%, co prezentuje rysunek 2. Wielkości te wskazują na bardzo dużą liberalizację rynku usług transportu kolejowego w Polsce. Stanowią również potwierdzenie wcześniejszych badań, przeprowadzonych w 2004 r. dla krajów członkowskich UE, w tym Polski, przy pomocy specjalistycznych indeksów liberalizacji kolei (LIB, COM)<sup>9</sup>.

Ważnym wskaźnikiem jest też liczba wydanych licencji transportu kolejowego. W 2005 r. w Niemczech wydanych było 361 licencji, przy tym należy

Tab. 1. Procentowy udział długości torów w zależności od prędkości maksymalnej na liniach PKP PLK w 2005 r. Źródło: PKP PLK SA, Raport Roczny 2005, Warszawa 2006, s.18.

Przedział prędkości	Długość torów w km	% udział długości torów
$V \geq 160$ km/h	1 353	4,9
$120 \leq V < 160$ km/h	4 156	15,1
$80 \leq V < 120$ km/h	10 813	39,2
$40 \leq V < 80$ km/h	8 260	29,9
$V \leq 40$ km/h	3 011	10,9
<b>Razem</b>	27 593	100,0

<sup>9</sup> Szerzej – w - Zusammenfassung der Studie Liberalisierungsindex Bahn 2004.

Tab. 2. Przewozy masy towarowej transportem kolejowym w Polsce (tys. ton/%). Źródło: opracowanie własne na podstawie publikacji *Transport – wyniki działalności, GUS, Warszawa 2001-2006*.

Wyszczególnienie	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ogółem, w tym:	186 905	166 616	222 883	241 550	282 798	269 437
	100,0	89,1	119,2	129,2	151,3	144,2
– grupa PKP <sup>x)</sup>	—	—	159 725	161 816	163 626	149 924
	—	—	100,0	101,3	102,4	93,9
– inni przewoźnicy	—	—	63 158	79 734	119 172	119 513
	—	—	100,0	126,2	188,7	189,2

x) Wydzielona od 2002 r.

Tab. 3. Wielkość pracy przewozowej głównych grup przewoźników kolejowych w Polsce (mln tkm/%). Źródło: j.w.

Wyszczególnienie	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ogółem, w tym:	54 438,9	47 906,4	47 755,7	49 580,5	52 327,5	49 968,2
	100,0	88,0	87,7	91,1	96,1	91,8
– grupa PKP <sup>x)</sup>	—	—	46 572,1	47 407,0	47 870,7	43 831,1
	—	—	100,0	101,8	102,8	94,1
– inni przewoźnicy	—	—	1 183,6	2 173,5	4 456,8	6 137,1
	—	—	100,0	183,6	376,5	518,5

x) Wydzielona od 2002 r.

jednak zauważyć, iż od dawna działalność przewozową wykonywało w tym kraju bardzo wielu lokalnych przewoźników kolejowych. W Polsce wydanych zostało 60 licencji transportu kolejowego, w Wielkiej Brytanii 54 licencje, we Włoszech 40 licencji, w Estonii 28 licencji, w Czechach 17 licencji, w Szwecji 15 licencji, w Belgii 5 licencji, a we Francji tylko 4, w tym dla

przewoźników narodowych oraz w Hiszpanii – 3 licencje i w Portugalii 2 licencje przewozowe<sup>10</sup>.

### Szersze otwarcie rynku usług transportowych

Licencjonowane spółki transportu kolejowego, które tak dynamicznie re-

alizowały przewozy do 31 grudnia 2006 r., stanowią krajową konkurencję wewnątrzgałęziową. Wcześniejsze bowiem (z dniem 15 marca 2003 r.) otwarcie dla unijnych przewoźników dostępu do linii kolejowych w Polsce, zaliczonych do sieci TERFN, nie spowodowało zainteresowania tych przewoźników siecią PKP, nawet w relacjach tranzytowych Zachód – Wschód

Tab. 4. Przewozy ładunków przez przewoźników spoza grupy PKP w 2005 r. (powyżej 1 mln t masy). Źródło: „Rynek Kolejowy”, 2006, nr 6, s. 23.

Nazwa przewoźnika, miejscowość	Masa towarowa w tys. ton	Praca przewozowa w mln tkm	Średnia odległość przewozu 1 tony
- PTKiGK, Rybnik	51 500,9	622,3	12,1
- PTKiGK, Zabrze	34 949,4	861,0	24,6
- PCC Rail Szczakowa, Jaworzno	9 404,5	1 021,1	108,6
- CTL Rail, Katowice	9 155,3	1 845,6	201,6
- KP „Kotłarnia”, Kotłarnia	3 772,8	101,0	26,8
- Pol-Miedź-Trans, Lubin	3 648,7	397,6	109,0
- NZTK, Bieruń	2 205,6	59,1	26,8
- Lotos Kolej, Gdańsk	1 461,5	550,7	376,8
- KP „Kuźnica Wareżyńska, Dąbrowa Górnicza	1 423,1	60,6	42,6
- Transoda, Inowrocław	1 044,1	63,4	60,7
- PKN Orlen, Płock	1 027,7	220,5	214,6

<sup>10</sup> w. *Wettbewerbsbericht 2006*, DB AG, s.9.

– Zachód. Od 1 stycznia 2007 r. zagraniczni przewoźnicy z krajów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) zostali uprawnieni do wykonywania wszystkich przewozów kolejowych rzeczy również na terytorium Polski; podobnie jak polscy przewoźnicy na sieci kolejowej w innych krajach EOG. W tej sytuacji sprawą nadrzędną dla spółki PKP PLK jest jak najszybsze techniczne dostosowanie do standardów europejskich – co wymaga oczywiście znaczących nakładów finansowych – polskiej sieci kolejowej, aby stać się konkurencyjnym wobec transportu samochodowego. Szczegółowe warunki dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej w Polsce są zamieszczone w rozporządzeniu Ministra Transportu z 30 maja 2006 r.<sup>11</sup>.

Otwarcie rynku usług transportu kolejowego stwarza dla polskich przewoźników konkurencję międzynarodową. Ich atutem są niskie ceny za usługi

transportowe, choć opłaty za dostęp do infrastruktury należą do najwyższych w krajach UE. Istnienie potencjalnej konkurencji może też przyczynić się do zmian w technologii kolejowego procesu transportowego, czemu sprzyjałoby włączenie środków transportu samochodowego do realizacji kompleksowych usług przez spółkę PKP CARGO SA na obszarze całego kraju.

Mimo upływu 4 miesięcy żadna zagraniczna spółka kolejowa nie podjęła jeszcze realizacji przewozów towarowych w Polsce. Jednak niektórzy przewoźnicy, na przykład z Wielkiej Brytanii – Freight Liner oraz z Niemiec – Railion (DB AG) zamierzają wkroczyć na polski rynek przewozów towarowych. Oddział spółki brytyjskiej w Warszawie uzyskał stosowną licencję już 7 grudnia 2005 r. Wkrótce może więc rozpocząć realizację usług w zakresie przewozów towarowych. Natomiast koleje DB AG podjęły rozmowy z polskim przewoźni-

kiem PCC Rail Szczakowa w Jaworznie<sup>12</sup>. Dodać należy, iż wymienieni przewoźnicy dysponują określonym taborom trakcyjnym i przewozowym dla realizacji usług transportowych.

Liberalizacja przewozów kolejowych w krajach UE umożliwi również odwrotne kierunki działań organizacyjnych, na przykład spółki CTL w Niemczech przy przewozie samochodów, a także PTKiGK Rybnik i PCC Rail Szczakowa w eksporcie do Czech i Niemiec. Także koleje niemieckie, polskie, białoruskie i rosyjskie przewidują utworzenie w 2007 r. wspólnej spółki „EuroAsia Rail Logistics” dla sprawnej obsługi euroazjatyckich przewozów towarowych, w tym intermodalnych. Głównym celem liberalizacji kolejowych przewozów towarowych – określonym przez organy WE – jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w rynku usług transportowych krajów członkowskich.

<sup>11</sup> Dz. U. nr 107, poz. 737.

<sup>12</sup> Szerzej – A. Stefańska, *Giganci kolejowych przewozów towarowych wkraczają do Polski*, „Rzeczpospolita”, 2007, nr 36, s. B 1.