

Mirosław Antonowicz¹
Jakub Majewski²

Rynek usług przewozu ładunków transportem kolejowym po wejściu Polski do Unii Europejskiej

WSTĘP

Podstawowym tłem towarzyszącym ewolucji rynku usług transportu kolejowego w Polsce w okresie transformacji były dynamiczne zmiany gospodarcze oddziałujące zarówno na sam sektor kolejowy, jak i jego otoczenie. Punkt wyjścia stanowiła rola transportu, ukształtowana jeszcze w poprzednim systemie politycznym. Wówczas najważniejszy był transport ładunków jako pochodna modelu gospodarki ukierunkowanego na przemysł ciężki i dużą skalę produkcji. W przewozach towarowych taka struktura zapotrzebowania na transport wymuszała przewozy na duże odległości i dominację ładunków masowych. Na te potrzeby najlepiej odpowiadała kolej, która zdominowała strukturę gałęziową, pochłaniając ponad 80% nakładów sektora³ [4, s. 121-123]. Wraz z wejściem do Unii Europejskiej, implementowania dokumentów unijnych i prawa europejskiego w zakresie transportu kolejowego na rynku usług przewozowych ładunków transportem kolejowym dokonały się zasadnicze zmiany. Problem w tym, czy nastąpiła rewitalizacja transportu kolejowego w Polsce czy raczej jego stagnacja, a może wręcz marginalizacja.

Celem artykułu jest analiza przyczyn zmian na rynku usług transportowych kolejją, analiza dokonanych zamian na rynku w okresie 2004 - 2013 oraz wpływu tych zamian na miejsce i rolę transportu kolejowego w gospodarce polskiej.

1. SYNTEZA UWARUNKOWAŃ ZMIAN RYNKOWYCH PRZED WEJŚCIEM POLSKI DO UNII EUROPEJSKIEJ

Przełom lat 80 - tych i 90 - tych XX wieku zainaugurował w Polsce i pozostałych państwach Europy Środkowo-Wschodniej głębokie przemiany polityczne i ustrojowe. Nowe definiowanie funkcji państwa sankcjonowało również przemiany w życiu gospodarczym, w tym m.in. zrównanie prawa własności prywatnej, spółdzielczej i państwowej [18, s. 474]. Tworzenie nowych zasad funkcjonowania szczególnie dotyczyło przekształceń dotychczas zmonopolizowanych sektorów państwowych, takich jak transport, które dotychczas, co podkreśla G. Rosa [13, s. 197] nie posiadały bodźców do podejmowania działań konkurencyjnych.

Wraz ze zmianą modelu gospodarki ujawniły się mankamenty i wady dotychczasowego systemu transportowego i infrastruktury, która nie była w stanie spełnić nowych zadań stawianych jej przez gospodarke.

Niekorzystne uwarunkowania ekonomiczne (inflacja, przemiany strukturalne, wzrost bezrobocia, spadek realnych wynagrodzeń) sprawiły, że cały sektor transportowy, pełniący rolę usługową względem innych dziedzin gospodarki, znalazł się w bardzo trudnej sytuacji. Odczuła to kolej, która w porównaniu z rokiem 1989 straciła 45% ładunków. Restrukturyzacja gospodarki i przesunięcie uwagi z transportochłonnego przemysłu ciężkiego i górnictwa na inne gałęzie produkcji wpłynęły na zmniejszenie przewozów ładunków. Wszystko to pociągnęło za sobą znaczną redukcję transportochłonności gospodarki⁴.

¹ Dr Mirosław Antonowicz, Katedra Marketingu, Akademia Leona Koźmińskiego

² Dr Jakub Majewski, Urząd Transportu Kolejowego, Wiceprezes ds. Regulacji Rynku Kolejowego

³ Stanowiło to przeciwieństwo modelu charakterystycznego dla krajów Europy Zachodniej, gdzie ponad 70% nakładów przeznaczano na transport samochodowy.

⁴ Istnieje ogólna zależność między transportochłonnością gospodarki a zapotrzebowaniem na przewozy masowe, które ze względów technologicznych ciąży ku kolei.

Zmieniła się również sama działalność transportowa. O strukturze przewozów zaczęły decydować mechanizmy wolnorynkowe. Dla społeczeństwa i przedsiębiorców istotne stały się atuty i wady poszczególnych gałęzi transportu, takie jak np. koszty przewozów i ceny, dostępność oraz niezawodność usług. Rozwój wolnej konkurencji doprowadził do powstania nowych przedsiębiorstw przejmujących przewozy, będące dotychczas domeną monopolistów⁵.

Coraz większe zaawansowanie i poziom komplikacji procesów produkcji i usług przesunęły zapotrzebowanie z przewozów ku kompleksowym usługom logistycznym. W sytuacji głębokich reform gwałtownie zmalały zamówienia masowe, natomiast wartości nabrały elementy takie, jak czas przewozu i elastyczność przewoźników, trudne do wypracowania dla dotychczasowych monopolistów, zorientowanych na zadania ilościowe, a nie jakościowe. W tej sytuacji zdolność przewozowa taboru kolejowego (a także zdolność przepustowa sieci) okazały się zbyt duże w stosunku do potrzeb. Jednocześnie pozostający do dyspozycji majątek nie był dostosowany do nowych potrzeb, a przede wszystkim standardów technicznych Europy Zachodniej, do których system transportowy zaczął się dostosowywać [6, s. 10].

Najdotkliwiej odczuła to kolej, która nie była w stanie w tak krótkim czasie przystosować się do nowych warunków. W nowych realiach gospodarczych błyskawicznie straciła swoją dawną pozycję. Problemem stało się też zatrzymanie inwestycji. Począwszy od 1991 roku, ilość prac modernizacyjnych spadła poniżej potrzeb, co doprowadziło do degradacji wielu linii i ograniczenia na nich prędkości. Podobne zaległości nastąpiły w modernizacji systemów telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, elektrycznych, elektrotrakcyjnych oraz sterowania i sygnalizacji [16, s. 66].

Generalne zmiany systemowe zapoczątkowane na przełomie lat 80. i 90. XX w. wymusiły również nowy kształt organizacyjny sektora transportu. Postępująca prywatyzacja spowodowała, że zmieniła się struktura przedsiębiorstw transportowych. Dotarły tu urynkowanie i demonopolizacja, choć w transporcie drogowym, kolejowym przebiegały one w bardzo różnym tempie i zakresie [10, s. 108]. Sytuacji w tym zakresie nie ułatwiała również coraz gorsza oferta przewozowa kolei w ruchu towarowym [8, s. 14]. W rezultacie samochody, mimo że są o wiele bardziej szkodliwe dla środowiska naturalnego, przejęły nawet te segmenty rynku, które ze względu na skalę, technologię przewozu czy koszty makroekonomiczne powinna obsługiwać kolej.

Jednocześnie przed polskim transportem postawiono nowe zadania, wynikające z planowanej akcesji do Unii Europejskiej. Obejmowały one dalsze przekształcenia rynku transportowego, w tym liberalizację gałęzi takich, jak kolej, oraz implementację prawa wspólnotowego. Coraz wyraźniej odczuwane były konsekwencje w strukturze gałęziowej. W pełni zliberalizowany sektor drogowy zbudował tak silną przewagę konkurencyjną nad koleją, że odbierał systematycznie ładunki w skali decydującej o ekonomice całej branży.

W rezultacie, podczas gdy kraje zachodnioeuropejskie myślały o inwestycjach technologicznych w nową jakość, Polska zmuszona była do nadrabiania zadań remontowych i zaległości historycznych. Zamiast inwestycji takich, jak systemy intermodalne, sieci inteligentne, tunele, mosty i wiadukty dostosowane do transportu multimodalnego, potrzeby Polski koncentrowały się na naprawach i remontach, rewitalizacji istniejącej infrastruktury oraz likwidacji „wąskich gardeł”.

W 2000 roku rozpoczęto również podział Polskich Kolei Państwowych, wynikający z konieczności wdrożenia tzw. I Pakietu Kolejowego, w tym dyrektywy nakazującej rozdzielenie działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą od działalności przewozowej. W miejsce jednej monopolistycznej organizacji kolejowej utworzono osobne spółki do prowadzenia określonych działalności biznesowych, w tym m.in. zarządcę infrastruktury, przewoźników pasażerskich, towarowych oraz jednostki odpowiedzialne za energetykę czy łączność. Reforma ta pozwoliła na implementację zasady otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej dla konkurujących między sobą przewoźników [16, s. 22].

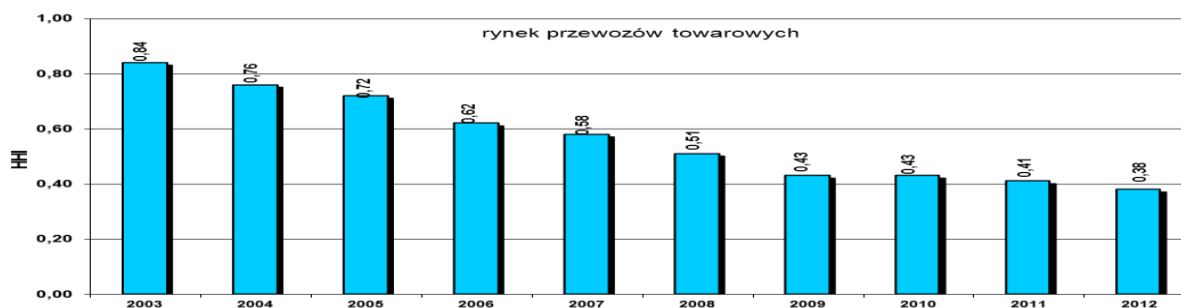
⁵ Potwierdził się tym samym pogląd przeważający zarówno w literaturze światowej, jak i praktyce gospodarczej, że sektor prywatny jest bardziej efektywny od państwowego, a przedsiębiorstwa prywatne szybciej reagują na zmiany potrzeb odbiorców, są bardziej zainteresowane obniżaniem kosztów, a poddane silnej konkurencji – muszą wprowadzać innowacje i kierować się wymaganiami rynku.

2. RYNEK USŁUG KOLEJOWEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO PO WEJŚCIU POLSKI DO UNII EUROPEJSKIEJ

Na pierwszą dekadę XXI wieku przeniosła się większość negatywnych tendencji charakterystycznych dla okresu transformacji społeczno-gospodarczej. Transport samochodowy, zdominował przewozy towarowe, stając się najszybciej osiągniętym aspektem podobieństwa systemu transportowego Polski i Unii Europejskiej. Nie udało się zniwelować luki infrastrukturalnej, tym bardziej, że środki przedakcesyjne w obliczu planowanego rozszerzenia liczby członków Unii Europejskiej rozkładały się na inwestycje w różnych państwach i sektorach [15, s. 11].

W maju 2004 roku Polska stała się członkiem Unii Europejskiej. W konsekwencji przyjęła na siebie obowiązek wdrożenia unijnych kierunków rozwoju transportu, oraz np. Strategii Lizbońskiej czy programów konwergencji. Zjawiska rynkowe w Polsce wzmacniały globalizacja, otwieranie granic i aktywna współpraca międzynarodowa.

Jeśli będziemy rozumieli rynek usług transportu kolejowego jako proces za pomocą którego wzajemne oddziaływania nabywców i sprzedających prowadzą do określenia przedmiotu sprzedaży - usług transportowych, ich ilości i cen, to po wejściu Polski do Unii Europejskiej rynek usług świadczonych przez transport kolejowy uzyskał charakter rynku powiązanego składającego się z dwóch subrynków: rynku urządzeń kluczowych, rynku świadczenia usług przewozowych [1, s. 10]. Rynek świadczenia usług transportem kolejowym stał się rynkiem reglamentowanym: licencje i certyfikaty. Obecnie rynek usług przewozu ładunków to rynek zliberalizowany, otwarty i wolny. Potwierdzenie tego znajdujemy w badaniach Unii Europejskiej, które sytuują poziom liberalizacji kolejowych przewozów towarowych jako zaawansowany [12, s. 70]. Mimo to, jest to rynek o istotnych potrzebach regulacyjnych w kontekście dostępu do urządzeń kluczowych. Bez dostępu tych urządzeń usługa transportowa oferowana przez operatorów przewozowych nie może być w pełni świadczona. Rynek usług przewozu ładunków transportem kolejowym znajduje się w fazie dojrzałości z tendencją ewolucyjną do funkcjonowania jako struktura oligopolistyczna z uwagi na procesy konsolidacji i koncentracji po stronie podaży usług transportowych. Charakteryzuje to wskaźnik HHI (Herfindahla - Hirschmanna)⁶, który w roku 2012 wyniósł dla segmentu towarowego w Polsce - 0,38.



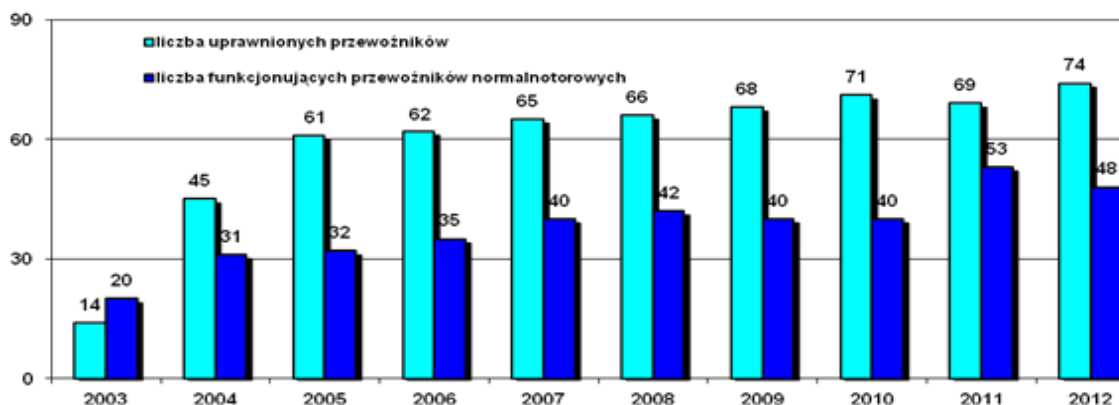
Rys.1. Wskaźnik Herfindahla - Hirschmanna dla polskiego rynku towarowego transportu kolejowego [2, s.79]

Jego obraz w 2013 r. niewiele się zmienił, a w dłuższym horyzoncie czasowym należy spodziewać się jego wzrostu.

W kolejnictwie, uregulowania unijne uruchomiły proces pojawiania się nowych przewoźników, którzy podjęli z sukcesem walkę rynkową z dotychczasowymi jej uczestnikami, osiągając wysoki poziom konkurencyjności w konkurencji wewnątrzgałęziowej. Liczbę podmiotów rynkowych funkcjonujących w segmencie towarowym przedstawia rysunek 2. Udział sektora prywatnego w rynku wewnątrz towarowego segmentu kolejowego sięga już 50% (biorąc pod uwagę wolumen masy), a w mierniku pracy przewozowej systematycznie rośnie przekraczając 30%. Po uzyskaniu

⁶ Wskaźnik określający szacunkowy poziom zagęszczenia w danej branży definiowany jako suma kwadratów udziałów poszczególnych przedsiębiorstw działających na danym rynku

członkostwa w UE zmiany w polskim systemie transportowym przyspieszyły i pogłębiły się w stosunku do dynamiki lat 90.



Rys. 2. Liczba licencjonowanych przewoźników uprawnionych do realizacji przewozów towarowych i rzeczywiście funkcjonujących na rynku kolejowym w latach 2003-2012 [9, s. 87]

Przekształcenia rynku transportowego stały się zarazem poważnym wyzwaniem dla władz publicznych, jak i przedsiębiorców [10, s. 74]. Po akcesji Polski do Unii Europejskiej nadal wzrastały przewozy w transporcie drogowym, szczególnie międzynarodowe, tym bardziej, że dzięki usunięciu barier i zmniejszeniu kosztów transakcyjnych wzrósł handel zagraniczny⁷. Natomiast kolej towarowa, co zauważa P. Lesiak [5, s. 149-177] nie wykorzystywała i wykorzystuje swoich możliwości w międzynarodowych kolejowych przewozach tranzytowych, a strategię wejścia na rynki zewnętrzne zapoczątkowano dopiero szerzej w 2010 roku.

Mimo dużej gęstości sieci kolejowej, stan infrastruktury transportu kolejowego był na tyle zły, że pograżyło to konkurencyjność całej gałęzi i doprowadziło do niespotykanego w skali europejskiej odpływu ładunków [3, s. 37]. W ruchu towarowym trendy te wzmocniło ograniczanie transportochłonności gospodarki i zmniejszający się popyt na przewozy np. węgla i wyrobów hutniczych. Tendencja ta miała u swojego źródła nie tylko zmiany w strukturze gospodarki co podkreśla także M. Wołek [19, s. 187], lecz również szybkie przemiany sektora transportu samochodowego. Ze względu na wysokie bariery wejścia i funkcjonowania na rynku, w tym wysokie nieproporcjonalne koszty dostępu do infrastruktury (opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowe należały do jednych z wyższych w Europie, przeciętnie oscylowały na poziomie 4,4 euro na 1 poc. km.), transport kolejowy notował dynamiczny spadek udziałów - tylko w latach 2004-2012 o ponad 9% (wg przewiezionej masy towarów). Podobne zjawisko odnotowujemy w mierniku pracy przewozowej. Dla przykładu w 2012 r. nastąpił wzrost o 2,8% przewozów towarowych wszystkimi środkami transportu wg wykonanej pracy przewozowej. Przy czym udział transportu kolejowego wg wykonanej pracy wyniósł około 16%, co oznaczało spadek ponad 2 punktów procentowych w stosunku do w 2011 r.. Przemiany gospodarcze wpłynęły na zasadniczą zmianę ról rynkowych poszczególnych gałęzi transportu. Należy stwierdzić, iż nie ustrzeżono się błędów w polityce wobec kolejowego transportu towarowego. Podobnie jak w pozostałych krajach Unii Europejskiej, również w Polsce w latach 2001-2012 nastąpił spadek znaczenia przewozów towarowych transportem kolejowym, na rzecz transportu drogowego, którego elementem przewagi pozostaje mimo wprowadzenia systemu „ViaToll” w dalszym ciągu cena, czas, niezawodność, jakość oraz możliwości realizacji przewozów „door-to-door”. Są to jedne z kluczowych instrumentów przy wyborze rodzaju transportu przez klienta. Wstępne dane roku 2013 zaprezentowane w tabeli 1 sugerują, że w przewozach towarowych koleją notowane są niewielkie wzrosty, ale w konsekwencji

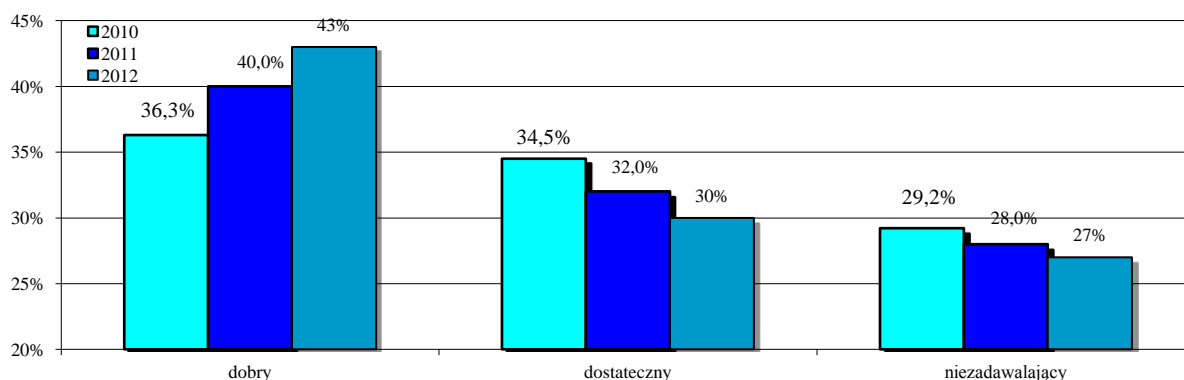
⁷ Zwłaszcza w latach 2000-2007 bilans importu i eksportu rósł w tempie rocznym na poziomie ponad 20%, podczas gdy PKB w cenach bieżących jedynie na poziomie 6,7%.

nie są one na tyle istotne, aby zahamować dalszy spadek udziału przewozów towarów koleją w rynku.

Tab. 1. Wielkości charakteryzujące rynek usług przewozowych ładunków w latach 2011-2013 [17]

ROK	Masa przewiezionych ładunków mln ton	Wykonana praca przewozowa w mln tkm
2011	249,3	53 974
2012	231,3	49 063
2013	233,2	50 870

Najważniejszą zmianą, jaka nastąpiła wraz z integracją Polski z Unią Europejską, było jednak uzyskanie dostępu do funduszy unijnych, które stały się podstawowym instrumentem wsparcia dla sektora transportowego⁸. Akcesja otworzyła szansę realizowania kosztownych projektów infrastrukturalnych, niezbędnych ze względu na ogromne zaległości, a inwestycje transportowe zaliczono do czynników poprawiających konkurencyjność kraju i poszczególnych regionów. Zakładano przy tym istotne zmiany dostępności transportowej, wpływające na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw [14, s. 5]. Nowym problemem, który pojawił się wraz ze zdecydowanym wzrostem skali inwestycji, stały się bariery instytucjonalne, w tym niska efektywność organizacji odpowiedzialnych za prowadzenie inwestycji. Problem ten dał o sobie znać w kontekście wykorzystywania środków unijnych na inwestycje. Środki unijne dla sektora kolejowego zaangażowano w zadania polegające na modernizacji linii kolejowych, wsparciu terminali multimodalnych, wymianie taboru [7, s. 565]. Niestety, nadal nie były one adekwatne do potrzeb szczególnie przewozów towarowych. Podczas gdy długość linii w stanie dobrym wzrosła do 7,8 tys. km, to na pozostałej sieci następowało dalsze zmniejszanie prędkości jak wynikało z badań w 2010 [3, s. 38]. Sytuacja się zmieniła w 2012 r, ale mimo to tylko 9 % linii dostosowanych jest do prędkości powyżej 120 km/h. Mimo olbrzymiego frontu inwestycyjnego i rokrocznej poprawy, stan polskiej infrastruktury liniowej pozostaje na poziomie niezadawalającym, co przedstawia rysunek 3. Według danych UTK koniec 2012 r. zaledwie 43% linii znajdowało się w stanie dobrym. Pozostała część linii wymagała przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. Około 30% linii znajdowało się w stanie dostatecznym, a 27% w stanie niezadawalającym. Jakość infrastruktury warunkuje prędkość handlową pociągów, która 2012 r. w przewozach towarowych wynosiła zaledwie około 25 km/h [9, s. 105].



Rys. 3. Stan i jakość infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w latach 2010-2012 [9, s. 105]

Fascynacja inwestycjami w twardą infrastrukturę odsunęła również na dalszy plan zainteresowanie nowymi technologiami i rozwiązaniami organizacyjnymi. Niechętnie sięgano po innowacje i projekty maksymalizujące wykorzystanie istniejących zasobów. W tym zakresie przywołać należy m.in. dość

⁸ Sektor transportowy miał ponad 30 miliardów złotych pomocy unijnej przeznaczonych do wykorzystania w latach 2007–2013, a pochodzących z wielu źródeł. 25 miliardów złotych przeznaczonych jest na Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (2007–2013), 823 miliony złotych na Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (2007–2013), 3 miliardy złotych znajdują się w Funduszu Spójności oraz 462 miliony (2008) w Sektorowym Programie Operacyjnym Transport (SPOT).

długo ograniczoną rolę transportu intermodalnego oraz niewielkie wykorzystywanie inteligentnych systemów transportowych, które mogłyby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu, lepszego wykorzystania infrastruktury, zwiększenia wydajności systemów transportowych oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Co jednak należy podkreślić to to, iż w transporcie intermodalnym zauważalne są tendencje pozytywne, a rok 2012 był w zakresie wyników najlepszy w historii. Po raz pierwszy osiągnięty został 6% udział w rynku w mierniku wykonanej pracy przewozowej w przewozach kolejowych. W 2013 r dalsze wzrosty. Widoczne od paru lat zdecydowane przyspieszenie i zaangażowanie podmiotów w budowie terminali np. PKP Cargo Logistics, PCC Intermodal i innych, mimo braku spójnej polityki logistycznej państwa w tym względzie, wykorzystywanie funduszy unijnych przeznaczonych na rozwój tego segmentu przewozów wskazuje na duże możliwości rozwojowe, pod warunkiem wszakże, że infrastruktura liniowa osiągnie parametry jakościowe np. prędkości handlowej pociągów intermodalnych w granicach 80-120 km/h dające możliwości i zdolności do konkurowania na rynku w ujęciu międzygałęziowym.

Reasumując w sytuacji niespotykanych dotychczas możliwości inwestycyjnych władza publiczna skupiła się na spojrzeniu na sektor transportu głównie przez pryzmat inwestycji w infrastrukturę transportową. Przekształcenia struktury i stanu rynków transportowych dokonali konkurujący ze sobą przewoźnicy przy udziale regulatora rynku, który decydował poprzez wydawane licencje o strukturze podmiotowej rynku.

Z powyższymi problemami zmierzono się dopiero w momencie ustabilizowania się rynku transportowego. W połowie pierwszej dekady XXI w. wzrost ruchu był już bardziej uporządkowany a wahania mniejsze. Spadła dynamika przewozów międzynarodowych i wyhamował spadek przewozów na kolei. Rynek transportowy stał się bardziej dojrzały i wymagający⁹. W konsekwencji inaczej zaczęły się rozkładać akcenty rozwojowe po stronie popytu. Bodaj po raz pierwszy zaczęto poważnie myśleć o wdrożeniu postulatów polityki transportowej Unii Europejskiej zgodnych z doktryną transportu zrównoważonego. Zadeklarowano odwrócenie niekorzystnych przesunięć międzygałęziowych, zauważając, że nie sprzyja im nawet system fiskalny¹⁰. Jednocześnie zauważono sprzężenie zwrotne pomiędzy malejącym obciążeniem sieci kolejowej a wzrostem kosztów jednostkowych przewozów i pogorszenia wyników finansowych. Uświadomiono sobie, że kapitałochłonne inwestycje muszą być powiązane z instrumentami regulacyjnymi, bo tylko to wymusi zmiany zachowań transportowych. Tym bardziej, że badania unijne w zakresie wpływu regulacji unijnych na rynek usług transportowych w zakresie przewozu ładunków nie są jednoznaczne, co przedstawia J. Pieriegud [11, s. 44-50] wskazując, iż separacja pionowa nie oznacza wzrostów przewozów towarów koleją ani poprawę w „modal split” dla kraju.

WNIOSKI

Degradacja infrastruktury skutkowałą wzrostem opłat za korzystanie z torów, dodatkowo pogarszając konkurencyjność przewoźników¹¹. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w Strasburgu z dnia 30 maja 2013 roku (sprawa C-512/10) bezpośrednio wpłynął na rynek poprzez swoją sentencje nakazującą Polsce obniżenie opłat za dostęp do infrastruktury w Polsce, w konsekwencji doprowadził już do średniego spadku opłat o około 20 % w segmencie towarowym na rozkład jazdy 2013-2014. Stan infrastruktury oraz braki taborowe skutkowałą i skutkują złą jakością usług, niską niezawodnością przewozów oraz narastającymi zatorami i wydłużaniem operacji transportowych. Rosnące koszty w konfrontacji ze stagnacją w przewozach i złą jakością blokują rozwój przewoźników, a w konsekwencji – pozyskiwanie przez nich klientów¹² [16, s. 24]. W rezultacie po

⁹ Zamiast presji na cenę usług, na rynku zaczęły zyskiwać na wartości kryteria jakościowe. W tym kontekście dał o sobie znać brak alternatyw dla motoryzacji oraz słabość transportu intermodalnego.

¹⁰ Przy tej okazji po raz kolejny powrócił temat zasad utrzymania i wysokości stawek dostępu do infrastruktury w poszczególnych gałęziach.

¹¹ Jako antidotum wskazano możliwość wprowadzenia systemu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, za pomocą którego można regulować ruch na drogach, w tym zastąpienia istniejących podatków i opłat nowoczesnym systemem taryfikacji zmiennej (głównie kilometrowej).

¹² Ilustracją tego trendu jest fakt, że całkowite przewozy towarowe wzrosły w badanym okresie ponad dwukrotnie, tymczasem na kolei stanowią one około 80% poziomu z lat 90. Wprawdzie spadek przewozów kolejowych został w tym okresie zatrzymany, ale pomimo wysokiego wzrostu gospodarczego nie wrócił na ścieżkę rozwoju. W latach 2000–2007 wielkość drogowych przewozów towarowych wzrosła o ponad 100%, podczas gdy przewozy innymi środkami transportu pozostały w tym okresie na stałym poziomie.

ponad dwudziestu latach zmian, rynek przewozu ładunków koleją pod wieloma względami tkwi wciąż w punkcie wyjścia i próbuje uporać się z problemami, do których m.in. należą:

- przestarzały i zdegradowany majątek zbyt wolno unowocześniany,
- stosunkowo wysokie jeszcze koszty dostępu do infrastruktury, także punktowej i niejednoznaczny status zarządcy infrastruktury,
- wyeksploatowany i niedostosowany do rzeczywistych potrzeb rynku tabor,
- niski poziom jakości i konkurencyjności świadczonych usług,
- ograniczenia instytucjonalne blokujące rozwój mimo z sukcesem przeprowadzonej prywatyzacji giełdowej PKP Cargo Logistics.

Streszczenie

Autorzy w swoim artykule analizują rynek usług przewozu ładunków transportem kolejowym po wejściu polski do Unii Europejskiej. Wskazują na przyczyny stanu rynku, jego przemiany i funkcjonowanie. Akcentują podstawowe uwarunkowania wpływające na jego kondycję i kształt. Dokonana analiza przyczyn stanowi egemplifikację kierunków dla dalszego rozwoju. Podkreślają w swoim opracowaniu rolę infrastruktury i funduszy unijnych w kształtowaniu konkurencyjnego sektora kolejowego transportu ładunków. Zauważona zostaje przez autorów zmiana struktury podmiotowej polskiego rynku usług oferowanych transportem kolejowym oraz rola barier ograniczających dotychczasową konkurencyjność przewozu ładunków transportem kolejowym. W konkluzji wskazują na problemy do rozwiązania.

Market of Rail Transport Cargo Services after Poland Joining European Union

Abstract

Authors in their article analyze market of rail transport services after Poland joining the European Union. Indicate reasons for current market state, its evolution and function. Underline basic conditions influencing market performance and its shape. Commenced functional analysis is a great example of the directions for further development. Point to crucial role played by the infrastructure and European Union funding in shaping of competitive rail cargo transport.. Authors noticed change in structure of offered cargo rail transport services as well as barriers up until now, constraining competitiveness of rail cargo transport. In a conclusion authors points to problems necessary to solve.

BIBLIOGRAFIA

1. Antonowicz M., Nowe elementy na rynku operatorów transport kolejowego, Infrastruktura Transportu 2014, nr 1.
2. Antonowicz M., Rynek usług towarowego transportu kolejowego. Biała Księga 2013, Raliway Business Forum, Warszawa-Kraków 2013.
3. Burnewicz B., Nowoczesna infrastruktura transportowa jako podstawowy element intensyfikacji procesów rozwojowych w projektowanych dokumentach strategicznych (ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego), Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2010.
4. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., Polityka transportowa, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego Gdańsk 2003.
5. Lesiak P., Konkurencja między transportem samochodowym a kolejowym w Polsce w świetle kształtowania racjonalnej struktury gałęziowej przewozu ładunków, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013.
6. Liberadzki B., Kierunki i dylematy współczesnej polskiej polityki transportowej, „Przegląd Ekonomiki Transportu” 1991, nr 1.

7. Liberadzki B., Mindur L., Polityka transportowa państwa – podstawowe założenia, w: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, Instytut Technologii Eksploatacji, Radom 2007.
8. Nowosielski L., Polska polityka transportowa nie sprzyja rozwojowi kolei, „Przegląd komunikacyjny” 2007, nr 8.
9. Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2012.
10. Paprocki W., Pieriegud J. (red.), Wpływ procesów demonopolizacji i konsolidacji w transporcie na sprawność i efektywność jego funkcjonowania, Wyd. SGH, Warszawa 2005
11. Pieriegud J., Zmiany strukturalne na rynku usług kolejowych w Europie na przykładzie Polski i Niemiec, [w:] Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług, praca zbiorowa pod red. E. Marciszewskiej. Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013.
12. Rail Liberalisation Index 2011, IBM Global Services, Bruksela 2011.
13. Rosa G., Konkurencja na rynku usług transportowych, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2013.
14. Rosik P., Szuster M., Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2008.
15. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., Wybrane problemy polityki transportowej Polski lat dziewięćdziesiątych, „Przegląd komunikacyjny” 1996, nr 11.
16. The World Bank Report” nr 59715-PL: W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego – dokument dotyczący polityki transportowej, Warszawa - Washington 2011.
17. Urząd Transportu Kolejowego, www.utk.gov.pl
18. Wojtaszczyk K., Jakubowski W., Społeczeństwo i polityka. Podstawy nauk politycznych, Warszawa 2003.
19. Wołek M., Rynek usług transportu kolejowego, [w:] Polski rynek usług transportowych, Funkcjonowanie – przemiany – rozwój. Praca zbiorowa pod red. D. Rucińskiej PWE Warszawa 2012.