



## WYBRANE MODELE FUNKCJONOWANIA RYNKÓW KOLEJOWYCH W ASPEKcie LIBERALIZACJI RYNKU KOLEJOWEGO W EUROPIE

Krystian Pietrzak

### Streszczenie

W artykule podjęto próbę przedstawienia problemów funkcjonowania europejskiego rynku transportu kolejowego na tle zachodzących zmian na rynku transportowym Unii Europejskiej. Wskazane zmiany są następstwem procesów zmierzających do liberalizacji tego rynku. W artykule określono ponadto przesłanki reform europejskiego rynku kolejowego, wskazując różne modele funkcjonowania tej gałęzi transportu.

**Słowa kluczowe:** transport, transport kolejowy, kolej, liberalizacja rynku kolejowego, rynek towarowy

### Wstęp

Zasady funkcjonowania transportu kolejowego na przestrzeni kilkudziesięciu lat ulegały diametralnym zmianom. Początkowo, tworzone zintegrowane pionowo przedsiębiorstwa kolejowe (towarzystwa kolejowe)<sup>1</sup>, których celem była budowa niezbędnej infrastruktury, a w następstwie zarządzanie nią i prowadzenie w oparciu o jej przebieg zarobkowej działalności przewozowej. W okresie międzywojennym, zauważalne stało się coraz większe zainteresowanie transportem kolejowym przez władze państwowe<sup>2</sup>, żywiące nadzieję, iż gałąź, której jedną z podstawowych cech jest masowość, może mieć znaczny wpływ na rozwój państwowej gospodarki. Dodatkowo, państwo stało się potencjalnym, silnym partnerem

<sup>1</sup> W. Paprocki, *Barriere rewitalizacji kolei*, w: *Infrastruktura – uwarunkowania rozwoju*, Studia BAS Nr 4(32) 2012, Warszawa 2012, s. 52.

<sup>2</sup> W. Paprocki, *Kolej w epokach industrialnej i postindustrialnej*, *Infrastruktura Transportu* nr 4/2010, Wydawnictwo Elamed, Katowice 2010, s. 14.

w aspekcie dokapitalizowania tej gałęzi<sup>3</sup>, zwłaszcza w aspekcie rosnącej konkurencji ze strony transportu samochodowego i lotniczego i w efekcie spadku udziału kolei w przewozach ogółem. Bankructwa towarzystw kolejowych ostatecznie przyczyniły się do procesów nacjonalizacji kolei europejskich<sup>4</sup>.

W chwili nacjonalizacji podmiotów kolejowych, państwa europejskie rozpoczęły proces tworzenia dużych przedsiębiorstw narodowych, których działalność związana była z budową, modernizacją i zarządzaniem infrastrukturą, wykonywaniem przewozów pasażerskich i towarowych, a także innych czynności, bardziej lub mniej powiązanych z ich zakresem działalności.

Na skutek malejącego znaczenia kolei na rynku usług przewozowych, na początku lat 90-ych XX wieku przyjęto zmiany reformujące dotychczasowe zasady funkcjonowania rynku kolejowego. Najważniejszym aspektem tych zmian było trwałe rozdzielenie sfery zarządczej od sfery eksploatacyjnej (model separacji infrastruktury kolejowej od działalności związanej z realizowaniem usług przewozowych<sup>5</sup>), przy jednoczesnym wprowadzeniu możliwości wchodzenia na ten rynek nowych, w tym również prywatnych podmiotów.

## 1. Modele funkcjonowania kolejowego rynku usług transportowych

W literaturze przedmiotu znaleźć można dwa podstawowe modele funkcjonowania kolejowego rynku usług transportowych. Są to odpowiednio modele: integracji pionowej bądź separacji pionowej. Występujące różnego rodzaju formy pośrednie pomiędzy wskazanymi kwalifikowane są zaś do grona tzw. modeli integracji mieszanej<sup>6</sup>.

**Model integracji pionowej** (*vertical integration*) odnieść można do sytuacji, w której jeden podmiot (państwowy bądź prywatny) będąc właścicielem infrastruktury, jednocześnie realizuje na niej przewozy<sup>7</sup>. We wskazanym rozwiązaniu podmiot ten jako jedyny realizuje całość procesu dostarczania usługi do jej odbiorcy<sup>8</sup>, uwzględniając również niezbędne procesy występujące w trakcie przewozu (np. zarządzanie ruchem kolejowym). Model ten funkcjonować może w dwóch odmianach. Pierwszą (podstawową) jest sytuacja, w której podmiot administruje całą infrastrukturą na wskazanym obszarze. Wówczas konkurencję dla takiego przewoźnika stanowić może wyłącznie inna gałąź transportu (brak jest konkurencji wewnątrzgałęziowej). W drugim przypadku opisywanego modelu dochodzi do zjawiska, w którym na danym rynku występuje kilku przewoźników kolejowych, a każdy z nich dysponuje własną, wydzieloną infrastrukturą, na której samodzielnie realizuje usługi przewozowe. W tym przypadku może dojść do zjawiska konkurencji wewnątrzgałęziowej, pod warunkiem jednak, że sieci infrastrukturalne poszczególnych podmiotów są względem siebie substytucyjne, co oznacza, iż pomimo, np. różnego ich przebiegu – łączą te same punkty nadania i odbioru<sup>9</sup>.

<sup>3</sup> *Competition in the railway industry. An international comparative analysis*, pod red. nauk. J.A. Gómez-Ibáñez, G. de Rus, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham 2006, s. 4.

<sup>4</sup> J. Engelhardt, W. Wardacki, P. Zalewski, *Transport kolejowy. Organizacja, gospodarowanie, zarządzanie*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995, s. 20.

<sup>5</sup> W. Paprocki, *Bariery rewitalizacji kolei ...*, op. cit., s. 52.

<sup>6</sup> A. Mężyk, *Uwarunkowania i efekty reform kolei*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2011, s. 111.

<sup>7</sup> S. Arendt, *Creating competition in the railway industry. Strategies, concepts, methods*, AV Akademikerverlag GmbH & Co. KG, Saarbrücken 2012, s. 25.

<sup>8</sup> M. Król, *Tradycyjny a współczesny paradygmat regulacyjny branż infrastrukturalnych w UE*, w: *International Journal of Management and Economics*, Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej nr 33/2012, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie – Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2012, s. 208.

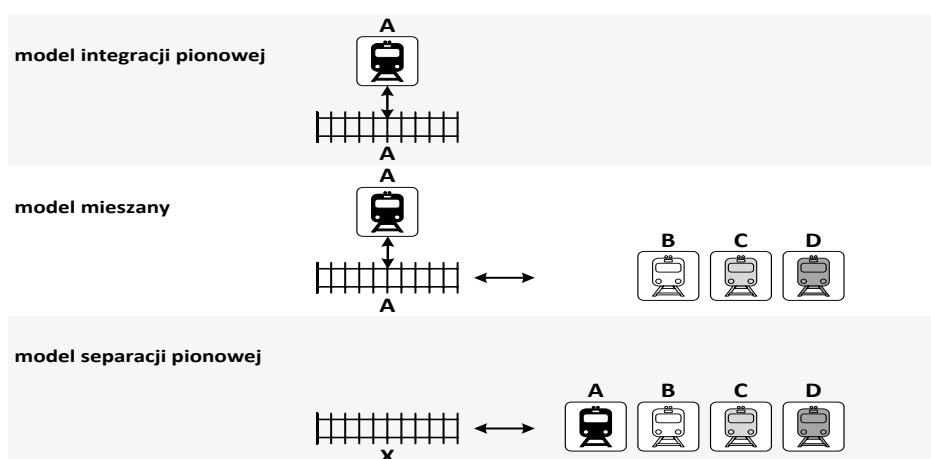
<sup>9</sup> M. Antonowicz, *Konkurencja i regulacja na rynku przewozu osób - podstawowe dylematy*, prezentacja z konferencji: Perspektywy rozwoju kolejowego transportu pasażerskiego w kontekście postanowień prawa europejskiego oraz prawa krajowego, Łądek Zdrój 2010, s. 6.

Drugi z podstawowych modeli funkcjonowania – **separacji pionowej** (*vertical separation*, *vertical disintegration*, *vertical unbundling*) – zakłada wydzielenie z tzw. „przedsiębiorstwa zasiedziałego”, infrastruktury podstawowej i przekazaniu jej utworzonemu w tym celu zarządcy. Rolą wskazanego zarządcy jest w tym przypadku oferowanie dostępu do infrastruktury wszelkim podmiotom, które wykazują chęć operowania na tym rynku (pod warunkiem jednak posiadania przez nie odpowiednich, wymaganych przez ustawodawstwo uprawnień). W tym wypadku podstawowym założeniem jest instytucjonalne wydzielenie infrastruktury transportu ze struktur przedsiębiorstwa kolejowego, łączącego w swojej dotychczasowej działalności dysponowanie infrastrukturą i funkcję operatora<sup>10</sup>, a następnie przekazanie jej w zarządzanie niezależnemu, najczęściej państwowemu podmiotowi. W tym modelu monopol ustępuje miejsca konkurencji wewnątrzgałęziowej, stwarzając podstawy do funkcjonowania wielu podmiotów realizujących przewozy przy pozostawieniu, jako zarządcy infrastruktury, państwowego lub prywatnego monopolisty<sup>11</sup>.

**Model mieszany** to forma funkcjonowania kolejowego rynku usług transportowych, w której występują wybrane cechy wcześniej wskazanych modeli. Na takim rynku funkcjonuje „zintegrowany pionowo podmiot zasiedziały”<sup>12</sup>, którego zakres działalności obejmuje, zarówno zarządzanie infrastrukturą, jak też działalność przewozową. Do realizacji działalności przewozowej dopuszczenie są również inni przewoźnicy, którym (teoretycznie) gwarantuje się dostęp do infrastruktury na identycznych, jak w przypadku „podmiotu zintegrowanego”, warunkach.

Istotnym jednak zagrożeniem prawidłowego funkcjonowania tego modelu jest pojawiająca się możliwość ingerencji przez przedsiębiorstwo „zasiedziałe” w rynek. Podmiot taki, zarządzając infrastrukturą i jednocześnie prowadząc działalność przewozową, widząc inne przedsiębiorstwa jako istotnych konkurentów, może wykorzystywać swoją pozycję w aspekcie alokacji infrastruktury, przydzielać ją w pierwszej kolejności sobie.

Graficzne porównanie zasad funkcjonowania wskazanych modeli przedstawia rysunek 1.



**Rysunek 1. Wybrane modele funkcjonowania kolejowego rynku usług transportowych**

Źródło: Pietrzak K., *Towarowy transport kolejowy w Polsce. Konkurencja i konkurencyjność*, Wydawnictwo Bel Studio, Szczecin 2015, s. 105.

<sup>10</sup> W. Jakwi, *Railway privatization. Logistical and transportation impact of privatizing Zimbabwe's rail industry*, Lambert Academic Publishing, Saarbrücken 2012, s. 27.

<sup>11</sup> S. Arendt, *Creating competition in the railway industry ...*, op. cit., s. 25.

<sup>12</sup> M. Król, T. Banaszczyk, *Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce?*, w: Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 4(2) 2013, pod red. nauk. T. Skoczego, Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2013, s. 44 – 45.

## 2. Funkcjonowanie kolejowego rynku usług transportowych w państwach UE

Na przełomie lat 70. i 80. XX wieku transport samochodowy coraz aktywniej wkraczał na rynek, zmniejszając tym samym rolę kolei w przewozach ogółem. Zjawisko to wynikało z ograniczania roli przemysłu ciężkiego w gospodarce (ograniczenie występowania ładunków masowych w ilościach pozwalających na formowanie składów całopociągowych), jak też z dynamicznego rozwoju usług logistyczno-dystrybucyjnych i „nowego podejścia” oraz wymagań klienta do jakości i czasu dostawy<sup>13</sup>.

Dynamiczny wzrost udziału transportu samochodowego na europejskim rynku usług transportowych wpłynął m.in. na obniżenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie, zwiększenie uciążliwości kongestii czy zanieczyszczenie powietrza. Przyczyniło się to do podjęcia działań mających na celu reformę rynku kolejowego i pobudzenie go do aktywnej walki na coraz bardziej konkurencyjnym rynku międzygałęziowym. Efektem wskazanych działań była liberalizacja europejskiego rynku kolejowego, rozumiana jako „proces zmierzający do uwolnienia działalności obecnych przewoźników od silnego wpływu państwa, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości wchodzenia na rynek innych operatorów”<sup>14</sup>. Liberalizacja europejskiego rynku kolejowego miała na celu likwidację monopolu wewnątrz gałęzi tak, aby operatorzy poprzez zwiększenie swojej aktywności na rynku wewnątrzgałęziowym, docelowo zwiększyli konkurencyjność kolei w aspekcie konkurencji międzygałęziowej.

Podstawy decyzji dotyczącej przekształcenia struktur kolei w poszczególnych państwach Wspólnoty określone zostały w Dyrektywie 91/440/EWG<sup>15</sup> – nazywanej „konstytucją kolei europejskich”<sup>16</sup>, jak również pozostałych, tworzących tzw. pakiety kolejowe. Państwa członkowskie zobligowane zostały do wydzielania podmiotu zarządzającego infrastrukturą (przy pozostawieniu im decyzji co do sposobu jej wydzielenia). Preferowana zmiana polegała na całkowitym wydzieleniu nowego podmiotu z dotychczasowych ram funkcjonowania narodowego przedsiębiorstwa kolejowego tak, aby zlikwidować ewentualne powiązania na linii operator infrastruktury – przewoźnik narodowy. Rozwiązanie to miało w pełni zagwarantować identyczne warunki funkcjonowania na rynku zarówno dla operatora zasiedziałego, jak też nowych podmiotów. Część z państw pozostała jednak przy rozwiązaniu polegającym wyłącznie na wydzieleniu organizacyjnym spółki ds. zarządzania infrastrukturą wraz z uruchomieniem dla niej oddzielnej rachunkowości.

Dyskusja nad zakresem i sposobem wydzielenia podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie, budziła zastrzeżenia ze strony państw członkowskich i organizacji kolejowych. Część postulowała obowiązkowe i całkowite wydzielenie podmiotu zarządzającego infrastrukturą kolejową, część postulowała natomiast zagwarantowanie rozwiązań elastycznych<sup>17</sup>. Niezależnie od formy przyjętej struktury, w każdej z nich podstawową zmianą w stosunku do stanu prawnego i organizacyjnego sprzed wprowadzania liberalizacji rynku kolejowego, była jednak możliwość utworzenia na dotychczas zmonopolizowanych rynkach wewnętrznych, konkurencji wewnątrzgałęziowej.

<sup>13</sup> *European railway legislation handbook*, Community of European Railway and Infrastructure, Eurailpress, Bruxelles 2004, s. 23.

<sup>14</sup> K. Pietrzak, *Funkcjonowanie rynku kolejowego transportu towarowego w Polsce w aspekcie jego liberalizacji*, w: *Europejska przestrzeń transportu. Wyzwania rynkowe*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 741, Problemy Transportu i Logistyki nr 18, Szczecin 2012, s. 229.

<sup>15</sup> A. Mężyk, *Bariery liberalizacji europejskiego rynku kolejowego i perspektywy zmian*, Technika Transportu Szybnowego nr 11-12/2012, Instytut Naukowo-Wydawniczy „TTS” Sp. z o.o., Radom 2012, s. 8.

<sup>16</sup> P. Świątecki, *III pakiet kolejowy w prawie polskim. Informacja prawna*, w: *Liberalizacja przewozów pasażerskich – koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?*, Materiały konferencji organizowanej przez Senatki Zespół Infrastruktury – 20.11.2009 r., Kancelaria Senatu, Zeszyty Zespołów Senackich – 3/2010, Warszawa 2010, s. 79.

<sup>17</sup> A. Mężyk, *Bariery liberalizacji europejskiego rynku kolejowego...*, *op. cit.*, s. 12.

Współcześnie, na obszarze UE funkcjonuje kilka rozwiązań w zakresie sposobu rozdziału działalności przewozowej od tej dotyczącej zarządzania, budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej. Wśród nich szczególnie istotny jest tzw. „model szwedzki”. Swoimi rozwiązaniami wyprzedził on bowiem postanowienia dyrektywy 91/440/EWG; Szwecja wydzielając już w 1988 r. ze zintegrowanego podmiotu kolejowego część związaną z zarządzaniem infrastrukturą<sup>18</sup>, stała się prekursorem liberalizacji kolei w Europie. Zmiany warunków funkcjonowania krajowego transportu kolejowego miały zbliżyć go do zasad działalności krajowego rynku transportu samochodowego<sup>19</sup>. Zarządzanie infrastrukturą przekazane zostało zarządcy sieci kolejowej BV (Banverket), którego zadaniem stało się udostępnianie jej za opłatą szwedzkim kolejom państwowym SJ (Statens Järnvägar)<sup>20</sup>, a także innym operatorom zainteresowanym wejściem na rynek (w tym podmiotom prywatnym).

Co istotne, w modelu szwedzkim zauważalny jest bardzo wysoki udział państwa w zakresie finansowania infrastruktury kolejowej – opłata za dostęp ustalana na bazie kosztów krańcowych prowadzenia ruchu i utrzymania infrastruktury<sup>21</sup> – stanowi od około 4 do 11%<sup>22</sup> przychodów pozwalających na działalność statutową zarządcy<sup>23</sup>.

Kolejnym, odmiennym od poprzedniego, modelem występującym w Europie jest tzw. „model francuski”. Zarządzanie infrastrukturą przekazane zostało w 1997 r. od dotychczasowego zintegrowanego przedsiębiorstwa państwowego – SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer – Narodowe Towarzystwo Kolei Francuskich), na rzecz RFF (Reseau Ferre de France – Sieć Kolejowa Francji)<sup>24</sup>.

Sposób dokonania zmian na francuskim rynku kolejowym, stanowi jednak swego rodzaju „wybieg formalny”<sup>25</sup> umożliwiającym ominięcie postanowień dyrektyw. Zgodnie z wymaganiami Dyrektywy 91/440/EWG, RFF jest niezależnym od SNCF podmiotem. Czynności w zakresie zarządzania infrastrukturą nie wykonuje jednak samodzielnie – zlecając je odpłatnie do SNCF<sup>26</sup>. Zatem, na podstawie porozumień między RFF a SNCF, większość działań związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i utrzymaniem infrastruktury podejmowana jest przez SNCF<sup>27</sup>. Ścisłe powiązanie między wskazanymi podmiotami może prowadzić do sytuacji, w której jeden z obecnych na rynku przewoźników, zarządzając jednocześnie infrastrukturą krajową, może skutecznie utrudniać, czy wręcz blokować, chęć korzystania z niej przez inne podmioty.

<sup>18</sup> Ch. Wiman, *The Swedish railway: with successes and setbacks*, European Railway Review, Volume 20, Issue 5, 2014, s. 26.

<sup>19</sup> R. Kopicki, L.S. Thompson, *Best Methods of Railway Restructuring and Privatization*, CFS Discussion Paper Series, Number 111, The World Bank, Washington 1995, s. 181.

<sup>20</sup> M. Zielenkiewicz, *Regulator publiczny w przeciwdziałaniu niedoskonałościom mechanizmu rynkowego na przykładzie rynku transportu kolejowego*, w: *Polityka ekonomiczna państwa we współczesnych systemach gospodarczych*, pod red. D. Kopycińskiej, Katedra Mikroekonomii Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008, s. 182.

<sup>21</sup> A. Mężyk, *Uwarunkowania i efekty reform kolei ...*, op. cit., s. 225.

<sup>22</sup> Ibidem, s. 225 oraz H. Igliński, *Towarowe przewozy kolejowe w Polsce w procesie liberalizacji rynku*, Logistyka 6/2011, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011, s. 35.

<sup>23</sup> W 2010 r. działalność BV, jako zarządcy infrastruktury kolejowej została zakończona. W jej miejsce utworzona została Trafikverket, będąca swego rodzaju „multi zarządcą” skupiającą kompetencje zarządców infrastruktury różnych gałęzi transportu.

<sup>24</sup> A. Krasnowolski, *Koleje francuskie a polityka prywatyzacyjna Unii Europejskiej*, Przegląd Komunikacyjny nr 3/2008, Miesięcznik Naukowo-Techniczny SITK-RP, Wrocław 2008, s. 12.

<sup>25</sup> *Liberalizacja przewozów pasażerskich – koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?*, Materiały konferencji organizowanej przez Senacki Zespół Infrastruktury – 20.11.2009 r., Kancelaria Senatu, Zeszyty Zespołów Senackich – 3/2010, Warszawa 2010, s. 35.

<sup>26</sup> A. Mężyk, *Uwarunkowania i efekty reform kolei ...*, op. cit., s. 322.

<sup>27</sup> R. Pacewicz, *Infrastruktura usługowa w Polsce i w Europie – obecne problemy dostępu do niej a zmiany wynikające z konieczności implementacji Dyrektywy 34/12*, w: Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 4(2) 2013, pod red. nauk. T. Skoczego, Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2013, s. 29.

Odmiernym od wskazanych jest tzw. „model brytyjski”. Poza przewidzianym w Dyrektywie 91/440/EWG, wydzieleniem ze zintegrowanego podmiotu kolejowego infrastruktury kolejowej i otwarciu rynku na konkurencję, dokonano w nim również pełnej prywatyzacji infrastruktury oraz podmiotów realizujących przewozy<sup>28</sup>. Podmiot narodowy British Rail podzielony został na około 100 przedsiębiorstw realizujących przewozy i obsługujących tabor, wydzielono z niego ponadto zarządcę infrastruktury – spółkę Railtrack<sup>29</sup>, której akcje sprywatyzowano przez giełdę. Prywatyzacja infrastruktury zakończyła się jednak niepowodzeniem – wieloletnie zaniedbania i niedoinwestowanie sieci kolejowej doprowadziło do wielu katastrof<sup>30</sup>, które poddały dyskusji zasadność zarządzania infrastrukturą przez podmiot komercyjny. Ostatecznie państwo zdecydowało się na powrotny wykup akcji Railtrack, czyli na swego rodzaju renacjonalizację infrastruktury kolejowej<sup>31</sup> i przekazanie jej państwowej spółce Network Rail.

Poddając analizie wybrane modele rynku kolejowego występujące w Europie, warto wskazać również tzw. „model holdingowy” – występujący np. w Niemczech. Zasadą jego funkcjonowania jest wydzielenie infrastruktury ze struktur zintegrowanego przedsiębiorstwa państwowego do osobnej spółki, która jednak, w dalszym ciągu, pozostaje w 100% jego własnością. Model ten spełnia europejskie założenia liberalizacji rynku kolejowego (wydzielenie infrastruktury), z drugiej zaś pozawala na zachowanie powiązań pomiędzy przewoźnikiem narodowym a krajowym zarządcą infrastruktury. Wskazane powiązania „instytucjonalne” stanowią potencjalnie zagrożenie dla wolnej konkurencji na rynku.

Poszczególne państwa przy tworzeniu nowego, zliberalizowanego rynku, wybrały różne sposoby podziału podmiotu reprezentującego niegdyś rynek monopolistyczny. Część z opisanych rozwiązań posiada swego rodzaju luki, które dają potencjalną możliwość stosowania zasad niezgodnych z powszechnie rozumianą wolną konkurencją na rynku. Aby zapobiec niekorzystnym zjawiskom hamującym rozwój konkurencji wewnątrzgałęziowej dąży się do wzmocnienia roli, kompetencji i niezależności krajowych regulatorów rynku kolejowego. W zakresie kontroli i diagnozowania ewentualnych negatywnych zjawisk ograniczających wolną konkurencję na rynku kolejowym obecna jest coraz częściej Komisja Europejska. Spektakularne stało się nałożenie na francuski SNCF kary w wysokości ponad 60 mln euro za stosowanie nielegalnych praktyk, w tym: tworzenia barier korzystania z infrastruktury dla innych podmiotów oraz nieuprawnionego wykorzystywania (jako przewoźnik) informacji handlowych uzyskanych w ramach wykonywania funkcji zarządcy infrastruktury<sup>32</sup>. Pomimo przekonania Komisji Europejskiej, iż również model niemiecki, ze względu m.in. na istniejące w nim wewnętrzne powiązania formalno-organizacyjne, nie zapewnia niezależności zarządcy infrastruktury i skierowania sprawy do Trybunału Sprawiedliwości, nie udało się ostatecznie dowieść, że model ten jest niezgodny z postanowieniami dyrektyw „kolejowych”. Ostatecznie, w 2013 r. Trybunał Sprawiedliwości uznał, iż „model, w którym zarządca infrastruktury oraz przewoźnicy wchodzi w skład jednego holdingu, nie jest sprzeczny z prawem unijnym”<sup>33</sup>.

Zarówno w środowiskach akademickich, jak też w otoczeniu praktyków gospodarczych, toczy się dyskusja na temat właściwej metody funkcjonowania rynku usług transportowych. Opiera się ona na dwóch konkurujących ze sobą tezach.

<sup>28</sup> *Reforming railways. Learning from experience*, Eurailpress, Hamburg 2011, s. 99.

<sup>29</sup> M. Zielenkiewicz, *Regulator publiczny ...*, op. cit., s. 182.

<sup>30</sup> A. Mężyk, *Uwarunkowania i efekty reform kolei ...*, op. cit., s. 249.

<sup>31</sup> *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, pod red. nauk. B. Liberadzkiego, L. Mindura, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa – Radom 2007, s. 166.

<sup>32</sup> R. Pacewicz, *Infrastruktura usługowa w Polsce i w Europie ...*, op. cit., s. 29.

<sup>33</sup> W. Śmiech, *Niezależność zarządcy na europejskiej wokandzie*, Rynek Kolejowy nr 5/2013, Warszawa 2013, s. 64

Zwolennicy pionowej separacji wskazują, iż stanowi ona niezbędny warunek do pełnego otwarcia rynku usług kolejowych dla nowych operatorów. Według tej strony, typowym pozytywnym aspektem związanych z reformą europejskich kolei są m.in.<sup>34</sup>:

- zmniejszenie wydatków publicznych związanych z zapewnieniem usług kolejowych,
- eliminacja ograniczeń transportu w aspekcie wzrostu gospodarczego,
- zwiększenie reakcji na potrzeby klienta i poprawa jakości usług,
- wzrost efektywności, a tym samym zmniejszenie kosztów realizacji usług.

Wskazuje się ponadto na możliwe pozytywne zmiany w zakresie funkcjonowania dotychczasowych operatorów zasiedziały; zmiany, które wynikają z konieczności dostosowanie tych podmiotów do nowych warunków rynkowych.

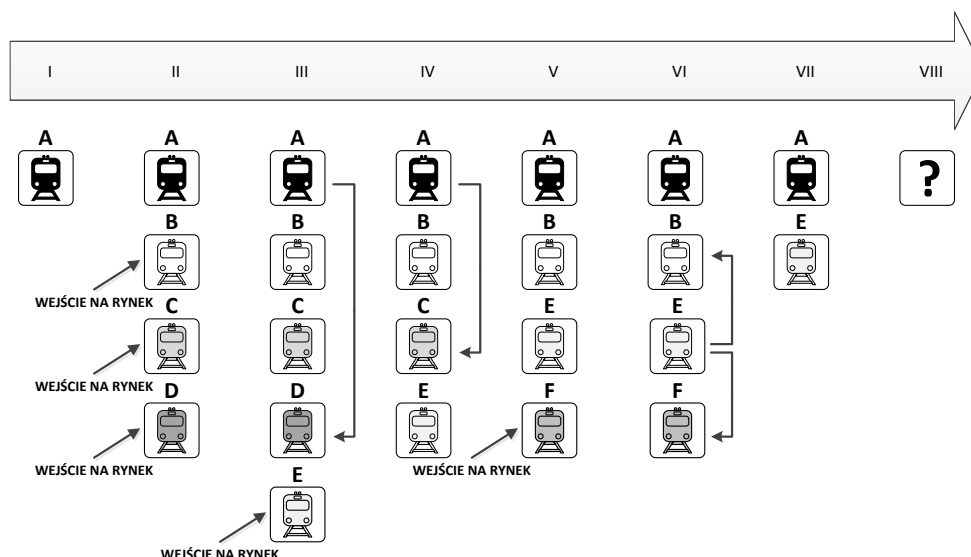
Zwolennicy separacji pionowej podkreślają ponadto, iż integracja pionowa na kolejowym rynku usług transportowych jest formą nieskuteczną. Ich zdaniem brak bezpośredniego konkurenta w postaci innego podmiotu reprezentującego tą samą gałąź bezpośrednio przekłada się na obniżenie konkurencyjności względem innych gałęzi.

Krytycy wprowadzenia w Europie separacji pionowej poddają w wątpliwość słuszność jej założeń. Ich zdaniem, pomimo niezaprzecznego faktu pojawienia się konkurencji wewnątrzgałęziowej i zwiększenia efektywności pojedynczych podmiotów (w tym również podmiotów zasiedziały), brak jest przełożenia tej efektywności w postaci zwiększenia roli kolei na rynku usług transportowych. Nurt ten wskazuje ponadto na zagrożenie postulowanych przez politykę transportową UE założeń dotyczących tworzenia nieskrępowanej konkurencji wewnątrz gałęzi. Pełne otwarcie rynków poszczególnych państw i utworzenie jednego rynku europejskiego może doprowadzić do sytuacji, w której najsilniejsi przewoźnicy będą przejmować słabsze podmioty. Otwarcie kolejowych rynków wewnętrznych, paradoksalnie może zatem sprzyjać globalnej tendencji w sektorze TSL, zmierzającej w kierunku fuzji i przejęć<sup>35</sup>, prowadząc w efekcie końcowym do wygaszenia procesu konkurencji wewnątrzgałęziowej (opisany proces przedstawiony został w sposób schematyczny na rysunku 2). Krytycy reform europejskiego rynku kolejowego stoją również na stanowisku, iż w modelu, w którym jedno przedsiębiorstwo jednocześnie zarządza infrastrukturą, a także realizuje przewozy, znacznie łatwiej dokonuje się wszelkich uzgodnień dotyczących projektów związanych z modernizacją linii, czy budową jej nowych odcinków.

---

<sup>34</sup> *Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance*, The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, Washington 2011, s. 6.

<sup>35</sup> S. Krawiec, *Kształtowanie struktury ekonomicznej współczesnego systemu transportowego*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2008, s. 147.



**Rysunek 2. Zjawisko konsolidacji podmiotów na kolejowym rynku usług transportowych**

Źródło: Pietrzak K., *Towarowy transport kolejowy ...*, op. cit., s. 157.

W ostatnich latach pojawiają się również głosy, potwierdzające skuteczność modelu separacji pionowej, przy jednoczesnym przekonaniu, iż rezultaty takie można byłoby osiągnąć również w sytuacji skutecznie wprowadzonych restrukturyzacji podmiotów zasiedziały, bez konieczności wprowadzania zmian w ówczesnych modelach pionowej integracji, występujących w poszczególnych państwach członkowskich<sup>36</sup>. Reforma mająca na celu wyłącznie swego rodzaju „urynkowanie” zasad funkcjonowania operatorów narodowych, mogłaby wpłynąć na zwiększenie ich wydajności bez potrzeby wprowadzania radykalnych rozwiązań. Zwolennicy tego rodzaju poglądów przekonują, iż obserwowany kryzys transportu kolejowego występuje na całym świecie i nie wynika bezpośrednio z wyboru niewłaściwego modelu funkcjonowania, zaś z charakteru tej gałęzi i jej predestynacji konkretnym grupom ładunkowym.

## Podsumowanie

Polityka UE wskazuje jednoznacznie na zakładaną przyszłą rolę transportu kolejowego. Jednak pomimo określonych założeń i jednomysłności w sprawie konieczności zwiększenia udziału kolei w przewozach, brak jest porozumienia w aspekcie jednoznacznego wskazania prawidłowych kierunków i narzędzi umożliwiających realizację tych celów. Część z uczestników rynku wyraża przekonanie, iż chociaż pionowa separacja rynku nie doprowadziła jak dotąd do miarodajnych, pozytywnych efektów, może je przynieść w najbliższych latach<sup>37</sup>, część z kolei stoi na stanowisku, iż w zależności od warunków otoczenia, a także od uwarunkowań społeczno-gospodarczych, dopuszczalne powinno być stosowanie zróżnicowanych

<sup>36</sup> S.P. Cantos, J.M. Pastor, M.L. Serrano, *Vertical and Horizontal Separation in the European Railway Sector: Effects on Productivity*, BBVA Foundation, Bilbao 2008, s. 7.

<sup>37</sup> M. Rydzkowski, M. Matusiewicz, *Czwarty pakiet kolejowy – w kierunku pełnej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w UE*, w: *Aktualne problemy rozwoju transportu i logistyki*, pod red. R. Rolbieckiego, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego – Ekonomia Transportu i Logistyka nr 47, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 27.

rozwiązań – zmierzających docelowo do zwiększenia efektywności i konkurencyjności transportu kolejowego.

Przedstawione modele teoretyczne rynku kolejowego, jak też ich odmiany występujące w praktyce, wskazują na różnorodność dostępnych rozwiązań. Analizując wskazane opinie w tym zakresie, trudno nie zgodzić się z faktem, iż poszczególne rynki krajowe są zróżnicowane i dysponują różnorodnym potencjałem w zakresie wprowadzania na nich zmian. Wydaje się jednak, iż pozostawienie poszczególnym państwom dużej swobody w zakresie realizacji przyjętych przez KE założeń dotyczących liberalizacji europejskiego rynku kolejowego (szczególnie w zakresie interpretacji przepisów), może stworzyć swego rodzaju zachętę do stosowania środków chroniących i faworyzujących określone podmioty na poszczególnych rynkach, a nawet tworzenia licznych barier wejścia na nie innych podmiotów.

Wśród poszczególnych państw europejskich zauważalne są bowiem zachowania burzące wizerunek otwartego, niczym nie skrupowanego rynku o konkurencyjnym charakterze. W poszczególnych państwach dochodzi do niedozwolonych praktyk, wykorzystywania pozycji dominującej, tworzenia nieformalnych umów pomiędzy dysponentem infrastruktury a podmiotem wykonującym przewozy, a nawet, jak to miało miejsce w przypadku Francji, pewnego rodzaju szpiegostwa gospodarczego.

Pomimo przyjętych przez wszystkie państwa członkowskie zasad reformy rynku kolejowego, w dalszym ciągu część podmiotów kolejowych korzystać może z rozbudowanych narzędzi protekcji państwowych, chroniących ich interesy, przy jednoczesnym prowadzeniu własnej intensywnej ekspansji na sąsiednie rynki krajowe o otwartych, zliberalizowanych zasadach działalności. Z punktu widzenia analizy modeli występujących w poszczególnych państwach UE (i przyjęcia przez państwa członkowskie zasad zmian na rynku), postulowane jest zatem zwiększenie roli i skuteczności krajowych regulatorów rynku oraz urzędów ds. konkurencji, bądź też – w ostateczności – podjęcie kroków w kierunku tworzenia rozwiązań prawnych wymuszających na wszystkich państwach członkowskich rozwiązanie sposobu wydzielenia zarządcy infrastruktury w jednolity sposób.

## Literatura

1. Antonowicz M., *Konkurencja i regulacja na rynku przewozu osób - podstawowe dylematy*, prezentacja z konferencji: *Perspektywy rozwoju kolejowego transportu pasażerskiego w kontekście postanowień prawa europejskiego oraz prawa krajowego*, Łądek Zdrój, 2010
2. Arendt S., *Creating competition in the railway industry. Strategies, concepts, methods*, AV Akademikerverlag GmbH & Co. KG, Saarbrücken, 2012
3. Cantos S.P., Pastor J.M., Serrano M.L., *Vertical and Horizontal Separation in the European Railway Sector: Effects on Productivity*, BBVA Foundation, Bilbao, 2008
4. *Competition in the railway industry. An international comparative analysis*, pod red. nauk. J.A. Gómez-Ibáñez, G. de Rus, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 2006
5. *European railway legislation handbook*, Community of European Railway and Infrastructure, Eurailpress, Bruxelles 2004
6. Engelhardt J., Wardacki W., Zalewski P., *Transport kolejowy. Organizacja, gospodarowanie, zarządzanie*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa, 1995
7. Igliński H., *Towarowe przewozy kolejowe w Polsce w procesie liberalizacji rynku*, Logistyka 6/2011, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań, 2011
8. Jakwi W., *Railway privatization. Logistical and transportation impact of privatizing Zimbabwe's rail industry*, Lambert Academic Publishing, Saarbrücken, 2012
9. Kopicki R., Thompson L.S., *Best Methods of Railway Restructuring and Privatization*, CFS Discussion Paper Series, Number 111, The World Bank, Washington, 1995

10. Krasnowolski A., *Koleje francuskie a polityka prywatyzacyjna Unii Europejskiej*, Przegląd Komunikacyjny nr 3/2008, Wrocław, 2008
11. Krawiec S., *Kształtowanie struktury ekonomicznej współczesnego systemu transportowego*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2008
12. Król M., Banaszczyk T., *Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce?*, w: Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 4(2) 2013, pod red. nauk. T. Skoczego, Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2013
13. Król M., *Tradycyjny a współczesny paradygmat regulacyjny branż infrastrukturalnych w UE*, w: International Journal of Management and Economics, Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej nr 33/2012, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie – Oficyna Wydawnicza, Warszawa, 2012
14. Liberalizacja przewozów pasażerskich – koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?, Materiały konferencji organizowanej przez Senacki Zespół Infrastruktury – 20.11.2009 r., Kancelaria Senatu, Zeszyty Zespołów Senackich – 3/2010, Warszawa, 2010
15. Mężyk A., *Bariery liberalizacji europejskiego rynku kolejowego i perspektywy zmian*, Technika Transportu Szynowego nr 11-12/2012, Instytut Naukowo-Wydawniczy „TTS” Sp. z o.o., Radom, 2012
16. Mężyk A., *Uwarunkowania i efekty reform kolei*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom, 2011
17. Pacewicz R., *Infrastruktura usługowa w Polsce i w Europie – obecne problemy dostępu do niej a zmiany wynikające z konieczności implementacji Dyrektywy 34/12*, w: Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 4(2) 2013, pod red. nauk. T. Skoczego, Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2013
18. Paprocki W., *Bariery rewitalizacji kolei*, w: *Infrastruktura – uwarunkowania rozwoju*, Studia BAS Nr 4(32) 2012, Warszawa, 2012
19. Paprocki W., *Kolej w epokach industrialnej i postindustrialnej*, Infrastruktura Transportu nr 4/2010, Wydawnictwo Elamed, Katowice, 2010
20. Pietrzak K., *Funkcjonowanie rynku kolejowego transportu towarowego w Polsce w aspekcie jego liberalizacji*, w: *Europejska przestrzeń transportu. Wyzwania rynkowe*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 741, Problemy Transportu i Logistyki nr 18, Szczecin 2012
21. Pietrzak K., *Towarowy transport kolejowy w Polsce. Konkurencja i konkurencyjność*, Wydawnictwo Bel Studio, Szczecin 2015
22. *Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance*, The International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank, Washington 2011
23. *Reforming railways. Learning from experience*, Eurailpress, Hamburg 2011
24. Rydzkowski M., Matusiewicz M., *Czwarty pakiet kolejowy – w kierunku pełnej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w UE*, w: Aktualne problemy rozwoju transportu i logistyki, pod red. R. Rolbieckiego, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego – Ekonomika Transportu i Logistyka nr 47, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2013
25. Śmiech W., *Niezależność zarządcy na europejskiej wokandzie*, Rynek Kolejowy, 5/2013, Warszawa, 2013
26. Świątecki P., *III pakiet kolejowy w prawie polskim. Informacja prawna*, w: Liberalizacja przewozów pasażerskich – koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?, Ma-

- teriały konferencji organizowanej przez Senacki Zespół Infrastruktury – 20.11.2009 r., Kancelaria Senatu, Zeszyty Zespołów Senackich – 3/2010, Warszawa, 2010
27. Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, pod red. nauk. B. Liberadzkiego, L. Mindura, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa – Radom, 2007
28. Wiman Ch., *The Swedish railway: with successes and setbacks*, European Railway Review, Volume 20, Issue 5, 2014
29. Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług, pod red. nauk. E. Marciszewskiej, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie – Oficyna Wydawnicza, Warszawa, 2013
30. Zielenkiewicz M., *Regulator publiczny w przeciwdziałaniu niedoskonałościom mechanizmu rynkowego na przykładzie rynku transportu kolejowego*, w: Polityka ekonomiczna państwa we współczesnych systemach gospodarczych, pod red. D. Kopycińskiej, Katedra Mikroekonomii Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, 2008

## SELECTED MODELS OF RAIL MARKETS IN THE CONTEXT OF LIBERALIZATION OF THE RAIL MARKET IN EUROPE

### Summary

In the paper author has made an attempt at presenting problems of the operation of European railway transport market against the background of changes taking place in the European Union transport market. These changes are the result of processes aimed at liberalizing the market. In addition, this article defines the conditions of reforms in the European rail market by highlighting various models of its functioning.

**Keywords:** transport, rail transport, rail, liberalization of the railway market, commodity market

dr inż. Krystian Pietrzak  
Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu  
ul. H. Pobożnego 11, 70-507 Szczecin  
e-mail: @k.pietrzak@am.szczecin.pl