

## Budowanie przewagi konkurencyjnej czy monopol na rynku przewozów kolejowych w Polsce

### Wstęp

Transport kolejowy jest ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Polski, a to stanowi podstawę społecznego oczekiwania, by organizacja tej dziedziny usług była logiczna i efektywna. Tak jednak nie jest i to nie tylko w odczuciu pasażerów, ale również w opinii specjalistów z Ministerstwa Transportu, którzy oceniają, iż dotychczasowe programy restrukturyzacji transportu kolejowego, zmierzające do stworzenia warunków do działania mechanizmów rynku oraz prywatyzacji wyodrębnionych części PKP, nie doprowadziły do oczekiwanego rozwoju kolei w Polsce [Strategia grupy..., 2007, s. 5]. Na podstawie analizy literatury oraz obserwacji własnych w artykule przedstawiono krótko sytuację kolei po zmianach z 2001 r. oraz wskazano na działania zmierzające do racjonalizacji usług tej branży. Podjęto również próbę odpowiedzi na pytanie, czy w usługach kolejowych mamy do czynienia ze zdrową (czyli zbliżoną do doskonałej) konkurencją, czy też obserwujemy raczej przejawy monopolizacji rynku kolejowego w Polsce. Konkurencję zdefiniowano jako akt lub proces działania jednostek dążących do takich korzyści, o które w tym samym czasie, przy tych samych warunkach i regułach ubiegają się inni [Noga, 1993, s. 9]. Przybierać ona może formę opisaną w 4 modelach: konkurencji doskonałej, konkurencji oligopolistycznej, konkurencji monopolistycznej, czystego monopolu [Jonas, 2002, s. 11-12]. Czysty (lub prawie czysty) monopol występuje, gdy jedna firma dostarcza całą produkcję dóbr lub usług w danym kraju lub na danym obszarze oraz gdy obserwujemy wysokie bariery wejścia na rynek [Jonas, 2002, s. 10].

### 1. Zmiany w kolejnictwie na początku XXI

Powstałe w 1926 r. przedsiębiorstwo PKP jako spółka państwowa PKP funkcjonowało aż do lat dziewięćdziesiątych, kiedy miało miejsce jej bankructwo. Według członków Federacji Związków Zawodowych

---

\* Mgr, Katedra Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego, mbroniewska@uni.lodz.pl, ul. Matejki 22/26, 90-237 Łódź

Pracowników PKP „zadłużenie dawnej PKP powstało wskutek politycznych decyzji kolejnych ekip rządzących Polską w latach 90., które lekką administracyjną ręką umarzały zadłużenie na rzecz kolei całych sektorów gospodarki przeznaczonych do prywatyzacji (hutnictwo, przemysł stoczniowy, górnictwo itd.), jak również w wyniku uchylania się państwa od płacenia za przewozy regionalne i międzywojewódzkie. W rezultacie dzisiejsza kolej ponosi karę i ciężar odpowiedzialności za nie swoje decyzje” [Deklaracja programowa...2012]. Z dniem 1 stycznia 2001 roku, z chwilą wprowadzenia w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, powstała spółka PKP SA, a jej jedynym akcjonariuszem został Skarb Państwa. Spółka pełni dominującą rolę w Grupie PKP. Ustawa zakładała model wolnorynkowy na polskiej kolei, a także całkowite oddzielenie całej infrastruktury torowej od przewozów [Grzeszak, 2011]. Należy wyraźnie podkreślić, że mimo wprowadzonego podziału wszystkie spółki w Grupie PKP są nadal państwowe. Istotnym jest również fakt, że obok Lotosu, PGE i innych spółek Grupa PKP została wpisana na listę „spółek strategicznych” dla państwa, z uwagi na dysponowanie tzw. infrastrukturą krytyczną. Do Grupy PKP zaliczamy m.in.: PKP SA (spółka dominująca, posiada udziały w spółkach zależnych); PKP Intercity (w tym marka TLK), PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK), PKP Energetyka, PKP Informatyka, TK Telekom, PKP Cargo, PKP LHS, CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o. o., Natura Tour sp. z o. o., Polskie Koleje Linowe sp. z o. o., Drukarnia Kolejowa Kraków sp. z o. o., Kolejowe Zakłady Łączności sp. z o. o. Poza tym na rynku istnieje także spółka PKP Przewozy Regionalne (wraz z marką InterRegio), która należy do samorządów województw.

Zapoczątkowane w 2001 roku zmiany przyniosły nowy podział obszarów kompetencji. Wydzielono z PKP operatora infrastruktury (PLK – spółkę zarządczą, zajmującą się infrastrukturą, która z założenia miała być spółką niezależną, a jest częścią grupy kapitałowej PKP). W wyniku podziału powstały także inne spółki: PKP Intercity, która przejęła w całości dalekobieżne przewozy pasażerskie; PKP-CARGO (przewozy towarowe); spółka LHS (szybki transport towarów na Wschód); PKP Energetyka (dostawca prądu do sieci trakcyjnych, świadczący także usługi energetyczne dla podmiotów i osób w pobliżu dróg kolejowych). Z zakresu usług regionalnych Grupa PKP zajęła się jedynie

obszarem Trójmiasta, który obsługuje spółka SKM Szybka Kolej Miejska. Najbardziej deficytowa część kolei – Przewozy Regionalne (PR) – została oddana pod zarządek samorządom terytorialnym. Sam pomysł oceniany jest jako rozsądny, ale nie rozwiązuje on podstawowego problemu, jakim jest finansowanie deficytowych przewozów pasażerskich [Grzeszak, 2011]. Przykłady z Polski pokazały, że rozwiązanie to w niektórych wypadkach się sprawdziło, a region Mazowska udowodnił, że konkurencyjny rynek przewozów pasażerskich może tworzyć spójny system transportowy. Samorząd wydzielił z PR Koleje Mazowieckie, które obecnie należą do województwa, ale istnieje plan ich prywatyzacji. Stworzono także Warszawską Kolej Dojazdową (WKD) i Szybką Kolej Miejską. Wszystkie te spółki obsługujące stołeczną aglomerację, mają skoordynowany rozkład jazdy oraz wspólny bilet, co nie zdarza się często w Polsce. Pozostała część kraju (z wyjątkiem województwa kujawsko-pomorskiego, gdzie eksperymentowano z niemiecką firmą Arriva) obsługiwana jest głównie przez spółkę Przewozy Regionalne, która chociaż deficytowa – musi radzić sobie sama. Okazało się, że sytuacja ekonomiczna samorządów jest dużo słabsza niż zakładano, a interesy są często rozbieżne. Założenie, że samorzady same poradzą sobie z przewozami regionalnymi, okazało się więc nierealne [Grzeszak, 2011]. Na przełomie roku 2012 i 2013 potwierdzeniem tej sytuacji było zawieszenie kursowania kilkudziesięciu pociągów przejętych od PR i stanowiących nieudany początek działalności Kolei Śląskich.

Zmiany nastąpiły również na szczeblu koordynacji i nadzoru. W drodze przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa, w 2003 roku został utworzony Urząd Transportu Kolejowego. Jest on organem niezależnym, którego prezes powoływany jest przez Premiera na wniosek Ministra Infrastruktury i podlega jego nadzorowi. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta wskazał jednak na mankamenty istniejącego rozwiązania, takie jak słaba pozycja prezesa UTK jako regulatora sektorowego na krajowym rynku przewozów kolejowych oraz wąski zakres kompetencji i podporządkowanie Ministrowi Infrastruktury. Podporządkowanie to czyni z prezesa wykonawcę polityki ministra, a nie samodzielny organ kreujący i realizujący własne cele. Zdaniem UOKiK to Urzędowi Transportu Kolejowego powinna przypaść główna rola w procesie organizowania tych usług – począwszy od opracowywania wytycznych dotyczących budowania planów transportowych, aż po ich egzekwowanie. Tymczasem obecne uregulowania tego nie gwarantują.

## 2. Przewozy towarowe i pasażerskie – konkurencja rzeczywista czy pozorna?

Grupa PKP w chwili obecnej pod swoim zarządem posiada wszystkie najważniejsze spółki kolejowe. Ponad połowa z nich działa na rynku przewozu towarów, zdominowanym przez spółkę PKP Cargo, która jako jedyny przewoźnik Grupy PKP obecnie notuje zyski. W Polsce w roku 2009 tylko 30% rynku przewozów organizowali prywatni przewoźnicy. Początek wolnego rynku, a zarazem dopuszczenia konkurencji na rynek kolejowy w Polsce, miał miejsce dnia 1 kwietnia 2002 r. Wtedy to PKP PLK opublikował zarówno regulamin jak i cennik dostępu do infrastruktury [Kierunki rozwoju konkurencji..., 2010]. Jednak dopiero ustawa z 2003 roku o transporcie kolejowym [Ustawa z dnia 28.03.2003 r.] umożliwiła rzeczywiste otwarcie rynku towarowych przewozów kolejowych na konkurencję ze strony prywatnych przewoźników. Lata 2002-2009 przyniosły stopniowy spadek udziałów w rynku spółki PKP Cargo [Barcik i inni, 2010, s. 9-10]. Z roku na rok najwięksi prywatni przewoźnicy stają się więc coraz większą konkurencją dla PKP Cargo. Swoją przewagę budują przede wszystkim dzięki wysokim nakładom inwestycyjnym, poszerzaniu standardu i zakresu usług [Lubowski, 2010, s. 11]. Nadal jednak PKP Cargo posiada największy udział w rynku przewozów towarowych i zdarza się, że nadużywa tejże pozycji [Piechociński (a), 2012].

Również na rynku przewozów pasażerskich następują zmiany. Pojawienie się konkurencyjnych przewoźników możliwe jest dzięki dyrektywie unijnej umożliwiającej kabotaż po drodze. Oznacza to, że przewoźnik, który jedzie np. z Berlina do Warszawy, może zabrać pasażerów z miast na trasie w nie swoim kraju. Połączenia wyłącznie wewnątrz kraju nadal zarezerwowane są dla lokalnych przewoźników (czyli żaden zagraniczny podmiot nie może uruchomić linii kolejowej jedynie na trasie krajowej) [www.bezkompasu.pl, dostęp dnia 15.10.2012]. Jednym z przykładów pierwszych działań w tym zakresie może być wystąpienie kolei niemieckiej (spółki Deutsche Bahn Polska) o pozwolenie na świadczenie usług pasażerskich na terenie Polski. Niemiecki gigant kolejowy w roku 2010 zgłosił chęć uruchomienia połączeń kolejowych do kilku największych miast, takich jak: Gdynia, Katowice, Kraków i Poznań [Gazeta Wyborcza, 2010].

Poczynania w kierunku zwiększenia udziału prywatnych przewoźników w przewozach pasażerskich zakłóca jednak sytuacja wytworzona

między spółkami PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne. Wyjściowo PKP Intercity miało być odpowiedzialne za przewozy dalekobieżne oferując szybkie, wygodne, drogie pociągi na długie trasy, podczas gdy PKP PR skierowano do obsługi tanich przewozów regionalnych. Do obsługi tej PKP PR posiadało pociągi zarówno osobowe jak i pociągi pośpieszne. W wyniku kolejnych reorganizacji pociągi trafiły w ręce PKP Intercity, które to niedługo po tym utworzyło markę Twoich Linii Kolejowych, przemianowanych 31.12.2010 r. na Tanie Linie Kolejowe (TLK). Posunięcie to stworzyło poważne zagrożenie dla połączeń PKP PR. W odpowiedzi na utworzone TLK, PKP PR stworzyło własną markę InterRegio, w której standard podróży często pozostawia wiele do życzenia. W rezultacie, w obecnej dość skomplikowanej sytuacji, na „konkurencyjnym” rynku kolejowych przewozów pasażerskich ciężko o pewny standard podróży. Poza tym, w opinii specjalistów branży kolejowej, PKP Intercity i Przewozy Regionalne to firmy, które zbankrutować nie mogą. Nie martwią się zadłużeniem, walczą jedynie o to, by zdobyć niezbędną ilość gotówki na pokrycie najpilniejszych wydatków [Grzeszak, 2011].

### **3. Ocena NIK i Komisji Europejskiej**

Analizując powyższą sytuację raport Najwyższej Izby Kontroli z 2010 roku jest dla PKP druzgocący: „Po 8 latach reform i 3 programach naprawczych zadłużenie Grupy PKP na koniec 2008 r. wynosiło 6,8 mld złotych. Spółki Grupy mają fatalne wyniki finansowe. Do tej pory nie przekazano im należnego majątku, a one same działają w ramach jednej struktury, co wyklucza ich konkurencyjność.” NIK dodaje także, że „prywatyzację polskiej kolei zakładała ta sama ustawa, na mocy której powstała Grupa PKP. Gdyby jej zapisy zostały zrealizowane – od kilku lat działałyby w Polsce odrębne przedsiębiorstwa kolejowe, konkurujące ze sobą. Jednak prywatyzacji zaniechano. Kolejne rządy bezkrytycznie przyjmowały tłumaczenia o obiektywnych trudnościach, konstruując coraz to nowe programy naprawcze, które miały gwarantować powodzenie restrukturyzacji Grupy PKP” [www.nik.gov.pl, dostęp dnia 17.11.2012].

Mimo licznych zmian zagnatwana sytuacja Grupy PKP przekłada się bezpośrednio na złą ocenę transportu kolejowego w Polsce. Jak wskazują badania Komisji Europejskiej (Eurobarometr) Polska zajmuje czwarte miejsce od końca z 29% odsetkiem pozytywnych opinii na temat

transportu kolejowego. Mniej pozytywnych odpowiedzi otrzymały jedynie koleje bułgarskie, rumuńskie i włoskie. Polska kolej wypadła najgorzej w aż 16 spośród 19 tematów ankiety. Co więcej, ani jedno zagadnienie nie przekroczyło w ocenie uśrednionej oceny dla całej UE. Polska jest też jedynym krajem, w którym pasażerowie ocenili miejscową kolej poniżej poziomu przeciętnej unijnej noty. Według raportu KE nie ma drugiej tak nisko ocenianej kolei. [Trammer, 2011]. Warto też zwrócić uwagę na podkreśloną w raporcie konstatację, że to właśnie w krajach, w których obywatele są mniej zadowoleni z usług kolejowych, poprawę jakości usług i redukcję cen biletów upatruje się w zwiększeniu konkurencji na rynku kolejowym [www.wyborcza.pl, dostęp dnia 10.05. 2012].

Również stan polskiej infrastruktury kolejowej dalece odbiega od norm, nie tylko w krajach europejskich. Można go wręcz określić jako katastrofalny, co sprawia, że znacznie maleje konkurencyjność kolei wobec alternatywnych środków transportu [Maciąg, Rytel, 2006, s. 3]. Niszcząca infrastruktura wydłuża czas przejazdu i przewozu, a uboga i mało elastyczna oferta (spowodowana m. in. brakiem konkurentów) odpycha pasażerów i innych użytkowników [Konkurencja..., 2009]. W latach 2001-2004 liczba punktowych ograniczeń prędkości wzrosła o 23% i wyniosła niemal 6,5 tys. Prędkości te nadal ogranicza się każdego roku. Przykładowo: trasę z Katowic do Krakowa (78km) pociąg osobowy pokonuje w 96 minut (średnia prędkość to 49 km/h), pociąg Intercity w 76 minut (średnia prędkość - 62 km/h). Tymczasem miasta te łączy wygodna autostrada, dzięki której do Krakowa można przedostać się szybko i wygodnie samochodem – trasa zajmuje około 55 minut.

Innym przykładem może być „oddalenie się” od siebie np. Wrocławia i Poznania. Bo chociaż założono, że w roku 2011/2012 pociągi TLK będą pokonywać trasę w 3 godz. 9 min, to przejazd z Wrocławia do Poznania zajmuje prawie 3 godziny. Tymczasem jeśliby spojrzeć na rozkład jazdy z 1995/1996 czas przejazdu między tymi miastami wynosił od 1 godz. 55 min. do 2 godz. 5 min. dla pociągów pośpiesznych i 1 godz. 43 min. dla pociągów ekspresowych.

Mimo poczynionych w ostatnich latach wielu inwestycji ich efektywność nie zawsze jest zadowalająca. W raporcie Centrum Zrównoważonego Transportu z 2006 r. [Maciąg, Rytel, 2006] stwierdzono, że różnica między najmniej i najbardziej efektywną inwestycją jest aż siedemdziesięciokrotna! Oznacza to, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie dokonuje analiz efektywności inwestycji. Według CZT duża część

sztandarowych inwestycji kolejowych ostatnich lat jest całkowicie nieefektywna i ekonomicznie nieuzasadniona. Przykładem może być dokonana kosztem setek milionów złotych i ośmiu lat dezorganizacji ruchu modernizacja linii E30 Wrocław-Opole, która nie przyniosła widocznych rezultatów: odcinek Brzeg-Opole pociągi osobowe pokonują w takim samym czasie jak przed remontem [Konkurencja ..., 2009].

#### **4. Przykłady działań monopolistycznych Grupy PKP**

Analizując raport NIK i Komisji Europejskiej należy stwierdzić, że obecny model konkurencji i regulacji rynku nie zapewnia konkurencyjności transportu kolejowego, ani pod względem ceny, ani jakości [Piechociński (a), 2012]. A to oznacza, że mimo wielu zmian w transporcie kolejowym nadal mamy do czynienia z sytuacją w dużej mierze monopolistyczną, mimo że nie możemy tu mówić o tzw. czystym monopolu. W literaturze wskazuje się, że czysty monopol jest przypadkiem rzadkim, definiowanym jako stan rynku, w którym pojedyncze przedsiębiorstwo kontroluje co najmniej 90% rynku [Samuelson i inni, 1998, s. 468].

Warunkiem koniecznym istnienia monopolu jest występowanie barier wejścia czyli czynników, które powstrzymują inne przedsiębiorstwa przed wejściem na rynek i podjęciem konkurencji z monopolistą. W przypadku usług kolejowych barierę stanowi ograniczony dostęp do infrastruktury, wynikający z niewłaściwej struktury na rynku przewozu kolejowych. Grupa PKP skupia bowiem zarówno zarządcę infrastruktury – PKP PLK – jak i przewoźników – m. in. PKP Cargo, PKP Intercity.

##### **4.1. PKP CARGO**

UOKiK w ciągu sześciu lat prowadził 66 postępowań badających działania spółek należących do grupy PKP m. in. praktyki przeciwdziałające rozwojowi konkurencji na rynku przewozów towarowych oraz monitorujących pomoc publiczną udzielaną spółkom należącym do grupy PKP. Raport z 2010 roku zawiera liczne informacje o nałożonych na spółkę karach pieniężnych w związku z zabronionymi praktykami [Kierunki rozwoju konkurencji..., 2010]. W umowach wieloletnich PKP Cargo stosowało zakaz konkurencji, wiążąc tym samym kontrahentów na co najmniej kilka lat ze sobą. Dzięki tym umowom PKP Cargo byłoby w stanie kontrolować znaczną część kolejowych przewozów towarowych na naszym rynku.

W lipcu 2006 roku spółka CTL Logistics z Warszawy, największa prywatna firma logistyczna w kraju, złożyła doniesienie do UOKiK o podejrzeniu nadużyć pozycji rynkowej przez PKP Cargo. W lipcu 2009 roku Prezes Urzędu potwierdziła, że „PKP Cargo wykorzystuje swoją przewagę i narzuca części kontrahentom uciążliwe warunki współpracy”, nakładając na spółkę 60 mln złotych kary [Głowacki, 2011].

#### **4.2. Decyzja spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nakazująca wycofanie z torów pociągów InterRegio**

Bezprecedensowa decyzja spółki PKP PLK, w której nakazano PKP PR wycofać z torów na pewnych trasach pociągi InterRegio, to ewidentny wyrok dla taniej konkurencji, stanowiącej zagrożenie dla spółki PKP Intercity, wydany przez Grupę PKP oraz Ministerstwo Infrastruktury. Ofensywa przeciw PR rozpoczęła się w marcu 2011 r., z chwilą uruchomienia przez Przewozy Regionalne pierwszego połączenia InterRegio relacji Warszawa-Białystok. Powodem była obawa, że wraz z wejściem dalekobieżnych połączeń InterRegio naruszona mogłaby zostać monopolistyczna pozycja PKP Intercity. Grupa PKP, wraz ze sprzyjającymi jej ministerstwem i UTK, zgodnie nie godziły się na wejście tanich pociągów InterRegio na rynek. W sierpniu 2009 r. wiceminister Juliusz Engelhardt w swym liście do marszałków województw (którzy pełnili funkcję właścicieli spółki Przewozy Regionalne) pisał: „Z niepokojem obserwuję uruchamianie przez spółkę Przewozy Regionalne dużej liczby połączeń typu InterRegio (...), co spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP Intercity” [Trammer, 2010].

#### **4.3. Problemy prywatnego przewoźnika – Arriva**

W 2008 r. prywatna firma kolejowa Arriva zgłosiła propozycję, mającą być alternatywą dla połączeń regionalnych w północnej Polsce. Mimo, iż władze Pomorza deklarowały, że są otwarte na prywatne oferty transportowe, przełożenie na praktyczne działania były dość marne. Spółka długi czas borykała się zwłaszcza z władzami województwa kujawsko-pomorskiego, uważając, że tamtejszy Urząd Marszałkowski „zrobił wszystko, by PKP nie stała się krzywdą”. W wyniku ogłoszonej dogrywki w przetargu na ruch pasażerski na trasie Bydgoszcz-Chełmża, PKP PR wygrało realizację tejże usługi. Spółka Arriva uważała jednak, że PKP PR poznawszy ofertę konkurenta zaproponowało niższą dopłatę



od władz regionalnych, mimo, iż w pierwszej propozycji była ona znacznie wyższa [Rydzyski, 2008].

#### **4.4. Regulacje prawne nieprzychylnie dla prywatnych przewoźników**

Według obowiązujących obecnie przepisów przedsiębiorca chcący stanąć do przetargu na świadczenie usług kolejowych, jeszcze przed decyzją o wygranu kontraktu, musi wykazać, że ma odpowiedni tabor, by usługę tę realizować. Tak postawione wymagania powodują, że przewoźnik chcący stanąć w konkursie musi ponieść wysokie koszty związane z koniecznością zakupu taboru, nie mając pewności czy zostanie dopuszczony do infrastruktury. Dla potencjalnych nowych konkurentów PKP regulacje te stanowią poważną barierę wejścia na polski rynek kolejowy [Kierunki rozwoju konkurencji..., 2010].

#### **5. Kierunki działań usprawniających rynek kolejowy w Polsce**

Wskazówki dotyczące działań usprawniających rynek kolejowy w Polsce znaleźć można zarówno w badaniach naukowców, jak i w dokumentach rządowych oraz w strategii grupy PKP.

W raporcie naukowców z Centrum im. Adama Smitha w Warszawie wskazuje się, że poprawa konkurencyjności w przewozach kolejowych powinna skutkować przede wszystkim skróceniem czasu przejazdu pociągów pasażerskich. Szukając drogi dla tego rozwiązania, badacze wskazują wyraźnie, że [Konkurencja..., 2009]:

1. Kluczem do proefektywnościowych zmian w transporcie kolejowym jest przeprowadzenie zmian organizacyjnych. Najistotniejszą z nich jest wydzielenie zarządcy infrastruktury PKP PLK z Grupy PKP S.A. Naukowcy dla tej samodzielnej spółki proponują też nową nazwę – Polnetkol SA – Polska Sieć Kolejowa. Spółka ta powinna funkcjonować poza Grupą PKP. Dzięki temu możliwe będzie uniknięcie pokusy ochrony powiązanego z operatorem infrastruktury przewoźnika. Operator infrastruktury (czyli Polnetkol) powinien stać się zarządcą infrastruktury kolejowej, ze względu na jej cechy naturalnego monopolu. Nie opłaca się bowiem układać linii kolejowych, gdy istnieją nie w pełni wykorzystane tory. Zadaniem operatora infrastruktury kolejowej winno być inwestowanie w rozwój i utrzymanie sieci oraz jej udostępnianie na równych (!) warunkach wszystkim koncesjonowanym przewoźnikom, niezależnie od ich struktury własnościowej.

2. Stawki dostępu powinny odzwierciedlać międzygałęziowo zrównoważoną politykę transportową. Obecnie, w przypadku przewozów towarowych, opłaty za korzystanie z dostępu do infrastruktury to najistotniejszy element kosztów przewozów, stanowiący ponad 1/3 kosztów realizacji przewozu towarowego. Paradoksalnie więc w Polsce, czyli kraju o niskiej jakości dróg, gdzie uzasadnione byłoby przekierowywanie większej części przewozów „z dróg na tory”, stawka dostępu do infrastruktury kolejowej (zarządzanej przez PKP PLK) należy do najwyższych w Europie. Tymczasem stawki dostępu w Niemczech, kraju o znacznie wyższych płacach, są blisko dwukrotnie niższe. Maleje także atrakcyjność Polski jako kraju tranzytu kolejowego z zachodu na wschód oraz z południa na północ do polskich portów.
3. Inwestycje w infrastrukturę kolejową powinny służyć zmniejszeniu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Chociaż transport kolejowy jest ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Polski, to przez lata jednak zaniedbywano infrastrukturę kolejową, co doprowadziło do jej względnej degradacji. Dlatego też w najbliższych latach winny zostać podjęte znaczne inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej. Istotnym jest również wymóg, by inwestując w rozwój infrastruktury władze publiczne unikały subsydiowania, bezpośredniego i pośredniego, poszczególnych państwowych przedsiębiorstw. Popierając spore inwestycje publiczne w infrastrukturę kolejową, trzeba więc wyeliminować praktykę jawnych i ukrytych subsydiów dla przewoźników.
4. Odpowiednia struktura organizacyjna sektora warunkiem uczciwej konkurencji. Rozwojowi konkurencji powinien sprzyjać, wzmocniony w swoich kompetencjach i w relacji do rządu i Ministerstwa Infrastruktury, urząd regulacyjny. Obecnie Urząd Transportu Kolejowego tych funkcji, z racji umocowania ustawowego, nie spełnia.

Ministerstwo Transportu opracowało master plan dla polskiego kolejnictwa przygotowany w perspektywie do roku 2030 oraz dokument Strategia dla rozwoju kolejowego do roku 2013 [Strategia dla transportu, 2007], w którym planowano, że wyraźna poprawa stanu polskiego kolejnictwa nastąpi do roku 2013, z zastrzeżeniem, że pełne oddłużenie PKP przewiduje się osiągnąć w roku 2022. Zawarto tu plan działań, w wyniku których miała nastąpić realizacja 3 celów [Strategia grupy..., 2007]:

- 1) Wzrost efektywności gospodarowania w sektorze kolejnictwa,
- 2) Sprzyjanie systematycznemu podnoszeniu jakości obsługi użytkowników kolei,
- 3) Efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.

W dokumencie podkreślono też, że zła kondycja przedsiębiorstw Grupy PKP, w zestawieniu z wymogiem pełnej liberalizacji dostępu do infrastruktury kolejowej oraz rynku kolejowych przewozów rzeczy od 1 stycznia 2007 roku (a po roku 2010 także przewozu osób), wymaga podjęcia i wprowadzenia odpowiednich instrumentów wsparcia funkcjonowania polskiego transportu kolejowego. Chodzi tu m. in. o sfinansowanie restrukturyzacji zatrudnienia, zamianę zobowiązań krótkoterminowych na długoterminowe oraz dofinansowanie spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o. o. [Strategia grupy..., 2007].

Wskazane w Strategii cele i instrumenty zostały skrytykowane przez Adriana Furgalskiego, dyrektora w Zespole Doradców Gospodarczych Tor, twierdzącego, że nie odpowiadają one na dynamicznie zachodzące na rynku zmiany, a zapisy papierowe zaowocowały zbyt małym zakresem realnych działań [Furgalski, 2009].

Urealniając zadania na lata 2012 – 2015, Rada Nadzorcza grupy kapitałowej PKP SA w założeniach polityki kolejowej koncernu wskazała na 4 filary rozwoju transportu kolejowego [Strategia grupy..., 2012]:

- 1) Sprawy systemowe i legislacyjne. Nacisk położono na działania mające na celu ustabilizowanie stawek dostępu do infrastruktury. Priorytetem ma też być poprawa bezpieczeństwa, ponieważ to właśnie niska jakość infrastruktury jest, obok błędów personelu, jednym z głównych przyczyn nieszczęść na sieci kolejowej,
- 2) Klienci grupy PKP. W tym filarze zarząd PKP SA skupia się na: zarządzaniu informacją, estetyce i komforcie, portfelu usług, punktualności, rezerwacji i sprzedaży biletów oraz bezpieczeństwie. Szczególna uwaga zostanie skierowana na zarządzanie informacją, gdzie – w opinii zarządu PKP SA – brak jest spójnej, dynamicznej informacji pasażerskiej na dworcach, peronach oraz w pociągu. Zaplanowano też wprowadzenie w Polsce kolei dużych prędkości, zakładając, by do roku 2015 osiągać prędkość 200–250 km/h na linii kolejowej nr 4, czyli Centralnej Magistrali Kolejowej, łączącej Grodzisk Mazowiecki z Zawierciem. Przebiega ona przez województwa mazowieckie, łódzkie, świętokrzyskie i śląskie, i stanowi część międzynarodowego

korytarza transportowego E 65. Zapowiadane jest też przedłużenie CMK do Gdańska i Wrocławia. Główną barierą dla uzyskania na CMK prędkości 200 km/h, jest 12 jednopoziomowych przejazdów drogowych i brak odpowiednich systemów sterowania ruchem. PKP PLK planowały ich przebudowanie na bezkolizyjne, wielopoziomowe do 2013 roku, ale terminu nie dotrzymano [www.pl.wikipedia.org, dostęp dnia 10.05.2012]. Rozpoczęto jednak szereg istotnych prac, m. in. przebudowę łódzkiego węzła kolejowego na tunel średnicowy, który połączy dworce Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska. Będzie on posiadał dwie nitki – jedną dla klasycznej kolei, i drugą, dla kolei wysokich prędkości.

- 3) **Finanse.** Plany dotyczą zmian w zarządzaniu długiem PKP SA, prywatyzacji spółek zależnych oraz w finansach grupy PKP w szerszym ujęciu. Dwa pierwsze punkty są powiązane ze sobą, ponieważ wpływy z prywatyzacji są kluczowe z punktu widzenia możliwości obsługi zadłużenia PKP SA, wynoszącego obecnie blisko 4,5 mld zł. W punkcie trzecim przewiduje się podejmowanie działań zmierzających do zapewnienia finansowania dla kluczowych projektów inwestycyjnych oraz zapewniających spójną politykę zarządzania ryzykiem płynności i ryzykiem walutowym. Wprowadzony ma być też monitoring służący racjonalizacji kosztów inwestycyjnych przy zapewnieniu satysfakcjonującego poziomu bezpieczeństwa i komfortu.
- 4) **Zarządzanie grupą PKP.** W grupie PKP zdiagnozowano liczne patologie przede wszystkim w zarządzaniu nieruchomościami. Planuje się więc likwidację OGN (Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami PKP), a ich pracownicy zostaną podporządkowani dyrektorom sześciu departamentów w ramach pionu nieruchomości w centrali spółki. Zwrócono też uwagę na potrzebę większej koordynacji w ramach grupy PKP procesów zakupów towarów i usług, spraw kadrowych, windykacji, archiwum, informatyki, audytu oraz księgowości. Istotnym obszarem, który należy zrealizować, jest zaplanowanie takich struktur i kompetencji, które definiują i wyznaczają cele na poziomie grupy PKP i pozwalają w sposób analityczny ocenić jakość podejmowanych przez zarządy spółek decyzji. Stąd też m. in. wynika potrzeba wprowadzenia okresowych audytów spółek w grupie.

## Zakończenie

Wydaje się, że odwrót klientów od transportu kolejowego spowodowany jest nie tylko obserwowanym od lat 70. XX wieku spadkiem ogólnej długości linii kolejowych, ale przede wszystkim niską jakością infrastruktury kolejowej oraz wysokimi stawkami dostępu do niej. Ceny te powodują, że kolej jest droższa od transportu samochodowego o 20% [Bieczek, 2012]. Wydaje się więc, że w Polsce problematycznym może być uzyskanie określonego efektu ekonomicznego i społecznego, jaki powstaje dzięki równym warunkom zarówno dla kolei, jak i dla transportu samochodowego. Sytuacja jest trudna, ponieważ nie zrealizowany został cel reform przeprowadzonych w polskim kolejnictwie, czyli stworzenie podstaw funkcjonowania mechanizmów rynkowych. Ich wprowadzenie na wzór innych sektorów gospodarczych, bez uwzględnienia specyfiki branży kolejowej, przy braku doświadczeń w demonopolizacji i deregulacji kolei w innych krajach, doprowadziło do swoistych patologii, a w rezultacie nie przyniosło oczekiwanej poprawy sprawności działania kolei w Polsce. Negatywną ocenę społeczną obecnego stanu na rynku przewozów kolejowych w Polsce można dość ironicznie przedstawić posługując się następującym porównaniem: Proszę wyobrazić sobie sytuację na rynku produkcji i handlu nabiałem, gdzie: jedna jedyna firma posiada wszystkie krowy, jedna jedyna firma posiada wszystkie obory, jedna jedyna firma posiada wszystkie dojarki, jedna jedyna firma produkuje śmietanę, jedna jedyna firma produkuje mleko, jedna jedyna firma produkuje jogurty, jeszcze inne produkują śmietany, sery itd., na dodatek każda firma jest monopolistą w produkcji jednego podgatunku (pleśniowe, wysokogatunkowe, tanie itd.). Dodatkowo jedna jedyna firma tym wszystkim handluje, jedna jedyna firma to wszystko wozi i w dodatku wszystkie te firmy są państwowe. Czytając ten opis, prawie każdy z nas stwierdziłby, że to niemożliwe. A jednak, w opinii Niezależnego Forum Publicystycznego Ortodoks, powyższą sytuację można porównać do obecnego stanu w polskim kolejnictwie [www.ortdoks.salon24.pl, dostęp dnia 10.05.2012].

Co więc zrobić, by zlikwidować istniejące patologie i spowodować, by transport kolejowy stanowił istotny element wspierający polską gospodarkę? Najistotniejsze wskazówki wydają się być zawarte w raporcie naukowców Centrum im. Adama Smitha [Konkurencja..., 2009]. Podkreśla się w nim, że tworzenie sprzyjających warunków dla transportu kolejowego i drogowego oraz warunków wzrostu realnej, a nie pozornej

konkurencji w sektorze kolejowym, powinno być istotnym zadaniem rządu. Konkurencja bowiem ujawnia nieefektywność poszczególnych przedsiębiorstw, poszerza ofertę dla konsumenta oraz zwiększa dobrobyt społeczny. Stworzony pluralizm form organizacyjnych i własnościowych w kolejnictwie winien dotyczyć także zarządzania infrastrukturą. I chociaż w przypadku infrastruktury kolejowej, jeszcze bardziej niż w przypadku dróg, zasadne jest uznanie państwa za główne źródło finansowania jej rozwoju, to nie oznacza jednak wyłączności państwa, ani też organizacyjnej centralizacji odpowiedzialności. Przeciwnie, należy postulować, by państwowy zarząd infrastrukturą został ograniczony do linii i obiektów centralnych tak, aby w proces inwestowania (na warunkach rynkowych) mogły zostać włączone władze regionalne oraz podmioty prywatne. Rozwiązaniem mogłoby być również poddanie regulacjom rządowym zmonopolizowanej infrastruktury kolejowej. Jak wskazuje P. Kotler [Kotler, 1999, s. 210] regulacja taka prowadzi do ustalenia przez monopolistę niższych cen i do rozszerzenia skali produkcji (w tym przypadku: dostępu do usług) w imię dobra społecznego. Konkurencyjność bowiem nie jest wyłącznie rezultatem przedsiębiorczości i nie zachodzi automatycznie w wyniku zmian w otoczeniu, lecz stanowi efekt działań wielu aktorów rozwoju społeczno-gospodarczego.

## Literatura

1. Barcik J., Czech P. (2010), *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – część 1*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej”, Seria: Transport z. 67.
2. *Będzie konkurencja dla PKP*, <http://bezkompasu.pl/bedzie-konkurencja-dla-pkp>, dostęp dnia 15.10.2012.
3. Bieczek J. (2012), *Klienci odwracają się od transportu kolejowego*, [www.rynekkolejowy.pl/33245/FOK\\_2012\\_Klienci\\_odwracaja\\_sie\\_od\\_transportu\\_kolejowego.htm](http://www.rynekkolejowy.pl/33245/FOK_2012_Klienci_odwracaja_sie_od_transportu_kolejowego.htm), dostęp dnia 20.10.2012.
4. *Deklaracja programowa VII Krajowego Zjazdu Delegatów Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Muszyna Złockie* (2012), 18-20.04., <http://www.fzzk.pl/dokumenty/Program2012-2016.pdf>, dostęp dnia 16.10.2012.
5. Furgalski J., *Program rozwoju kolei to tylko strategia przetrwania*, „Portal Gospodarczy/ Logistyka” (2009), 4 lutego, [http://logistyka.wnp.pl/furgalski-program-rozwoju-kolei-to-tylko-strategia-przetrwania-pkp,71580\\_1\\_0\\_0.html](http://logistyka.wnp.pl/furgalski-program-rozwoju-kolei-to-tylko-strategia-przetrwania-pkp,71580_1_0_0.html), dostęp dnia 15.10.2012.

6. Głowacki P. (2011), *PKP CARGO ogranicza konkurencję*, „Finanse”, 22.11., <http://finanse.nf.pl/Artykul/12637/PKP-CARGO-ogranicza-konkurencje/konkurencja-PKP-Cargo-UOKiK>, dostęp dnia 16.10.2012.
7. Grzeszak A. (2011), *O wyższości konkurencji Wolny rynek? Wolne żarty!*, 7 kwietnia, <http://www.polityka.pl/rynek/ekonomia/1513948,1,o-wyzszosci-konkurencji.read#ixzz27TqEaSwp>, dostęp dnia 16.10.2012.
8. Jonas A. (2002), *Strategie konkurencji na rynku usług bankowych*, Biblioteka menedżera i bankowca, Warszawa.
9. *Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce* (2010), Raport UOKiK, 30 października.
10. *Kolej dużych prędkości w Polsce*, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej\\_duzych\\_prędkosci\\_w\\_Polsce](http://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_duzych_prędkosci_w_Polsce), dostęp dnia 10.05.2012.
11. *Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki* (2009), raport pod kier. prof. dr. hab. Aleksandra Surdeja, Centrum im. Adama Smitha, Warszawa, 3 września.
12. Kotler P. (1999), *Marketing: analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*, SJA Wydawnictwo, Warszawa.
13. Maciąg M., Rytel K. (2006), *Ocena efektywności modernizacji i remontów linii kolejowych w Polsce*, Raport Centrum Zrównoważonego Transportu, nr 3, Warszawa.
14. *NIK o Grupie PKP* (2010), <http://www.nik.gov.pl/aktualnosci/grupa-pkp.html>, dostęp dnia 17.11.2012.
15. Noga A. (1993), *Dominacja a efektywna konkurencja*, SGH, Warszawa.
16. Piechociński J. (a), *Kolejowe stawki dostępu*, [www.piechocinski.blog.org.pl](http://www.piechocinski.blog.org.pl), dostęp dnia 15.10.2012.
17. Piechociński J. (b), *Rynek kolejowy w Polsce*, [www.piechocinski.blog.org.pl](http://www.piechocinski.blog.org.pl), dostęp 15.10.2012.
18. *PKP pseudokonkurencja państwowa*, <http://ortdoks.salon24.pl/178778/PKP-pseudo-konkurencja-panstwowa>, dostęp dnia 10.05.2012.
19. Rydzyński P. (2008), *Na szynach bez konkurencji*, „Polska Dziennik Bałtycki”, 07 października.
20. Samuelson W.F., Marks S.G. (1998), *Ekonomia menedżerska*, PWE, Warszawa.
21. *Strategia dla transportu kolejowego do r. 2013* (2007), Ministerstwo Transportu, Warszawa.
22. *Strategia grupy kapitałowej PKP na lata 2012 -2015* (2012), Rynek Kolejowy, 9 listopada.
23. Ślubowski S., *Biznes za 10 mln dolarów* (2010), w: *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – część 1*, J. Barcik, P. Czech, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria: Transport z. 67.

24. Trammer K., *Dwójka na szynach* (2011), w: „Z biegiem szyn”, nr 4 (54), lipiec-sierpień. [www.zbs.net.pl](http://www.zbs.net.pl), dostęp dnia 10.05.2012.
25. Trammer K., *Konkurencja na torach – czyżby zmowa rządu i spółek grupy PKP?* (2010), 13 maja, <http://www.polskaliberalna.net/index.php/informacje-gospodarcze/942-konkurencja-na-torach-czyzby-zmowa-rzadu-i-spolek-grupy-pkp.html>, dostęp dnia 10.05.2012.
26. Ustawa z dnia 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym, Dziennik Ustaw Nr 86 Poz. 789.
27. *Z Niemiec nadszedła konkurencja dla PKP* (2010), Gazeta Wyborcza, 6 stycznia.
28. *Zadowoleni z usług kolei? Raczej nie w Polsce*, [http://wyborcza.pl/1,75,248,12546692,Zadowoleni\\_z\\_uslug\\_kolei\\_Raczej\\_nie\\_w\\_Polsce.html](http://wyborcza.pl/1,75,248,12546692,Zadowoleni_z_uslug_kolei_Raczej_nie_w_Polsce.html), dostęp dnia 10.05.2012.

## Streszczenie

W opinii zarówno pasażerów jak i specjalistów, organizacja transportu kolejowego w Polsce nie jest ani logiczna ani efektywna. Stąd pytanie: Czy kolej w dzisiejszym polskim wydaniu ma szansę przewyższyć napierające alternatywne środki komunikacji? W artykule przedstawiono sytuację kolei po zmianach z 2001r. oraz podjęto próbę odpowiedzi na pytanie czy na rynku kolejowym w Polsce mamy do czynienia ze zdrową konkurencją czy z monopolizacją? W podsumowaniu wskazano na działania, które zaplanowano celem poprawy sytuacji polskiego kolejnictwa.

## Słowa kluczowe

usługi kolejowe, konkurencja, monopol

## Building a competitive advantage or a monopoly on rail transport market in Poland (Summary)

In the opinion both of specialists and passengers, organization of rail transport in Poland is neither logical nor effective. Hence the question: Has the railways a chance to overcome the alternative means of transport? In the article, the situation of railways after the changes of 2001 was analyzed as well as an attempt to answer the question: Have we a real healthy competition or rather a monopole in the rail market in Poland? The actions planned to improve the situation of the polish railways are indicated in the summary.

## Keywords

rail services, competition, monopoly