

Adam Fularz

Rola urzędów antymonopolowych w rozwoju rynku kolejowego

Reformy kolei, jakie miały miejsce przez ostatnie dekady w Europie, miały za zadanie stworzenie warunków dla zaistnienia konkurencji na torach. Jednak między stworzeniem możliwości prawnej a rzeczywistym zaistnieniem na rynku leży tak wiele przeszkód, iż często wymaga to ogromnych interwencji ze strony instytucji powołanych do zwalczania monopolu.

Rola konkurencji

Konkurencja na rynku kolei ma te same zalety, co na innych rynkach. Dzięki niej powstaje zróżnicowana oferta, która w większości odpowiada różnorodnym potrzebom klientów. Stymuluje innowacje i zmusza przedsiębiorstwa, by potrzeby klientów stały się wytycznymi ich działania. Konkurencja zmusza do wydajnej alokacji zasobów, podczas gdy monopol prowadzi do zminimalizowanej ilości produktów i innowacji oraz do niewydolności.

Konkurencja prowadzi zazwyczaj do niższych cen dla użytkowników. Jeśli na rynku nie ma już konkurencji, to pozostawione w monopolistycznej pozycji przedsiębiorstwo może zaniechać wysiłków, by wprowadzać na rynek nowe wysokojakościowe usługi za przystępne ceny. Może wykorzystywać pozycję rynkową, jaką uzyskało. W tej sytuacji przedsiębiorstwa nie są już zmuszone do pozostania konkurencyjnymi na rynku. Tracą motywację do wprowadzania innowacji i redukcji kosztów. W efekcie oferują coraz bardziej przestarzałe produkty po zawyżonych cenach. Klient nie ma już wyboru między różnorodnymi produktami i jest skazany na usługi o nieatrakcyjnym stosunku jakości do ceny.

Długofalowo przedsiębiorstwa te popadają w sytuację, gdzie wejście na rynek nowego oferenta może je wepchnąć w głęboki kryzys, który może prowadzić do zwolnień lub likwidacji przedsiębiorstwa. Także dostawcy, pośrednicy, pracownicy są dotknięci przez ten kryzys. Ta sytuacja odbija się także na odbiorcach usług, którzy ponoszą wyższe koszty z powodu blokującego konkurencję zachowania ich usługodawców. Przez to hamowana jest dynamika tych przedsiębiorstw lub całych branż. To wszystko najbardziej dotyka konsumenta końcowego poprzez droższe produkty i usługi, małą różnorodność wyboru oraz zahamowany postęp techniczny i gospodarczy. Pozycja monopolistyczna jest tak wysoce szkodliwa dla niektórych branż na rynku, iż upoważnia ona do interwencji instytucji publicznych.

Nadużycie pozycji monopolistycznej oznacza, że przedsiębiorstwo ma na rynku tak silną pozycję, że może postępować z nim bez zwracania uwagi na reakcję konkurentów, odbiorców usług lub konsumentów końcowych. W tym przypadku przedsiębiorstwo może próbować nadużywania swej pozycji, poprzez osłabianie swych dotychczasowych konkurentów lub ograniczanie dostępu nowych konkurentów na rynek. Wspólnotowa polityka antymonopolowa stawia sobie za cel chronienie wydajnej konkurencji na europejskim rynku. Konkurencja jest głównym elementem gospodarki rynkowej, przeciwstawiającej sobie popyt i po-

daż. Oferenci wprowadzają swoje produkty na rynek, by te odpowiadały zapotrzebowaniom klientów, którzy dążą do znalezienia najlepszego dla nich stosunku ceny i jakości produktu lub usługi. Aby to umożliwić, konieczna jest konkurencja pomiędzy oferentami. Wymusza ona na podmiotach gospodarczych, aby szukały możliwości jak najlepszego ustalenia stosunku cena/jakość w swych produktach lub usługach tak, by najlepiej zabezpieczyć popyt. Jest to prosty i niebywale wydajny instrument, by zapewnić usługi i produkty wysokiej jakości ich użytkownikom za umiarkowaną cenę. Ponadto instrument ten skłania przedsiębiorstwa do wydajności ekonomicznej w celu zapewnienia sobie konkurencyjności na rynku. Wzmacnia to pozycję europejskiej gospodarki wobec głównych partnerów handlowych w handlu światowym.

Na mocy Traktatu tworzącego Unię Europejską, Komisja Europejska zyskała wiele uprawnień do prowadzenia aktywnej polityki antymonopolowej, które zostały sprecyzowane w rozporządzeniu 2003/1, takie jak:

- zabronienie karteli ograniczających konkurencję lub nadużycia pozycji monopolistycznej na rynku (np. zmywy cenowe pomiędzy konkurentami);
- kontrola fuzji i przejęć przedsiębiorstw;
- liberalizacja gałęzi gospodarki opanowanych przez monopole (np. otwarcie dla wolnej konkurencji sektora telekomunikacyjnego);
- kontrola subwencji dla podmiotów gospodarczych z pieniędzy podatników (np. wstrzymanie pomocy finansowej dla przedsiębiorstwa, którego sytuacja nie rokuje poprawy oraz surowe egzekwowanie zasady, że nieprawidłowo przyznana pomoc finansowa dla przedsiębiorstw w krytycznym stanie musi zostać zwrócona, jeśli przyznano ją niezgodnie z przepisami i uderzyło to w konkurentów danych firm).

W celu egzekucji swoich postanowień komisja ma wiele możliwości karania opornych przedsiębiorstw lub złych praktyk krajów członkowskich. Są to surowe kary finansowe, których wysokość uwarunkowana jest od okoliczności zaostrzających lub łagodzących (takich jak np. współpraca winowajcy z Komisją).

Dekada reform kolei

Reformy kolei w Europie rozpoczęły się 12 lat temu, gdy wydana została Dyrektywa 91/440, nakazująca rachunkowe oddzielenie działalności przewozowej od zarządzania infrastrukturą i systemami bezpieczeństwa i kontroli ruchu. Intencją było przekazanie tej kosztowej działalności, która znacznie obciąża przewoźników kolejowych, na rzecz państwa. Niezależny przewoźnik kolejowy występuje o przyznanie trasy przejazdu z punktu A do B w zamian za zwykłą opłatę za wykorzystanie infrastruktury. Dostęp do infrastruktury zakłada neutralność podmiotu przyznającego trasę przejazdu na torach, która może być tylko zagwarantowana przez instytucję niezależną prawnie i organizacyjnie od działalności przewozowej na kolejach. Przewoźnik kolejowy (nawet narodowy)

nie będzie nigdy przyznawał dostępu do torów w sposób nie dyskryminujący swych konkurentów.

Jako że reformy kolei w wielu krajach Unii Europejskiej wciąż nie stworzyły instytucji gwarantujących nieograniczony dostęp do infrastruktury, pojawia się tu wiele zaburzeń i problemów polegających na próbach blokowania wolnej walki konkurencyjnej ze strony istniejących podmiotów o ustabilizowanej pozycji rynkowej. Jest to sprzeczne z podstawowymi postanowieniami leżącymi u podstaw utworzenia Unii Europejskiej. Gwarantują one system gospodarczy broniący praw wolnego rynku, na którym panuje wolna walka konkurencyjna.

Komisja Europejska podejmuje działania na rzecz umożliwienia wolnej konkurencji na tym rynku. Prawne warunki funkcjonowania takiego rynku regulują wydane Dyrektywy 2001/12, 2001/13 i 2001/14. W ramach tzw. II pakietu kolejowego, znajdującego się w trakcie procesu legislacyjnego, dyrektywy te zostaną uzupełnione.

W ramach swoich uprawnień Komisja podjęła w sierpniu 2003 r. fundamentalną decyzję dla rozwoju wolnej konkurencji w przewozach pasażerskich, nakazując włoskiemu monopolistcie Ferrovie dello Stato (FS), by dopuścił jednego z 260 licencjonowanych przewoźników niemieckich, firmę Georg Verkehrsorganisation (GVG) do świadczenia usług przewozowych z RFN przez Bazyleę do Mediolanu.

Mario Monti, komisarz UE ds. Konkurencji, szefujący Directorate-General for Competition – specjalnej instytucji zwalczającej monopole, zapewnia iż ta decyzja to zielone światło dla innych podobnych przedsięwzięć, np. z Malmö w Szwecji do Niemiec, czy nawet w połączeniach do Polski. Konsumenci będą mieli większy wybór, a przewozy kolejowe staną się atrakcyjniejsze wobec innych środków transportu – oświadcza komisarz na łamach prasy codziennej [3].

GVG jest bardzo małym przewoźnikiem kolejowym, który od 24.09.2000 r. obsługuje – we współpracy ze szwedzkim przewoźnikiem SJ – nocne połączenie Berlin – Saßnitz Fährhafen – Malmö. Przedsiębiorstwo nie dysponowało początkowo własną lokomotywą i wynajmowało innych przewoźników z ich lokomotywami do prowadzenia składu (między innymi przewoźnika EBG). Dopiero od 2002 r. GVG wykonuje to zadanie samodzielnie.

Spółka od 1995 r. starała się o prawo obsługi trasy pasażerskiej z Niemiec do Mediolanu, planując dwa pociągi dziennie, które kursowałyby o godzinę krócej niż obecnie, gdyż między Bazyleą a Mediolanem nie miałyby przystanków. Pomimo zgody strony szwajcarskiej, włoski FS odmówił jakichkolwiek rozmów z GVG. Do tej pory trasę Bazylea – Mediolan obsługiwało 10 pociągów w ramach konsorcjum Cisalpino, będącego efektem współpracy włoskiej FS i szwajcarskiej SBB (przejazd trwa ponad pięć godzin). W odpowiedzi na skargę mniejszego przewoźnika Komisja Europejska nakazała zaniechanie praktyk monopolistycznych według dyrektywy unijnej z 1991 r., grożąc w przeciwnym razie FS bardzo wysoką karą.

Walka konkurencyjna na sieci niemieckiej

W ramach reformy kolei niemieckich od 1 stycznia 1994 r. przyznano prawo wszystkim licencjonowanym przedsiębiorstwom przewozowym (a działa tam obecnie 260 przewoźników) do wykorzystywania sieci kolejowej publicznych zarządów kolei (głównie kolei federalnych DB). Umożliwiło to rozwój konkurencji na szynach. Niemieckie prawodawstwo kolejowe jest bardzo liberal-

ne i dopuszcza na rynek niemalże wszystkich chętnych. Nawet osoby fizyczne (natürliche Personen), które chcą wykonywać przewozy kolejowe samodzielnie (np. maszynista posiadający własną lokomotywę i prowadzący przewozy na własny rachunek), mają prawną możliwość świadczenia tych usług. Wraz z otwarciem sieci kolejowej dla wszystkich podmiotów pojawiły się liczne problemy. Pierwszy z nich dotyczy odpłatności za infrastrukturę kolejową, drugi obejmuje problematykę sprawiedliwego rozdziału tras przejazdu pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami. Dodatkowy problem występuje wówczas, gdy sieć kolejowa jest obsługiwana przez przedsiębiorstwo, które wobec innych oferentów jest dostawcą i jednocześnie ich konkurentem, co dotyczy DB Netz AG – niemieckiego monopolu sieci kolejowych, prawnie i organizacyjnie uzależnionego od DB AG.

Urzędem nadzorującym poprawność procesu deregulacji rynku i przyznawania tras przejazdu jest niemiecki Urząd Kolei – das Eisenbahn-Bundesamt, pełniący funkcję regulatora rynku (Regulierungsbehörde). Urząd ten, za pomocą wydziału dostępu do sieci (Referat Netzzugang), sprawdza cały czas poprawność walki konkurencyjnej, np. czy trasy przejazdu i warunki dostępu dla przewoźników nie dyskryminują mniejszych oferentów. Od 1994 r. przeprowadzono 150 spraw, i w trzech czwartych wina leżała po stronie DB AG. Jednak już w 2003 r. sytuacja uległa poprawie. Zamówienia na przyznanie tras przejazdu złożyło ponad 100 niezależnych przewoźników, z czego 98% przyjęło zaproponowane im warunki. Na kolejach niemieckich jest niedyskryminowany dostęp do infrastruktury kolejowej – odpiera zarzuty na łamach prasy rzecznik kolei niemieckich p. Pietschmann – bez tego nie działałoby tutaj około 250 przewoźników – mówi on na łamach *Financial Times Deutschland*. Niemniej spory kończą się sądownie, czego przykładem może być problem z dostępem do sieci największego konkurenta DB AG, przewoźnika Connex z francuskiego koncernu Vivendi.

Stosowany w Niemczech model konkurencji prowadzi do coraz bardziej wyrównanego rozkładu sił rynkowych w kierunku oligopolu. Największy przewoźnik DB przewozi rocznie 1,7 mld pasażerów, dziennie kursują 30 552 pociągi tej firmy, która ma wciąż 94% udział w obsłudze kolejowego ruchu towarowego na terenie RFN, 93% udział w rynku pasażerskich przewozów regionalnych (lokalnych) i aż 99,5% w segmencie ruchu dalekobieżnego.

Günther Knieps, autor książki *Konkurencja w sieciach: Potencjały reform w sektorach kolejnictwa i lotnictwa* [2], krytykuje niemiecką reformę kolei uchwaloną w grudniu 1993 r. Pokazuje on braki w polityce regulacji ze strony ministerstwa i urzędu kolejnictwa. Wskazuje na rosnącą liczbę skarg ze strony konkurencyjnych wobec DB AG kolei regionalnych oraz zagranicznych. Bez wnikania w szczegóły sporu monopolu kolejowego DB AG z ponad 200 innymi przewoźnikami z terytorium RFN, uwidacznia ogólne przyczyny niepowodzeń. Są to: różnicowanie cen dostępu do infrastruktury od ilości zamówionej usługi, co powoduje preferowanie dominujących uczestników rynku, ponieważ głównie spółki-córki monopolu DB AG mogą osiągnąć udziały w rynku pozwalające na uzyskanie rabatów. Podział cenowy na rodzaje pociągów jest zorientowany na potrzeby *status quo* dominacji DB AG i nie odpowiada innowacyjności pozostałych konkurentów. Autor odnosi wrażenie, iż ceny dostępu do sieci tworzone przez DB AG są wewnętrznymi cenami rozrachunkowymi pomiędzy spółkami-córkami i działami monopolu, natomiast obcy oferenci

nie są mile widziani. Nawet jeśli kolejne etapy reform przekształcają przedsiębiorstwa w osobne spółki akcyjne, to pozostawienie „panującego” DB AG jako holdingu spowoduje pozostawienie możliwości dyskryminacji innych jego uczestników. Dopiero po całkowitym rozwiązaniu holdingu oraz organizacyjnym i prawnym rozdzielaniu powiązań między poszczególnymi częściami monopolu znikną motywy zarządcy infrastruktury do dyskryminowania i rugowania z rynku innych przewoźników. Żądanie całkowitego wydzielenia infrastruktury i dworców z monopolu DB AG i utworzenia spółki Infrastruktur-AG pojawia się coraz częściej w kontekście dyskusji na temat dyskryminowania innych przewoźników. Mimo iż część argumentów G. Kniepsa została już uwzględniona przy kolejnych reformach, a nieuczciwe stopniowanie cen wyeliminowano, to wciąż pozostają ogromne pola nieuregulowanego rynku, co widać na wielu fragmentach niemieckiej sieci kolejowej, gdzie np. na liniach lokalnych wciąż kursują jeszcze klasyczne, nieekonomiczne składy złożone z kilkudziesięciotonowej lokomotywy i kilku wagonów zamiast często kursujących energooszczędnych wagonów motorowych. Te kursują głównie na tych liniach, gdzie przeprowadzano otwarte przetargi na świadczenie usług przewozowych. Dotychczas w RFN przeprowadzono przetargi na 97 linii kolejowych (w sumie 69 mln 354 tys. pociągów rocznie). Warto zauważyć, iż gdyby w Polsce przeprowadzono tyle samo przetargów co w RFN, to niemalże połowa pracy przewozowej podlegałaby otwartym przetargom, a ponad 90 linii zmieniłoby się przez przewoźnika w drodze tej procedury.

Nieuczciwa walka konkurencyjna w Szwecji

Niezwykle interesujące, z ekonomicznej perspektywy, zajścia miały miejsce podczas wejścia na rynek nowych operatorów prywatnych zaraz po pełnej liberalizacji rynku kolejowego w Szwecji w 1988 r. W tym kraju po raz pierwszy w Europie oddzielono prawnie i organizacyjnie zarządzanie infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej. Utworzona została Narodowa Administracja Kolei Banverket, co stworzyło warunki do konkurencji na sieci. Szczególnie ciekawa jest historia tej konkurencji i jej efekty dla szwedzkiego regionu Jönköping, słabo zaludnionego obszaru, mającego wiele podobieństw z nisko zaludnionymi regionami Polski północnej. Zarząd transportu regionalnego z tego regionu utworzył spółkę JLT, której zadaniem było zarządzanie siecią transportu publicznego w regionie oraz kontraktowanie przewoźników do realizacji połączeń autobusowych i kolejowych.

Walka konkurencyjna, jaką stoczył nowy przewoźnik BK Tåg z koleją państwową podczas swojego wejścia na rynek przewozowy w tym regionie 14 lat temu, jest interesującą ilustracją zagrożeń występujących podczas demonopolizacji już istniejącego rynku. Spór dwóch przewoźników dotyczył przetargu na obsługę połączeń regionalnych. W 1989 r. do przetargu na obsługę połączeń kolejowych w tym regionie stanęło 3 oferentów: koleje SJ, BK Tåg oraz Linjetåg. Przetarg wygrało BK Tåg, kończąc tym samym monopol SJ w regionie.

Wejście na rynek nie obyło się bez drobnych nieprzyjemności ze strony pracowników kolei SJ odpowiedzialnych z obsługę systemów informacyjnych oraz kontroli ruchu. W Nässjö perony odjazdu zmieniono bez informowania pasażerów z megafonów i ci wsiedli do złych pociągów. Pociągi konkurenta dostawały bardzo niski priorytet, kiedy zbliżały się do stacji węzłowych w tym samym czasie co pociągi SJ. Te złe praktyki zakończyły się w momencie zwrócenia się przez konkurencyjnego przewoźnika

oraz zamawiającej usługi spółki JLT do zarządu kolei SJ ze skargą na te praktyki. Konflikt nasilił się najbardziej w grudniu 1990 r., kiedy to spór skończył się nawet czasowym zawieszeniem przewozów na okres dwóch tygodni, bowiem kolej SJ odebrała wagony motorowe przekazane wcześniej samorządowi do obsługi tej linii. Sytuacja unormowała się, gdy JLT zawarł umowę o leasingu tych pojazdów od kolei SJ.

Nowy przewoźnik zaczął się rozwijać na rynku, wprowadził nawet dodatkowe pociągi konkurujące z koleją SJ na głównej linii regionu Nässjö – Jönköping, stając się pierwszym szwedzkim operatorem rywalizującym równoległymi kursami z koleją pań-



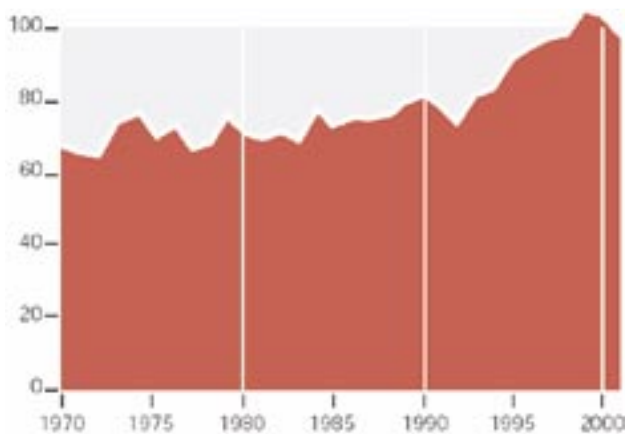
Rys. 1. Ruch pociągów według przewoźników na państwowej infrastrukturze kolejowej w czerwcu 2001 r. Źr. The Swedish Rail Sector 2001

stwową na głównych liniach. Cios dla nowego przewoźnika przyszedł 10 lat temu, podczas przetargu jesienią 1993 r., kiedy to kolej SJ wygrała wszystkie usługi w regionie, a BK Tåg stracił nawet kursy konkurujące z SJ, których nie uwzględniono w przetargu. BK Tåg oskarżył kolej SJ o zaniżenie ceny na przetargu poniżej kosztów własnych, by odebrać rynek konkurentowi i złożył oficjalną skargę do urzędu antymonopolowego Konkurrensverket, zarzucając nadużycie dominującej pozycji na rynku.

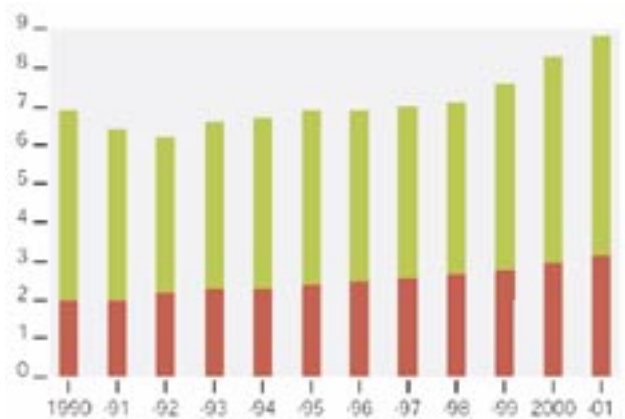
Konflikt zaowocował sporem zakończonym procesem sądowym w szwedzkim urzędzie antymonopolowym Konkurrensverket. Kolej państwową oskarżono o praktyki monopolistyczne i zaniżanie cen na przetargach, broniąc się przed wejściem nowych firm tak, aby nowe firmy ponoszące na początku wyższe koszty stałe niż monopolista nie były w stanie osiągać przez dłuższy czas zysku na tym rynku. Autorzy opracowań na ten temat używają nawet określenia: predatory monopolistic behaviour. Proces ciągnął się dwa lata i urząd antymonopolowy doszedł do tej samej konkluzji co pokonany konkurent: nie wszystkie koszty kolei SJ zostały uwzględnione w ofercie z jaką stanęła ona do przetargu i zastosowała ona dumping cenowy subwencjonując go z pieniędzy podatników. Zakończyło się to pozwaniem kolei SJ do sądu przez Konkurrensverket (dobry przykład pozwania instytucji państwowej przez inną instytucję państwową, mimo protestów tej pierwszej) i skazaniem tej kolei w 1998 r. przez sąd na 8 mln koron kary, od

której kolej SJ złożyła apelację. Umożliwiło to też dochodzenie odszkodowania od SJ przez BK Tåg, ale sprawa nieuczciwej walki nie była definitywnie zakończona w 2000 r., kiedy opublikowano ostatnią anglojęzyczną publikację na ten temat (por. [1]).

Wejście nowego operatora zrewolucjonizowało praktyki obsługi pociągów, bowiem BK Tåg zmuszało swych pracowników do większego zakresu obowiązków niż kolej państwowa (np. maszyniści tankowali paliwo i sprzątały pojazdy szynowe). Wprowadzono również wiele cennych innowacji w dziedzinie obsługi i techniki, które zostały później podjęte przez innych operatorów. Na linii Länstågen liczba pasażerów, mierzona tygodniowo, zwiększyła się z 10,5 tys. w 1990 r. do 21 tys. w październiku 1996 r. i była powiązana z dwukrotnym wzrostem liczby usług przewozowych oferowanych na tej trasie, co było wywołane trzema przetargami (1989, 1993, 1998) na wykonywanie przewozów na tej trasie. Przetargi spowodowały obniżenie kosztów wykonywania usług (mierzonej stawką za pociągokilometr) o 21% w przypadku pierwszego przetargu i o 25% w przypadku drugiego (dane JLT). Konfliktowa sytuacja unormowała się w momencie, gdy w 1998 r. na linii tego regionu wszedł trzeci przewoźnik, BSM Järnväg, a kolej SJ AB zaczęła nawet współpracować z koleją BK Tåg, w sytuacjach awaryjnych używając nowemu operatorowi swego taboru! Obecnie SJ ma bardziej przyjazny stosunek wobec konkurentów, naśladuje ich innowacje i stara się unikać otwartych konfliktów.



Rys. 2. Wzrost wewnątrz krajowych przewozów towarowych (w mln t) w Szwecji
 Źr. The Swedish Rail Sector 2001



Rys. 3. Wzrost przewozów pasażerskich (w mld paskm) w Szwecji (kolor czerwony – ruch regionalny, zielony – ruch dalekobieżny)
 Źr. The Swedish Rail Sector 2001

Podsumowanie

Wprowadzenie pod koniec ubiegłego wieku konkurencji na sieć kolejową zrewolucjonizowało dotychczasowy obraz kolejnictwa i skierowało rozwój sytuacji w korzystnym kierunku dla klienta. Jednocześnie zauważyć można przykłady typowej dla innych branż walki konkurencyjnej, której napięcie i ciężar emocjonalny jest znaczny, a muszą to wytrzymać instytucje państwowe nadzorujące walkę konkurencyjną na tym rynku. Gdyby kolej państwowa pozostawała wciąż w silnej strefie wpływów politycznych, takie aktywne i odważne działania niezależnych podmiotów, jak w Szwecji nie byłyby możliwe. Przypuszczalnie również nie byłby możliwy tak duży wzrost przewozów pasażerskich, jak w Szwecji.

Również w RFN walka konkurencyjna przybiera coraz bardziej agresywny charakter, a przewoźnicy coraz jawniej występują przed opinią publiczną: przewoźnik Connex w jednej ze swoich fotografii reklamowych użył motywu czoła swojego pociągu regionalnego przebijającego i rozrywającego logo „Deutsche Bahn” – największego niemieckiego operatora i najgroźniejszego swego konkurenta. Taka odważna, bezkompromisowa strategia wejścia na rynek wymusza na władzach odpowiedzialnych za transport kolejowy, by bardziej chroniły sprzeczne interesy poszczególnych podmiotów, które coraz agresywniej i bezwzględnie walczą o rynek.

Konkurencja w tej branży wciąż jest w wielu krajach europejskich w powijakach, ale to ona jest przyczyną rekordowo wysokich wzrostów przewozów pasażerskich w Wlk. Brytanii (wzrost liczby podróży z 740 mln w okresie poprzedzającym prywatyzację do ponad 1 mld w 2003 r.) oraz znacznego zwiększenia przewozów w Szwecji (rys. 2 i 3). Te dwa kraje zdecydowanie pobiły dotychczasowe rekordy wzrostu przewozów w skali całego kraju na tym rynku.

Urzędy antymonopolowe są groźbą dla nieuczciwych graczy, iż ich metody zostaną odkryte podczas procesu sądowego, nawet

Tablica 1

Liczba przewoźników kolejowych na terenie Unii Europejskiej według Eurostat, VDV i obliczeń własnych

Kraj	Liczba przewoźników			Udział największego przewoźnika w przewozach pasażerskich	Konkurencja bezpośrednia dwóch niezależnych od siebie przewoźników na jednej linii	Przetargi na wykonywanie przewozów
	według Eurostat z 1999 r.	według innych badań	w tym pasażerskich (według szacunków autora)			
Austria	17		10	b.d.	b.d.	b.d.
Belgia	4		1 ⁴⁾	b.d.	+	b.d.
Dania	22		17	92 do 95% ¹⁾	+	+
Finlandia	3		2	b.d.	b.d.	+
Francja	27		5 ³⁾	> 98% ¹⁾	b.d.	b.d.
Grecja	b.d.	1	1	b.d.	b.d.	b.d.
Hiszpania	6		6	83,33% ²⁾	-	b.d.
Holandia	5		4	95 do 97% ¹⁾	+	+
Irlandia	2		2	b.d.	b.d.	b.d.
Luxemburg	1		1 ⁴⁾	b.d.	+	b.d.
Niemcy	132	339 (dr H. Höhnscheid, VDV) 260 liczba wydanych licencji	212 (dr H. Höhnscheid, VDV)	92,5% ²⁾ w ruchu regionalnym 99,5% ²⁾ w ruchu dalekobieżnym	+	+
Portugalia	1		1	100% ¹⁾	—	b.d.
Szwecja	30		10	55% ²⁾ w ruchu regionalnym 95% ²⁾ w ruchu dalekobieżnym	+	+
Włochy	131		28	b.d.	+	b.d.
Wielka Brytania	116		27	Brak dokładnych danych po prywatyzacji BR	+	+
Suma	497		329			

b.d. – brak danych.

¹⁾ Według liczby przewiezionych pasażerów.

²⁾ Według liczby pociągokilometrów.

³⁾ Konkurencja w przewozach pasażerskich we Francji (CDG Express, Compagnie des Chemins de fer Départementaux, CFTA - Société Générale de Chemin de Fer et de Transports Automobiles grupy Connex, Chemin de fer de la Provence, Chemin de fer de la Corse) ma bardzo niewielkie znaczenie.

⁴⁾ Na sieci na dużą skalę kursują pociągi pasażerskie przewoźników z innych krajów UE na podstawie wzajemnych umów (SNCF, DBAG, SNCB w Luksemburgu, Thalys, NS, SNCF w Belgii).

Tablica 2

Liczba przewoźników kolejowych w wybranych krajach przystępujących do Unii Europejskiej w 2004 r. według danych UIC i obliczeń własnych

Kraj	Liczba przewoźników według badań autora	Z tego przewoźników pasażerskich (według szacunków autora)	Konkurencja bezpośrednia dwóch niezależnych od siebie przewoźników na jednej linii
Czechy	48 ¹⁾ w 2001 r. wg ČSÚ (Transport Yearbook 2002)	5	+
Estonia	6	3	+
Litwa	1	1	-
Łotwa	5	3	-
Polska	14 licencjonowanych przez UTK, faktycznie ok. 25 ⁵⁾	5 ²⁾	- ³⁾
Słowacja	3	2	-
Słowenia	1	1	-
Węgry	3	3 ⁴⁾	+

b.d. – brak danych.

¹⁾ Dla 2001 r. wg ČSÚ (Transport Yearbook 2002). Por. http://www.mdcrcz/text/roценка_02/Yearbook/obsah.htm, dostęp dnia 03/01/04.

²⁾ PKP Intercity, PKP PR, PKP WKD, PKP SKM, SKPL.

³⁾ Spółki PKP nie są przewoźnikami niezależnymi kapitałowo.

⁴⁾ Także prywatna kolej Gysev i komunalna kolej HEV.

⁵⁾ Uwzględniono poprzednich koncesjonowanych przewoźników (sprzed czerwca 2003) oraz komunalnych przewoźników na liniach wąskotorowych, którzy mogą jednak wkrótce zaprzestać działalności w przypadku niemożności wniesienia opłaty w wysokości ponad 8000 zł (1750 euro) za licencję.

jeśli ślady takiego dumpingu są skrętnie ukryte w bilansach i poufnych dokumentach. Wówczas nieprzychylna reakcja opinii publicznej, wrogo nastawionej do nieuczciwych graczy, może być wystarczającą karą na rynku, gdzie o sukcesie decydują już nie układy personalne, ale rzeczywiste wysiłki menedżerów, uczciwie redukujących koszty, i przychylność podmiotów zamawiających usługi, dla których dowiedziona sądownie nieuczciwość jednego z przewoźników może już być wystarczającym argumentem do definitywnego odrzucenia jego oferty z przetargu.

Myliłby się jednak ktoś, kto sądziłby iż konkurencja na sieci rozwiąże wszystkie bolączki tego sektora. Tych jest zdecydowanie więcej: cała ekonomika infrastruktury transportowej jest głęboko zaburzona państwowym interwencjonizmem. Państwo alokując pieniądze podatników tylko w sieć drogową stworzyło efekt sieci polegający na tym, że siecią drogową dojedziemy wszędzie, mimo że jej boczne odcinki są permanentnie deficytowe i utrzymywane tylko ze względów społecznych. One jednak nie będą zamknięte tak, jak zamykane są lokalne i regionalne odcinki infrastruktury kolejowej. Gdyby jednak ktokolwiek zdecydował się wprowadzić wolny rynek w infrastrukturze drogowej, wówczas użytkownicy bocznych dróg musieli by ponieść wysokie koszty ich utrzymania (np. 50 zł za przejazd 8 km boczną drogą). Wówczas sieć drogową znacznie skurczyłaby się, a jej wykorzystywanie byłoby opłacalne tylko na odcinkach, gdzie ruch jest bardzo intensywny. Boczne odcinki byłyby najprawdopodobniej zamknięte z uwagi na brak chętnych do pokrywania bardzo wysokich kosztów ich utrzymania. Dodatkowo sieć drogową powinna zostać obciążona odsetkami z *capital bounded* – kapitału, jaki zużytkowano na jej budowę i który powinien przynosić wolnorynkowe odsetki typowe dla sektora prywatnego, nie wspominając o zyskach.

Przypuszczalnie i bez tego sieć drogową w obliczu zderzenia z rzeczywistymi kosztami utrzymania dróg lokalnych skurczyłaby się do szkieletu głównych dróg i straciła swój główny atut – uniwersalność, a pozycja kolei w konkurencji z drogami byłaby dużo lepsza. Byłby to sprawiedliwy stan ekonomicznej równowagi w zaopatrzeniu w infrastrukturę. Niestety, wprowadzenie takiego mechanizmu nie jest społecznie możliwe, a ekonomika tego

sektora znajduje się w stanie dalekim od ekonomicznego *ekwilibrium*, za co jedyną winę ponosi rozpasany państwowy interwencjonizm początków XX w.

Władze powinny wreszcie zrozumieć, że winę za problemy tego sektora ponoszą one same, powodując swoją ingerencją ekonomicznie nierealne sytuacje rynkowe. Powinny zatem podjąć decyzję: czy ingerować w celu przywrócenia optimum ekonomicznego w dziedzinie infrastruktury, czy też dalej podążać w kierunku sprzecznym zarówno ze zrównoważonym rozwojem, jak też i z typową dla wolnego rynku sprawiedliwą alokacją funduszy na rozwój infrastruktury. Wydaje się jasne, że optimum ekonomiczne leży gdzie indziej, i przechyla się zdecydowanie bardziej na korzyść kolei niż w obecnym pseudowolnorynkowym układzie, gdzie wolny rynek panuje tak naprawdę tylko w dostępie do sieci drogowej, ale już nie w jej finansowaniu. Na kolejach jest „tylko” odwrotnie: mamy bardzo wolny rynek w finansowaniu infrastruktury. Czy optimum kiedyś powróci?



➤ *Dokończenie ze s. 44*

I jeszcze jeden wniosek jaki się nasuwa. Postanowienia Dyrektywy 91/440 w jej najważniejszym art. 9 dotyczącym uzdrowienia finansowego przedsiębiorstw kolejowych są jeszcze w Polsce do wykonania przed nami.



Literatura

- [1] *Traktat ustanawiający Unię Europejską. Wersja skonsolidowana*. Oficjalne Wydawnictwa Wspólnot Europejskich. Luksemburg 1997.
- [2] Biała Księga. *Prawidłowe opłaty za użytkowanie infrastruktury*. COM 98/466.
- [3] Biała Księga. *Strategia rewitalizacji kolei Wspólnoty*. COM 96/421.
- [4] Biała Księga. *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*. COM 2001/370) z 12.09.2001 r.

Literatura:

- [1] *Changing Trains. Railway reform and the role of competition, The experience of six countries*. Edited by D. van de Velde. Wyd. Ashgate 2001–2002.
- [2] Knieps G.: *Wettbewerb In Netzen: Reformpotentiale in den Sektoren Eisenbahn und Luftfahrt*. Walter-Eucken Institut. Wyd. JCB MOHR Tuebingen 1996.
- [3] *Przełom w europejskim transporcie kolejowym*. Gazeta Wyborcza, 28 sierpnia 2003 r.
- [4] *Bahn muss beim Wettbewerb noch Hausaufgaben machen*. Financial Times Deutschland' ftd.de, 13.2.2003 r.
- [5] Höhnscheid H.: *Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs 2003: Verzeichnis der öffentlichen Eisenbahnen*. Online w Internecie, www.vdv.de.

- [5] Komunikat Komisji dla rady Unii Europejskiej i Parlamentu Europejskiego. *W stronę zintegrowanego europejskiego obszaru kolejowego*. COM 2002/21 z 23.01.2002 r.
- [6] Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu. *SEC(2003) 759 final* z 10 czerwca 2003 r.
- [7] Rabsztyn M., Raczyński J.: *Nowy projekt rozporządzenia o transporcie publicznym w UE*. Technika Transportu Szynowego 9/2002.
- [8] *Rail Liberalisation Index 2002*. Berlin 2003.
- [9] Dyr T., Raczyński J.: *Źródła finansowania zakupów taboru*. Technika Transportu Szynowego 6/2003.
- [10] *Eurail Freight Declaration. Perspectives of rail freight*. Monachium, 22 maja 2003.