

Juliusz Engelhardt

## Zasady analizy sektorowego otoczenia rynkowego w ramach studiów wykonalności projektów taborowych w transporcie kolejowym

*W artykule omówiono zasady analizy i oceny sektorowego otoczenia rynkowego przedsiębiorstw w ramach studiów wykonalności projektów taborowych w transporcie kolejowym. W uwagach wprowadzających podkreślono konieczność zaprezentowania w Studium Wykonalności ogólnego kontekstu sektora transportu, w którym funkcjonuje beneficjent projektu inwestycyjnego, w aspekcie deklarowanych kierunków polityki transportowej, potencjalnych zmian w systemach regulacyjnych transportu w nawiązaniu do sytuacji w sferze realnej transportu. Następnie wskazano na elementy składowe tego rodzaju analiz, które należy rozpocząć od nawiązań do deklarowanej polityki państwa w sektorze transportu. Następnie należy scharakteryzować stan infrastruktury transportowej, gałęziowe systemy regulacyjne, ogólne zasady dostępu użytkowników do infrastruktury transportowej oraz poziom i strukturę przewozów. Odrębnym problemem analitycznym jest ocena kierunków i natężenia konkurencji międzygałęziowej w transporcie oraz konieczność zidentyfikowania istniejących trendów w zakresie zapotrzebowania na usługi przewozowe a także trendów w zakresie zmian techniczno – technologicznych w transporcie. Na zakończenie wskazano na konieczność identyfikacji i krótkiego opisu sektorowych ryzyk związanych z wykonywaniem działalności przewozowej.*

**Słowa kluczowe:** sektor transportu, analiza otoczenia sektorowego, tabor kolejowi.

Część Studium Wykonalności dotycząca bieżącej i prognozowanej sytuacji sektora transportu pasażerskiego i/lub towarowego powinna bazować na dostępnych informacjach o stanie i perspektywach rozwojowych transportu. Celem analizy, która powinna mieć charakter syntetyczny, jest charakterystyka sektora przewozów pasażerskich i/lub towarowych poprzez pryzmat takich elementów, jak: kierunki polityki transportowej państwa w przewozach pasażerskich i/lub towarowych, w tym zasady udzielania wsparcia finansowego w zakresie usług publicznego transportu zbiorowego, gałęziowe systemy regulacyjne, w tym regulacja dostępu do infrastruktury transportowej. Ponadto w tej części Studium Wykonalności powinny mieć miejsce syntetyczne nawiązania do tzw. sfery realnej sektora transportu pasażerskiego i/lub towarowego w postaci zaprezentowania poziomu i struktury przewozów pasażerskich i/lub towarowych oraz dostępnych prognoz tych przewozów, wskazania na zakres konkurencji międzygałęziowej w transporcie pasażerskim i/lub towarowym, krótkiego omówienia trendów zmian popytu na przewozy pasażerskie/towarowe i zmian techniczno-technologicznych w sektorze a także wskazanie na potencjalne ryzyka związane z wykonywaniem przewozów pasażerskich i/lub towarowych. W przypadku, gdy projekt inwestycyjny będzie współfinansowany z funduszy unijnych należy dokonać w tej części odpowiednich odniesień tego projektu do dokumentów programowych Unii Europejskiej oraz do dokumentów

programu operacyjnego w ramach, którego będzie realizowane dofinansowanie projektu.

### Polityka transportowa państwa

Polityka transportowa państwa jest elementem systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Aktualnie dokumentem nadrzędnym określającym strategię rozwoju kraju jest „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku),<sup>1</sup> natomiast aktualnym dokumentem jednej z dziewięciu horyzontalnych strategii określających politykę transportową państwa jest „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”<sup>2</sup>.

W zakresie polityki transportowej wobec sektora transportu pasażerskiego i/lub towarowego należy zidentyfikować te elementy, które mogą mieć na bieżąco oraz w przyszłości znaczenie dla projektu inwestycyjnego będącego przedmiotem SW. W szczególności przedmiotem odniesienia powinny być:

- ❖ ogólna wizja rozwojowa transportu, w tym działania na rzecz eliminacji tzw. wykluczenia transportowego i ochrony środowiska,
- ❖ deklarowane kierunki rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu lotniczego mogące w przyszłości wpływać na zmiany dostępności transportowej obszarów kraju a także na istniejącą sieć połączeń wewnątrz krajowych i międzynarodowych (w ramach sieci TEN-T i poza tą siecią),
- ❖ deklarowane kierunki działań na rzecz zmian strukturalnych popytu na przewozy pasażerskie, w kierunku ograniczania przejazdów samochodami prywatnym na rzecz korzystania z komunikacji zbiorowej i/lub deklarowane kierunki działań na rzecz zmian strukturalnych popytu na przewozy towarowe w celu zwiększenia udziału rynkowego przewozów mniej obciążających środowisko naturalne i ograniczających kongestję oraz inne negatywne skutki (koszty) zewnętrzne,
- ❖ deklarowane kierunki działań na rzecz wzrostu bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz ułatwień korzystania z transportu przez osoby niepełnosprawne i z ograniczoną zdolnością do poruszania się,
- ❖ deklarowany system finansowania transportu, w tym finansowania inwestycji infrastrukturalnych i taborowych oraz system finansowania działalności zarządców publicznie dostępnej infrastruktury i operatorów przewozów wykonujących przewozy na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

### Stan infrastruktury transportowej

W kontekście deklarowanej polityki transportowej zaleca się przedstawienie w Studium Wykonalności ogólnych charakterystyk infrastruktury transportu z podziałem na infrastrukturę drogową, kolejową i lotniczą. W przypadku infrastruktury lotniczej chodzi w szczególności o elementy punktowe tej infrastruktury, czyli o lotniska pasażerskie, których liczba jest niewielka. Natomiast

infrastruktura drogowa i kolejowa ma charakter sieciowy i można ją charakteryzować wieloma wskaźnikami ilościowymi i jakościowymi. W zakresie infrastruktury drogowej zaleca się syntetycznie przedstawienie podstawowych wskaźników długości dróg według stosowanej klasyfikacji oraz wskaźników gęstości sieci drogowej na jednostkę powierzchni i ludności. Można również, w miarę dostępności materiałów z GDDKiA<sup>3</sup>, podać podstawowe wskaźniki oceny stanu technicznego nawierzchni drogowej. Elementem charakterystyki sieci drogowej powinny być również dane o istniejącej sieci autostrad i dróg ekspresowych, ponieważ na tego rodzaju drogach koncentrują się największe potoki przewozowe, konkurencyjne względem pozostałych gałęzi transportu.

Ocenę stanu infrastruktury kolejowej przeprowadza się przy użyciu dość dużej liczby mierników (wskaźników) o charakterze ilościowym i jakościowym, wyróżniając przy tym trzy branże: drogową, elektroenergetyczną oraz automatyki i telekomunikacji. W ramach oceny ilościowej infrastruktury kolejowej w zakresie branży drogowej podaje i analizuje się przede wszystkim wskaźniki długości linii eksploatowanych przez zarządcę infrastruktury, z podziałem na kategorie linii oraz zmiany, jakie następują po upływie wyodrębnionych okresów czasu. Ocena ilościowa stanu infrastruktury kolejowej w branży elektroenergetycznej polega na zestawianiu w szeregi czasowe takich wskaźników jak między innymi: długość linii kolejowych zelektryfikowanych, długość sieci trakcyjnej, liczba podstacji trakcyjnych wraz z urządzeniami. Do oceny ilościowej infrastruktury kolejowej w branży automatyki i telekomunikacji można wykorzystać takie wskaźniki jak między innymi: długość linii kolejowych wyposażonych w urządzenia ETCS i GSM – R, długość linii kolejowych z blokadą samoczynną, długość linii kolejowych z blokadą półsamoczynną. Zestawienia ilościowe wskaźników infrastruktury kolejowej z kilku kolejnych lat pozwalają na śledzenie w czasie ich zmian bezwzględnych oraz zmian strukturalnych, co z kolei pozwala na uchwycenie występujących trendów w analizowanym zakresie, które mogą być ocenione jako pozytywne lub negatywne.

Zestawienia wskaźników ilościowych infrastruktury kolejowej należy uzupełnić oceną jakości infrastruktury, z wykorzystaniem:

- ❖ wskaźników dostępności sieci kolejowej, takich jak gęstość sieci kolejowej i gęstość kolejowych punktów transportowych na jednostkę powierzchni i na jednostkę liczby ludności, uzupełnionych oceną przestrzennego rozmieszczenia (układu) sieci na danym obszarze,
- ❖ bilansów zmian prędkości rozkładowej linii kolejowych na sieci na przestrzeni ostatnich lat, pozwalających uchwycić trend pozytywny lub negatywny w zakresie zmian dopuszczalnych prędkości,
- ❖ analizy struktury dopuszczalnych prędkości maksymalnych,
- ❖ analizy struktury linii kolejowych według dopuszczalnego naciśku osi taboru na szynę.

## Gałęziowe systemy regulacyjne

Gałęziowe systemy regulacyjne nakładają określone, dodatkowe względem ogółu, wymagania prawne wobec przedsiębiorstw funkcjonujących w niektórych sektorach gospodarki. Minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym wobec całego transportu na obszarze kraju. Poszczególne gałęzie funkcjonują na podstawie odrębnej ustawy lub nawet kilku ustaw i wobec tego cały transport (pasażerski i towarowy) jest sektorem szczególnie regulowanym, przy czym w transporcie kolejowym i lotnictwie funkcjonują wy-

odrębnione urzędy regulacyjne pod nazwą odpowiednio Urząd Transportu Kolejowego (UTK) i Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC). Podstawowe akty ustawodawcze odnoszące się do transportu to:

- ❖ ustawa Prawo lotnicze<sup>4</sup>,
- ❖ ustawa o transporcie drogowym<sup>5</sup> i ustawa o czasie pracy kierowców<sup>6</sup>,
- ❖ ustawa o transporcie kolejowym<sup>7</sup>,
- ❖ ustawa o publicznym transporcie zbiorowym<sup>8</sup>.

Wymienione akty prawne, wraz z przepisami wykonawczymi tworzą złożony system regulacyjny poszczególnych gałęzi transportu, który może ulegać i w praktyce dość często ulega zmianom.

Wnioskodawcy i beneficjenci projektów inwestycyjnych powinni śledzić te zmiany a ich możliwe kierunki sygnalizować w Studium Wykonalności projektu. W szczególności chodzi tu o dwa rodzaje potencjalnych zmian, które mogą mieć wpływ na warunki realizacji projektu, a mianowicie:

- a) zmiany dotyczące warunków techniczno – eksploatacyjnych oraz ekonomiczno – finansowych funkcjonowania przedsiębiorstw w sektorze, takie jak między innymi:
  - zmiany przepisów i norm technicznych pojazdów,
  - zmiany wymagań w zakresie parametrów środowiskowych,
  - zakazy i nakazy stosowania określonych materiałów eksploatacyjnych,
  - zaostrzenie norm dopuszczalnego hałasu transportowego,
  - zmiany wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu,
  - nowe wymagania odnośnie dostosowania pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych,
  - zmiany norm zdrowotnych i szkoleniowych personelu transportowego,
  - nowe pozwolenia i certyfikaty, których uzyskanie wiąże się z dodatkowymi wydatkami, nowe opłaty, itp.
- b) zmiany dotyczące barier wejścia do sektora nowych przedsiębiorców mogące wpływać pozytywnie lub negatywnie na warunki konkurencji w sektorze a tym samym oddziaływać na wyniki ekonomiczno – finansowe przedsiębiorstw, takie jak między innymi:
  - odejście od licencjonowania działalności na rzecz koncesjonowania działalności lub odwrotnie (licencja jest łagodniejszą, natomiast koncesja uznaniową, ostrzejszą formą reglamentowania działalności gospodarczej),
  - zaostrzenie wymagań kapitałowych uzyskania licencji,
  - zaostrzenie wymagań majątkowych uzyskania licencji,
  - zmiany wymaganych norm wartości ubezpieczeń obligatoryjnych.

## Dostęp użytkowników do infrastruktury transportowej

W sektorze transportu operatorzy przewozów mają gwarantowany przez państwo swobodny i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury transportowej, która ma publiczny charakter. Jednakże warunki tego dostępu są zróżnicowane dla konkurujących ze sobą gałęzi transportu. W lotnictwie cywilnym powszechnie stosowane są opłaty lotniskowe (za starty i lądowania samolotów) i opłaty infrastrukturalne (za korzystanie z elementów wyposażenia lotniska), zatwierdzone przez Prezesa ULC, które mają podstawę prawną w ustawie Prawo lotnicze. W transporcie drogowym jedynie za korzystanie z części autostrad i dróg ekspresowych ich użytkownicy ponoszą, ustalane przez zarządców tych dróg opłaty, na podstawie odrębnej ustawy<sup>9</sup>. Natomiast w transporcie kolejowym opłaty za dostęp do infrastruktury mają charakter powszechny, za-

twierdzone są przez Prezesa UTK, a ich podstawę prawną stanowi ustawa o transporcie kolejowym.

Opłaty za dostęp do infrastruktury mają bezpośredni wpływ na sytuację ekonomiczno-finansową przedsiębiorstw transportowych, a tym samym oddziałują na warunki ekonomiczne realizacji projektów objętych Studiami Wykonalności przygotowywanymi przez wnioskodawców i beneficjentów. Z tego powodu w SW zaleca się treści dotyczące:

- ❖ polityki kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym w przewozach pasażerskich i/lub towarowych,
- ❖ oceny wpływu poziomu opłat za dostęp do infrastruktury na rentowność działalności transportu drogowego, kolejowego i lotniczego w przewozach pasażerskich i/lub towarowych,
- ❖ przewidywanych zmian polityki opłat za dostęp do infrastruktury w sektorze transportu w perspektywie czasowej analizy zawartej w SW,
- ❖ oceny wpływu istniejącego systemu opłat za dostęp do infrastruktury transportowej na realizację zasady polityki transportowej „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” a tym samym na wyrównywanie warunków konkurencji międzygałęziowej.

## Poziom i struktura przewozów

Poziom i międzygałęziowa struktura przewozów na danym obszarze stanowi zawsze punkt wyjściowy wszelkich analiz związanych z popytem na usługi przewozowe. Zaleca się ażeby w Studium Wykonalności przedstawić dane dotyczące międzygałęziowego podziału przewozów pasażerskich za ostatnich 10 lat w liczbie przewiezionych pasażerów i/lub ładunków oraz wielkości wykonanej pracy przewozowej w pasażerokilometrach/tonokilometrach dla przewozów w transporcie samochodowym<sup>10</sup>, kolejowym i lotniczym. Na bazie tego zestawienia należy wyliczyć strukturę międzygałęziowego podziału przewozów pasażerskich i/lub towarowych, a obliczenia można uzupełnić zestawieniem wskaźników dynamiki przewozów i pracy przewozowej. Wymienione zestawienia powinny być podstawą do sformułowania syntetycznej oceny i ewentualnie zidentyfikowania historycznych trendów w zakresie:

- ❖ zmian bezwzględnej poziomu przewozów pasażerskich i/lub towarowych ogółem i w poszczególnych gałęziach,
- ❖ zmian struktury międzygałęziowego podziału (splitu) przewozów,
- ❖ tempa zmian przewozów i pracy przewozowej.

Ponadto na podstawie prezentowanych statystyk przewozowych można wyliczyć i zaprezentować syntetyczne, ogólnokrajowe wskaźniki ruchliwości komunikacyjnej ludności rozumiane, jako liczba przejazdów zidentyfikowana z liczbą przewiezionych pasażerów w danej gałęzi (rodzaju) transportu przypadającą w danym roku na 1 obywatela kraju oraz zidentyfikować historycznie istniejące trendy odnośnie tych wskaźników.

Wszelkie zidentyfikowane trendy w zakresie przewozów pasażerskich i/lub towarowych a także dostępne dokumenty polityki transportowej powinny być podstawą dla zalecanej do przedstawienia w SW ogólnej prognozy przewozów pasażerskich i/lub towarowych na poziomie krajowym z podziałem na gałęzie transportu, uwzględniającej perspektywę czasową realizowanego projektu.

## Konkurencja międzygałęziowa w transporcie

Konkurencja międzygałęziowa występuje pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi różnych gałęzi, których usługi są w stanie zaspokajać tego samego rodzaju (substytucyjne) potrzeby prze-

wozowe. Występuje również na tych rynkach, na których istnieją możliwości kreowania nowych potrzeb i wdrażania nowych rozwiązań w miejsce dotychczasowych lub pomiędzy przewoźnikami zabiegającymi o te same czynniki produkcji transportowej. Konkurencja międzygałęziowa ma charakter relacyjny, a zatem dotyczy sub-rynków przewozowych gdzie wykonuje się przewozy pomiędzy konkretnymi punktami geograficznymi. W związku z tym, w ramach globalnego popytu na przewozy można wyodrębnić takie segmenty rynku, których uczestnicy – usługobiorcy reprezentują takie same lub podobne potrzeby i preferencje, a w ramach podaży – usługodawcy z różnych gałęzi oferują zbliżone, odpowiadające potrzebom i preferencjom usługi. W transporcie pasażerskim konkurencja międzygałęziowa ma miejsce na wyodrębnionych sub-rynkach relacyjnych i może polegać przykładowo na<sup>11</sup>:

- ❖ rywalizacji przewoźników komunikacji zbiorowej, lotniczych, samochodowych (autobusowych), kolejowych in gremio lub każdego z osobna o pozyskanie pasażerów korzystających dotychczas z komunikacji indywidualnej (samochody prywatne),
- ❖ rywalizacji przewoźników autobusowych i mikrobusowych z przewoźnikami kolejowymi o pozyskanie pasażerów w przewozach między-regionalnych i między-aglomeracyjnych na średnie i dalekie odległości,
- ❖ rywalizacji przewoźników lotniczych i kolejowych, a w niektórych przypadkach również autobusowych, o pozyskanie pasażerów w przewozach na średnie i dalekie odległości.

W transporcie towarowym konkurencja międzygałęziowa ma miejsce również na wyodrębnionych subrynkach relacyjnych i może polegać między innymi na:

- ❖ rywalizacji przewoźników drogowych, kolejowych i żeglugi śródlądowej w zakresie przewozów masowych,
- ❖ rywalizacji przewoźników drogowych, kolejowych w zakresie przewozów chemikaliów i ładunków niebezpiecznych na średnie i duże odległości,
- ❖ rywalizacji przewoźników drogowych, kolejowych w zakresie przewozów paliw płynnych,
- ❖ rywalizacji przewoźników drogowych, kolejowych w zakresie przewozów kontenerów i nadwozi wymiennych.

Odniesienia do konkurencji międzygałęziowej w sektorze transportu zawarte w Studium Wykonalności powinny mieć związek z danym projektem. W przypadku, gdy występuje na bieżąco oraz gdy dostrzega się możliwość wystąpienia tego rodzaju konkurencji, należy określić:

- ❖ konkretne subrynki relacyjne gdzie występuje lub wystąpi konkurencja, z określeniem wielkości przewozów,
- ❖ rodzaje i siłę oddziaływania instrumentów konkurencji oddziałujących na bieżąco i w dalszej perspektywie czasowej na preferencje konsumentów usług przewozowych,
- ❖ wpływ oddziaływania konkurencji na sytuację ekonomiczno-finansową wnioskodawcy i beneficjenta projektu, wraz oceną zagrożeń związanych z działalnością konkurentów z innych gałęzi transportu.

## Trendy w zakresie zapotrzebowania na usługi przewozowe

Trendy w zakresie zapotrzebowania społecznego na usługi przewozów pasażerskich należy przedstawić w kontekście demograficznym, obejmującym między innymi:

- ❖ liczebność ludności na danych obszarach wraz z identyfikacją układu osadniczego,
- ❖ prognozy demograficzne, obejmujące również strukturę wiekową ludności,



- ❖ rynek pracy na tle przestrzennego rozmieszczenia głównych ośrodków przemysłowych i głównych trendów w zakresie poziomu zatrudnienia.

Na tle sytuacji demograficznej kraju należy wskazać na potrzeby transportowe ludności z określeniem relacji głównych potoków pasażerskich, związanych z takimi segmentami rynku przewozowego, jak:

- ❖ wewnątrz krajowe przewozy między-aglomeracyjne,
- ❖ wewnątrz krajowe przewozy między-regionalne,
- ❖ wewnątrz krajowe przewozy związane z turystyką, rekreacją i wypoczynkiem,
- ❖ przewozy międzynarodowe.

Identyfikacji trendów zapotrzebowania społecznego na usługi przewozowe można dokonać odpowiadając na następujące pytania analityczno-badawcze:

- ❖ w jakim kierunku, wzrostowym czy spadkowym, pójdzie cały krajowy rynek publicznego transportu zbiorowego w okresie odniesienia projektu,
- ❖ czy transport drogowy indywidualny samochodami prywatnymi utrzyma się w tendencji wzrostowej w okresie odniesienia projektu,
- ❖ w jakim kierunku pójdzie rynek autobusowych przewozów dalekobieżnych oraz rynek autobusowych przewozów wewnątrz-regionalnych,
- ❖ jak będzie się rozwijał rynek wewnątrz krajowych przewozów lotniczych,
- ❖ w jakim kierunku pójdzie rynek kolejowych przewozów dalekobieżnych oraz rynek kolejowych przewozów regionalnych.

Trendy w zakresie zapotrzebowania na usługi przewozów towarowych należy przedstawić w z uwzględnieniem ogólnej sytuacji gospodarczej kraju, w tym przewidywanych zmian w strukturze produkcji materialnej, np. zmian w przemyśle wydobywczym, zmian w zakresie produkcji energii oraz innych zmian strukturalnych i lokalizacyjnych w przemyśle, z uwzględnieniem preferencji potencjalnych usługobiorców. Ponadto należy odnieść się do trendów w zakresie przewozów intermodalnych.

### **Zmiany techniczno-technologiczne w transporcie**

Zaleca się ażeby w Studium Wykonalności przedstawić syntetycznie przewidywane kierunki zmian techniczno-technologicznych w transporcie, które potencjalnie mogą mieć bezpośredni lub pośredni związek z danym projektem. W cytowanym, obowiązującym aktualnie dokumencie polityki transportowej przewiduje się, że nowe rozwiązania, które znajdą zastosowanie w transporcie, będą jednocześnie<sup>12</sup>:

- ❖ pozwalać na zintegrowanie poszczególnych gałęzi transportu i ograniczać koszty zarządzania transportem (m.in. poprzez systemową integrację informacji),
- ❖ wpływać na optymalizację ruchu i zarządzanie infrastrukturą,
- ❖ skutkować lepszą obsługą informacyjną użytkowników usług transportowych,
- ❖ przekładać się na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- ❖ ograniczać negatywny wpływ transportu na środowisko i klimat, poprawiać jego efektywność energetyczną,
- ❖ uwzględniać skutki zmian klimatu oddziałujące na infrastrukturę i działalność transportową, przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- ❖ zapewniać zbieranie i udostępnianie danych dotyczących transportu, przede wszystkim w formacie do czytania maszynowego, bez żadnych ograniczeń licencyjnych i zastrzeżeń, aby maksymalnie zwiększyć ponowne użycie danych.

Deklarowane obecnie główne kierunki działań na rzecz wdrażania postępu techniczno-technologicznego w transporcie, to przede wszystkim: powszechna cyfryzacja, tzw. Inteligentne Systemy Transportowe (ITS), budowa pojazdów autonomicznych w transporcie drogowym i kolejowym, systemy ERTMS i GSM-R w transporcie kolejowym, budowa kolei próżniowej (hyperloop), systemy telematyczne usprawniające zarządzanie, informatyczne systemy umożliwiające szeroką integrację taryfowo-biletową przewoźników pasażerskich.

W Studium Wykonalności należy przeprowadzić odniesienia do możliwych wdrożeń nowych rozwiązań innowacyjnych w transporcie, które mogą mieć związek i potencjalny wpływ na warunki realizacji projektu w okresie objętym analizą.

### **Sektorowe ryzyka związane z wykonywaniem przewozów**

Sytuacja społeczno-gospodarcza w poszczególnych sektorach gospodarki, w tym w sektorze transportu, ma niewątpliwie związek ze zmianami ryzyka rozumianego, jako potencjalne zagrożenia pogorszenia sytuacji ekonomiczno-finansowej lub prawnej w danym sektorze, przekładające się potencjalnie na niemożność osiągnięcia zakładanych celów, co odnosi się również do wszelkich projektów inwestycyjnych. Zaleca się wyszczególnienie w Studium Wykonalności wraz z krótką charakterystyką następujących grup ryzyka, związanego z funkcjonowaniem sektora transportu:

- ❖ ryzyko niekorzystnych zmian w zakresie ekonomicznych warunków prowadzenia działalności,
- ❖ ryzyko nadmiernego wzrostu konkurencji w poszczególnych gałęziach transportu,
- ❖ ryzyko niekorzystnych dla przedsiębiorstw zmian w systemie regulacyjnym,
- ❖ ryzyko ograniczenia wsparcia finansowego operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Ryzyko niekorzystnych zmian warunków prowadzenia działalności może wiązać się np. z ogólnym spadkiem popytu na przewozy, co może prowadzić do ograniczenia sprzedaży usług przewozowych, zmniejszenia stopnia wykorzystania taboru przewozowego i w rezultacie do pogorszenia wyników finansowych operatorów przewozów.

Przyczynami spadku popytu na przewozy pasażerskie transportem zbiorowym mogą być takie czynniki specyficzne, jak na przykład<sup>13</sup>:

- ❖ wzrost przejazdów transportem indywidualnym,
- ❖ substytucja przewozów elektroniczną, zdalną obsługą petentów wszelkich instytucji,
- ❖ zmiany w preferencjach konsumentów,
- ❖ ograniczenie tempa wzrostu lub spadek płac realnych,
- ❖ wzrost bezrobocia.

Z kolei przyczynami spadku popytu na przewozy towarowe mogą być między innymi takie czynniki jak:

- ❖ recesja gospodarcza skutkująca spadkiem PKB,
- ❖ zmiany i przesunięcia lokalizacyjne przemysłu,
- ❖ spadek poziomu inwestycji w gospodarce, zwłaszcza o charakterze infrastrukturalnym,
- ❖ zmiany w strukturze eksportu i importu.

Z punktu widzenia operatora przewozów danej gałęzi transportu przyczyną spadku przewozów może być konkurencyjne przejmowanie usługobiorców przez przewoźnika z innej gałęzi transportu.

Niekorzystne zmiany mogą wystąpić również w zakresie kosztów produkcji w danej gałęzi transportu. Zaliczyć tu można m.in.:

- ❖ wzrost stawek podatkowych i opłat (podatek od nieruchomości, opłaty dzierżawne, opłaty środowiskowe i inne),
- ❖ gwałtowny i nieprzewidziany wzrost cen podstawowych paliw, surowców i materiałów (ropa naftowa, stal, metale kolorowe),
- ❖ nałożenie obowiązku wykonania dodatkowych inwestycji w zakresie ochrony środowiska naturalnego,
- ❖ wzrost kosztów zatrudnienia siły roboczej.

Nadmierny wzrost konkurencji w danej gałęzi transportu może również prowadzić do niekorzystnych zmian warunków prowadzenia działalności przedsiębiorstw, zwłaszcza w gałęziach transportu charakteryzujących się niskimi barierami wejścia. Zbyt duża liczba konkurentów w branży powoduje nadpodaż potencjału produkcyjnego, co jeszcze bardziej zaostrza warunki konkurencji. Ostra konkurencja prowadzić może do tzw. „wojen cenowych” w ramach, których powszechne staje się stosowanie cen niższych od kosztów przewozów. Niski poziom cen a zwłaszcza stosowanie cen poniżej kosztów własnych znacznie pogarsza sytuację ekonomiczno-finansową poszczególnych przewoźników, jakkolwiek dla szeroko rozumianej klienteli jest to zjawisko korzystne.

Ryzyko zmian w systemie regulacyjnym obejmuje możliwe zmiany przepisów prawa gospodarczego obejmujące zarówno całą gospodarkę jak i sektor transportu. Polski system prawny charakteryzuje się dużą niestabilnością. Bardzo często zmianom ulegają przepisy prawa podatkowego. Niestabilne są również przepisy w zakresie ochrony zdrowia i ubezpieczeń społecznych. Często zmieniają się także przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. Niestabilny i dynamicznie zmieniający się system prawa gospodarczego zawsze niesie za sobą ryzyko nieprzewidzianego wzrostu kosztów lub wydatków kapitałowych. Ponadto częste zmiany przepisów a także ich rosnąca zawilgość zwiększają znacznie ryzyko niejednoznacznych interpretacji oraz wdrażania wobec przedsiębiorstw postępowań karno-skarbowych lub administracyjnych.

Wsparcie finansowe dla operatorów publicznego transportu zbiorowego w formie rekompensat za świadczenie usług publicznych oraz dotacyjnego wyrównywania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych jest udzielane przez budżet centralny oraz budżety regionalne. Możliwość udzielania tego wsparcia zależy od sytuacji finansów publicznych, która jest dobra w sytuacji stabilizacji gospodarki i jej wzrostu, ale może ulec wydatnemu pogorszeniu w sytuacji wystąpienia kryzysu gospodarczego. Stąd bierze się ryzyko ograniczenia wsparcia finansowego operatorów publicznego transportu zbiorowego.

## Przypisy

- <sup>1</sup> Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia: Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – Monitor Polski 2017, poz. 260.
- <sup>2</sup> Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – Monitor Polski 2019, poz. 1054.
- <sup>3</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad publikuje systematycznie raporty o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych – [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)
- <sup>4</sup> Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112.
- <sup>5</sup> Dz. U. 2001 Nr 125 poz. 1371.
- <sup>6</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1155.
- <sup>7</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 710 – tekst ujednolicony.
- <sup>8</sup> Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 – tekst ujednolicony.

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym – Dz. U. 1994 Nr 127 poz. 627.

<sup>10</sup> Statystyki GUS transportu samochodowego obejmują przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym, bez komunikacji miejskiej, realizowane przez przewoźników zatrudniających powyżej 9 osób.

<sup>11</sup> Szerzej na temat konkurencji międzygałęziowej w transporcie, zob.: J. Engelhardt, Transport kolejowy, w: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, praca zbiorowa pod red. B. Liberadzkiego i L. Mindura, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa – Radom, s. 148 – 151. Zob. też: G. Rosa, Nowoczesny marketing kolejowych przewozów pasażerskich, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2020, s. 94 – 97.

<sup>12</sup> Strategia Zrównoważonego ..., op. cit., s. 126 – 127.

<sup>13</sup> Szerzej na temat czynników popytu na przewozy, zob.: J. Engelhardt, Analiza i ocena działalności gospodarczej przedsiębiorstw kolejowych, wydanie II, CeDeWu, Warszawa 2019, s. 78 – 81.

## Bibliografia

1. J. Engelhardt, Zasady oceny działalności gospodarczej przedsiębiorstw kolejowych, wydanie II, CeDeWu, Warszawa 2019
2. J. Engelhardt, Transport kolejowy, w: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, praca zbiorowa pod red. B. Liberadzkiego i L. Mindura, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa – Radom
3. G. Rosa, Nowoczesny marketing kolejowych przewozów pasażerskich, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2020
4. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – Monitor Polski 2017, poz. 260
5. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – Monitor Polski 2019, poz. 1054.

## Autor:

Prof. dr hab. **Juliusz Engelhardt**, Uniwersytet Szczeciński

### Principles of the sectoral market environment analysis as part of the feasibility studies for rolling stock projects in rail transport

The article discusses the principles of analysis and evaluation of the sectoral market environment of enterprises within the framework of feasibility studies of rolling stock projects in rail transport. The introductory remarks emphasized the need to present in the Feasibility Study the general context of the transport sector in which the beneficiary of the investment project operates, in terms of the declared directions of transport policy, potential changes in transport regulatory systems in relation to the real transport situation. Then, the components of this type of analysis were indicated, which should be started with references to the declared state policy in the transport sector. Then, the condition of the transport infrastructure, branch regulatory systems, general principles of user access to the transport infrastructure, as well as the level and structure of transport should be characterized. A separate analytical problem is the assessment of the directions and intensity of intersectoral competition in transport and the need to identify the existing trends in the demand for transport services as well as trends in the field of technical and technological changes in transport. Finally, the need to identify and briefly describe the sectoral risks related to the performance of the transport activity was indicated.

**Keywords:** transport sector, analysis of the sectoral environment, rolling stock.