

Bogdan TOFILSKI

ROZWÓJ RYNKU TOWAROWEGO PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH Z PERSPEKTYWY PRYWATNEGO OPERATORA PRZEWOZOWEGO

Streszczenie. Niniejsze opracowanie jest próbą oceny rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce u schyłku 2004 roku. Będzie to ocena subiektywna – przedstawione zostanie spojrzenie prywatnego przewoźnika kolejowego.

Wskazując główne siły sił oddziałujących na układ rynkowy i oceniając ich dynamikę, wywidzono prognozę kierunków zmian.

THE GOODS MARKET DEVELOPMENT OF THE RAILWAY CARRIAGE FROM THE PRIVATE TRANSPORT OPERATOR POINT OF VIEW

Summary. This particular introduction focuses on the trial of the market assessment connected with the railway carriage of goods in Poland at the end of year 2004. It will be the subjective assessment- the private railway operator point of view will be presented. Pointing out the main forces influencing on the market system and estimating its dynamics, the flow forecast of changes has been established.

1. RYNEK TOWAROWYCH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH – ETAPY ROZWOJU

1.1. Rok 1998 – cenzurą

Transport kolejowy aż do 1998 r. pozostawał dziedziną praktycznie wyłączoną ze sfery stosunków rynkowych, stanowiąc swoistą enklawę w systemie ekonomicznym zdominowaną przez państwowe PKP, korzystające z wszelkich przywilejów monopolisty. Wprowadzona w 1997 r. ustawa o transporcie kolejowym zrewolucjonizowała relacje w tej sferze gospodarki, dekretując otwarcie krajowej sieci dla konkurencji. Istotą przyjętych rozwiązań było oddzielenie zarządzania infrastrukturą (drogą kolejową) od wykonywania przewozów, co miało umożliwić konkurencję różnych przewoźników wykonujących przewozy na tej samej sieci dróg kolejowych.

Koncepcja ta w istocie stanowiła wdrożenie dyrektyw unijnych, określających kierunki rozwoju systemu transportu kolejowego w krajach Unii dla zwiększenia jego konkurencyjności wobec innych branż. Nowoczesne w skali kontynentu regulacje prawne nie zostały w pełni wprowadzone w życie, ponieważ były blokowane przez broniące swej monopolistycznej pozycji PKP, mające silne wpływy polityczne. Brak faktycznego wydzielenia z PKP struktur zarządzających infrastrukturą umożliwił tej firmie blokowanie dostępu do sieci PKP innym przewoźnikom.

1.2. Rok 2001 – regres rynku

Zadekretowany w ustawie o transporcie kolejowym, w jej ówczesnym brzmieniu, poziom liberalizacji rynku nie przystawał do stopnia zaawansowania restrukturyzacji PKP. Prace nad ustawą o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP bardzo szybko poszły w bardzo niebezpiecznym kierunku – zmian w ustawie o transporcie kolejowym, zmierzających do ograniczenia zakresu wcześniej udzielonych koncesji.

Zmiana roli koncesji i wykorzystanie ich jako narzędzia reglamentacji dostępu do rynku dały efekt w postaci przedziwnego kształtu rynku, na którym współegzystowały (bo przecież nie konkurowały w pełnym tego słowa znaczeniu) firmy o różnych uprawnieniach wynikających z zakresów ich koncesji: PKP CARGO SA - z pełnym dostępem do rynku i pozostali przewoźnicy, których koncesje zostały ograniczone bądź rzeczowo (mogli przewozić tylko określone towary), bądź terytorialnie (możliwość wykonywania przewozów tylko w ściśle określonych relacjach), albo – najczęściej – i rzeczowo i terytorialnie. Model rynku skonstruowany w ten sposób odbierał przewoźnikom możliwości rozwoju, ograniczając w nienaturalny sposób szanse konkurowania nie tylko wewnątrz branży, ale także z transportem samochodowym, a przy tym utrudniał przygotowania do podjęcia konkurencji na otwierającym się w nicodległej perspektywie europejskim rynku przewozów.

1.3. Rok 2002 – początek rzeczywistej liberalizacji rynku

Zmiany w systemie funkcjonowania transportu kolejowego spowodowane wejściem w życie nowej ustawy o transporcie kolejowym (z 28.03.2003), a w szczególności powołanie instytucji regulatora rynku pod postacią Urzędu Transportu Kolejowego, zmiana istoty certyfikatów uprawniających do prowadzenia przewozów (licencje-świadectwa kompetencji zamiast koncesji-dopuszczeń do udziału w rynku) oraz wydzielenie w strukturach PKP SA odrębnej spółki zarządzającej infrastrukturą – PKP Polskich Linii Kolejowych SA doprowadziły do faktycznej liberalizacji rynku przewozów kolejowych. Nie wydaje się przy tym, by stan ten miał się zmienić, co więcej, oczekiwac należy zwiększenia samodzielności PKP PLK SA, co jest decydującym czynnikiem niedyskryminacyjnego dostępu do rynku przewoźników spoza grupy PKP.

1. CHARAKTERYSTYKA RYNKU

Rynek przewozów kolejowych w naszym kraju jest tworem młodym, z wszystkimi przyzwarami tego wieku, ale szybko dojrzewającym i bardzo dynamicznie rozwijającym się.

Ocena obecnej sytuacji rynkowej musi uwzględniać co najmniej:

- poziom liberalizacji,
- bariery wejścia,
- aktualne udziały w rynku,
- potencjał i strategię konkurentów,
- potencjał rozwojowy rynku,
- zachowania klientów.

2.1. Poziom liberalizacji rodzimego rynku przewozów towarowych należy uznać za relatywnie wysoki, a w każdym razie nie powodujący istotnych przeszkód dla działania firm.

Czynnikiem decydującym o stabilności warunków funkcjonowania rynku jest bez wątpienia poziom niezależności PKP PLK od PKP Cargo. Pełną gwarancję równego dostępu do rynku da dopiero ostateczne wyłączenie PLK ze struktur PKP, jednakże obecna sytuacja dzięki utworzeniu UTK i pragmatyce jego działania wydaje się być stabilna.

2.2. Formalne bariery wejścia na rynek przewozu nie mogą być zbyt wysokie, skoro licencje posiada 45 przewoźników (stan na 12.07.2004 r.). Możliwości ekspansji w poszczególnych segmentach ograniczają jednak również inne czynniki, jak: uzależnienie technologiczne od gałęzi transportu, poziom złożoności przewozu, wymagania jakościowe, gestia transportowa, powiązania właścicielskie pomiędzy klientem a przewoźnikiem, terminy kontraktów i klauzule kontraktowe w istniejących kontraktach, poziom rozproszenia po stronie popytu itd. Rynek w dalszym ciągu charakteryzuje się wyraźną dominacją PKP CARGO.

2.3. Poziom udziałów poszczególnych przewoźników w rynku, którego roczne obroty sięgają około 6 mld PLN, jest trudny do oszacowania z uwagi na brak porównywalnych statystyk. Pewnym przybliżeniem jest statystyka PKP PLK SA, która nie uwzględnia jednak przewozów wykonywanych poza ich siecią (szczególnie wyraźne przekłamanie przy naszej firmie). Wedle tych danych na rynku liczy się 6 przewoźników.

2.4. Strategie działania realizowane przez każdą z tych firm są różne, i tak:

- **PKP Cargo**, blokując dostęp do rynku konkurentom, wykorzystало monopolistyczną wtedy pozycję do skutecznego związania wieloletnimi umowami strategicznych klientów.

Celem firmy jest uzyskanie takiego poziomu „kontraktacji”, by 70% wpływów pochodziła z umów wieloletnich. Większość zawartych umów kończy ważność w 2005 r., choć wiadomo również o umowach 10-letnich. PKP Cargo stara się budować wizerunek firmy logistycznej – jedynej zdolnej sprostać organizacji rozległych łańcuchów dostaw. Zauważalny jest nacisk na uruchamianie stałych połączeń pociągami kontenerowymi z Europą Zachodnią. Firma koncentruje się na dużych odbiorcach, wyraźnie odchodząc od drobnych klientów.

- **CTL** do przewozów towarów chemicznych prowadzonych dzięki gestii transportowej spedytora i ekspansji w kierunku bocznie zakładów chemicznych, w oparciu o które organizuje kolejne przewozy, dołożył przewozy węgla. W segmencie chemicznym podjął się wspólnie z Rail4Chem spektakularnego przewozu do Niemiec. Jednocześnie wychodzi poza tradycyjny rynek, kierując oferty do dużych firm z branży hutniczej i energetycznej. Firma bardzo ekspansywna. Prowadzi stałe inwestycje taborowe.

- **PolmiedźTrans**, jak pokazują statystyki, nie przejawia widocznej aktywności na rynku, koncentrując się na obsłudze właściciela – KGHM, co wynika m.in.: z braku lokomotyw do obsługi przewozów.

- **PCC Rail Szczakowa SA** rozpoczęła przewozy po sieci PKP PLK od węgla, ale wyraźnie, zapewne pod wpływem właściciela – PCC kieruje się również w stronę produktów chemicznych. Odważne projekty przewozów międzynarodowych, a od ubiegłego roku realizuje przewozy węgla do ZEC Warszawa.

- **PTKiGK SA i PTKiGK Sp. z o.o.** preferują rozwój przewozów masowych, głównie węgla w powiązaniu z obsługą bocznie kopalnianych, jednocześnie starając się wyjść poza tradycyjne dla siebie segmenty rynkowe, rozpoczynając przewozy towarów wysoko przetworzonych i surowców chemicznych.

Pozycja rynkowa firm jest generalnie adekwatna do ich potencjałów przewozowych, a w szczególności ilości lokomotyw pociagowych. Poza PKP Cargo największym parkiem lokomotyw pociagowych dysponują w kolejności: CTL, PTKiGK Zabrze, PCC Rail Szczakowa SA, a wagonowym: PTKiGK Zabrze i PTKiGK Rybnik (węglarki) oraz CTL (cysterny). Wszystkie jednak firmy spoza grupy PKP odczuwają braki taborowe, ale z uwagi na stosowaną przez PKP Cargo blokadę odsprzedaży własnego taboru konkurentom, krajowa podaż taboru jest nikła, a w segmencie lokomotyw pociagowych zupełnie zerowa.

Należy zwrócić uwagę, że udział prywatnych operatorów w wykonanej na PKP PLK pracy przewozowej w przewozach towarowych wzrósł z 0,5% w 2002 roku do 2% w 2003 roku, a rok 2004 pokazuje trwałość tego trendu.

Rynek przewozów kolejowych rozwija się niezwykle dynamicznie, co jest pochodną jego liberalizacji.

Potencjał rozwojowy rynku leży jednak przede wszystkim w przewidywanym wzroście popytu na przewozy, związanym ze wzrostem gospodarczym i zwiększoną wymianą towarową po wejściu Polski do UE. Proekologiczne i prokolejowe zabarwienie polityki transportowej UE jest kolejnym czynnikiem wzrostu przewozów kolejowych. Wsparcie unijne dla przewozów kombinowanych także przyczyni się do rozwoju tego rynku. Bardzo istotnym czynnikiem rozwoju jest postęp procesu liberalizacji rynków wewnętrznych w krajach UE, a co szczególnie dla nas ważne nieskrępowany dostęp do rynku przewoźników w Niemczech i korzystne zmiany w tym zakresie w Czechach i Słowacji. Otworzyło to możliwości współpracy z operatorami przewozowymi tych krajów dla przejścia istniejących i nowych przewozów na tory. Sukcesy przewoźników spoza grupy PKP dały klientom ważny sygnał, że nie są oni zdani na PKP Cargo. Spowodowało to ogromne ożywienie – okazało się, że rynek jest głodny dobrych usług i rzetelnych przewoźników.

Nastąpiła **zmiana zachowań klientów** - postawy konserwatywne, przywiązanie do stosowanych stale rozwiązań w transporcie ustępują skłonnościom do podejmowania eksperymentów i związanego z tym ryzyka. Przejawia się to choćby w tym, że o ile jeszcze 2 lata temu większość zapytań ofertowych pod naszym adresem miała bądź charakter badania rynku, mającego na celu poprawę pozycji negocjacyjnej wobec PKP, bądź wymagała z formalnych wymogów stosowania procedury zamówień (konieczność zdobycia więcej niż 1 oferty), tak obecnie zdecydowana większość kontaktów zmierza do zawarcia kontraktów. Została przełamana w widoczny sposób istotna bariera - klienci uzyskali świadomość możliwości realnego wyboru pomiędzy przewoźnikami i ich ofertami i coraz lepiej uczą się z tej wiedzy korzystać.

W tej żywiołowej fazie rozwoju rynku (świadomości rynkowej) wyraźnie obniżył się poziom lojalności wobec aktualnych partnerów handlowych przewoźników. Zjawisko to ma charakter generalny i obiektywny, a postawy nielojalne wbrew pozorom nie muszą oznaczać niechęci do wiązania się długoletnimi kontraktami. Oprócz klientów zawsze skłonnych wypowiedzieć umowę aktualnemu partnerowi dla krótkotrwałej korzyści, nowych partnerów poszukują też firmy preferujące stabilne warunki działania w długim czasie, bo postrzegają to jako szansę zmiany aktualnego niekorzystnego układu.

Sytuacja ta stwarza najlepszą okazję do zdobycia nowych klientów, w okresie najbliższych 2 lat zostaną zawiązane najbardziej intratne kontrakty – rok 2006 powinien być już rokiem oczekiwania na nowe rozdanie – wejście przewoźników spoza Polski. W tym czasie zapewne dokona się pierwszy podział rynku przewozów, który ustabilizuje jego strukturę.

Oceniając syntetycznie obecny kształt rynku, należy uznać, że do osiągnięcia modelowego układu z wieloma zdolnymi z sobą konkurować przewoźnikami, mającymi równoprawny dostęp do wszystkich linii kolejowych w kraju, jeszcze sporo brakuje, ale zmiany, które już się dokonały, prowadzą nas w tym kierunku.

Prognoza, czyli czego należy się spodziewać w nieodległej przyszłości.

Prognoza musi opierać się na ocenie, na ile czynniki, które doprowadziły do powstania załączków rynku przewozów kolejowych, mają charakter trwały. Należy zatem odpowiedzieć na pytania:

- czy swobodny dostęp do rynku dla gwarantujących bezpieczne przewozy operatorów stanie się normą,
- czy proces usamodzielniania się PKP PLK SA nie ulegnie zahamowaniu.

W obu kwestiach skazani jesteśmy na spekulacje, w małym tylko stopniu podbudowane doświadczeniem, spróbujmy jednak znaleźć najbardziej prawdopodobne scenariusze rozwoju sytuacji.

Nowa ustawa o transporcie kolejowym, obowiązująca od 1.06.2003 r. wprowadziła w miejsce koncesji licencje na wykonywanie przewozów, które mają być certyfikatem kompetencji przewoźnika, przyznawanym wyłącznie według merytorycznych kryteriów. Ograniczenie dowolności w przyznawaniu licencji w połączeniu z powołaniem instytucji regulatora w postaci Urzędu Transportu Kolejowego wydaje się dobrze rokować rozwojowi rynku przewozów towarowych. Spodziewamy się uporządkowania w praktyce zasad dostępu do rynku, opartych na klarownie i rzetelnie stosowanych procedurach.

Trudniej odpowiedzieć na drugie z pytań, bo pozycja PKP PLK SA w pewnym stopniu zależy od czynników subiektywnych, z których dla otoczenia najważniejsza jest polityka rządu wobec grupy PKP SA, a w bliższym planie polityka grupy PKP SA wobec PKP PLK SA. Pojawiające się nawoływania do konsolidacji firm grupy PKP SA mogą wywoływać obawy o podjęcie prób ściślejszego podporządkowania największego w kraju zarządcy linii interesom grupy. Wydaje się jednak, że instytucjonalne ramy działania PKP PLK SA wyznaczone zapisami ustawy i determinacja zarządu PKP PLK SA, by utrzymać prorynkowy kurs, poparta dotychczasowymi niepodważalnymi sukcesami, pozwolą tej firmie co najmniej zachować dotychczasową niezależność, co jest niezbędnym warunkiem rozwoju rynku przewozów towarowych. Niemniej jednak wyłączenie PLK SA poza struktury grupy PKP SA wydaje się niezbędnym warunkiem gwarancji nieodwracalności procesu liberalizacji.

Pozostaje jeszcze jedna kwestia, istotna w kontekście rozwoju branży i podniesienia jej konkurencyjności wobec innych gałęzi transportu – finansowanie utrzymania i rozwoju infrastruktury.

Nowoczesny styl działania, przyjazne traktowanie przewoźników są ważną wartością PKP PLK SA, jednak uczynienie kolejnego skoku jakościowego nie będzie możliwe przy aktualnym stanie infrastruktury kolejowej i środkach, jakie ta firma ma do dyspozycji. Dotychczasowe regulacje w zasadzie zrzucały cały ciężar finansowania infrastruktury na przewoźników, ponieważ konstrukcja stawek udostępnienia linii kolejowych obejmowała praktycznie wszelkie koszty infrastruktury. Efektem tego są jedne z najwyższych w Europie ceny dostępu do sieci kolejowej. Jakkolwiek brak dotychczas przepisów regulujących tę kwestię na gruncie nowej ustawy, to trudno sobie wyobrazić w obecnych realiach, by część tych ciężarów przejął na siebie budżet państwa. Nie poprawi to pozycji transportu kolejowego wobec innych branż, a dla PKP PLK SA oznaczać może kolejne problemy, bo przecież wszyscy mamy świadomość, że głęboko deficytowe regionalne przewozy pasażerskie uczynią w finansach firmy potężną wyrwę.

W najbliższej perspektywie istotne zmiany dla rynku wiążą się z 2 datami: 1.05.2004 – wejście Polski do UE i 2007 r. – otwarcie rynku dla konkurencji międzynarodowej.

Pierwsza z dat oznacza zdecydowane ułatwienie, uproszczenie i zmniejszenie kosztów międzynarodowej wymiany towarowej Polski z pozostałymi krajami UE. Dzięki temu oczekiwany jest dynamiczny wzrost wymiany towarowej. Podobny poziom liberalizacji rynku przewozów kolejowych w Polsce i w Niemczech, zdecydowane zmiany w tym kierunku w Czechach i Słowacji otwierają szeroko możliwości przejęcia części nowych potoków ładunków, a także już transportowanych przez firmy kolejowe. Nie jest to jedynie teoretyczna konstrukcja, co potwierdzają zrealizowane projekty wspólnych przewozów PTKiGK SA z firmami niemieckimi (HGK, Transpetrol) oraz czeskim przewoźnikiem OKD Doprava. Pierwsze z tych przewozów zostały zrealizowane w czerwcu br. w oparciu o długoterminowe kontrakty.

Otwarcie rynku wewnętrznego dla zewnętrznej konkurencji będzie zagrożeniem tylko dla tych firm, które nie zdobędą znaczącej pozycji na rynku. Budowanie przewagi konkurencyjnej w coraz większym stopniu opierać się będzie na konkurencji w sferze jakości, a nie na cenowej. Dlatego uzyskana wcześniej przewaga w organizacji przewozów, jakości obsługi relacji z klientem wymaga wsparcia nowoczesnymi środkami taborowymi, odpowiednimi do podejmowanych zadań.

Transport kolejowy w większym niż dotychczas stopniu obsługiwał będzie dostawy towarów wysoko przetworzonych w ramach logistycznych łańcuchów obsługi klientów. Zachowując co najmniej, jako branża, swą pozycję w przewozach towarów masowych, zwiększał będzie udział w przewozach o dużym stopniu złożoności, generujących wyższą wartość dodaną. Zwiększy to wydatnie możliwości finansowania rozwoju branży.

Literatura

1. Paprocki W.: Nowoczesne przedsiębiorstwo kolejowe CARGO. Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa 2003.
2. Bender R.: Non-state-owned railways struggle to balance cooperation and competition. Freight railways, VDV-Förderkreis, Düsseldorf 2002.
3. Furgalski A. : Państwo na torach. Rynek Kolejowy, 2004, nr 9.
4. Czerny I. : Europejska kolej towarowa bez granic. Rynek Kolejowy, 2004, nr 5.
5. Rydziński P.: Rynek przewozów paliw stałych. Rynek Kolejowy, 2004, nr 3.
6. www.utk.gov.pl
7. www.plk-sa.pl
8. www.ptkigk.com.pl
9. www.ptkigk.pl
10. www.pkp-cargo.pl
11. www.plk-sa.pl
12. Raport roczny PKP PLK SA 2002

Abstract

The market of the carriage of goods during the last 6 years was in the process of the substantial transformations. Very important for the development of the market relationships were the law factors and the methods of market regulations used by the government. Modern solutions, which are in the bill concerning the railway transport from 27.06.1997, implementing as a rule the division between the carriage and the railway infrastructure management, enabled the development of the rail competition.

Concentration system quickly became instrument of very fast development regulation, that was impact to stop of international relation development in branch. Substitution concession by license, establish institution of regulator of market as the department of Railway Transport and establish the PKP PLK S.A as the separate subject of trade law, it enable to realize role the free access to international railway system.

Thanks to this the qualitative jump in market development has occurred, on which presently 45 carriers function. Short period of market operation in present shape causes that domination of former monopolist – PKP Cargo is still its characteristic, however change in client behavior on less conservative and still growing potential of operators outside PKP group allow them to enlarge dynamically the market share.

The maintenance of his trend depends from guaranteeing non discriminate access to the PLK network for all licensed operators- the eliminate of PLK from the PKP structures would be a good solution. Taking into consideration that these circumstances will be fulfilled and the solution will be found for price decreasing of using the railway way, railway transport has the chance of development.

BADANIA PRĄDÓW PODROZNYCH W KOLEJOWYCH PRZEWOZACH REGIONALNYCH W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM

Streszczenie. Artykuł dotyczy badań prądów podrocznych w kolejowych przewozach towarowych w województwie podkarpackim. Wskazano na znaczenie badań prądów podrocznych w kolejowych przewozach towarowych w województwie podkarpackim. Wskazano na znaczenie badań prądów podrocznych w kolejowych przewozach towarowych w województwie podkarpackim. Wskazano na znaczenie badań prądów podrocznych w kolejowych przewozach towarowych w województwie podkarpackim.

RESEARCH OF FLOW PATTERNS IN REGIONAL RAILWAY FREIGHT TRANSPORT IN SUBCARPATHIAN REGION

Abstract. The research was conducted in the Carpathian region and the Subcarpathian region. The research was conducted in the Carpathian region and the Subcarpathian region. The research was conducted in the Carpathian region and the Subcarpathian region. The research was conducted in the Carpathian region and the Subcarpathian region.

WSTĘP

Przewozy towarowe w kolejach w Polsce są ważnym elementem gospodarki. Wskazano na znaczenie badań prądów podrocznych w kolejowych przewozach towarowych w województwie podkarpackim. Wskazano na znaczenie badań prądów podrocznych w kolejowych przewozach towarowych w województwie podkarpackim.