

dr Ewa Kępka

E-mail: ewa-kepka@tlen.pl; nr ORCID: 0000-0003-1348-2216
Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia

dr Katarzyna Pietrzyk-Wiszowaty

E-mail: k.wiszowaty@akademia.mil.pl; nr ORCID: 0000-0003-3992-5775
Akademia Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia

Polski rynek przewozów kolejowych cargo w świetle europejskiej i krajowej polityki transportowej

Polish cargo railway transport market in the light of European and national transport policy

Transport, obok rolnictwa i handlu, stanowił jeden z pierwszych obszarów, które zostały objęte wspólną polityką Unii Europejskiej. Pochodną dynamicznych zmian społeczno-gospodarczych oraz procesów integracyjnych było niejednokrotne przewartościowanie realizowanych w jej ramach celów i priorytetów inwestycyjnych oraz potrzeb rozwojowych w zakresie poszczególnych gałęzi transportu, w tym również kolejowych przewozów cargo. Kraje członkowskie, choć prowadzą suwerenne polityki transportowe, chcąc współtworzyć system transportowy — muszą starać się podążać za tymi zmianami i ujmować je w narodowych politykach transportowych. W artykule dokonano analizy tych celów oraz ich wpływu na funkcjonowanie polskiego rynku kolejowego cargo w latach 1980–2018.

Słowa kluczowe:

polityka transportowa, przewozy kolejowe cargo, rynek przewozów kolejowych

Transportation, next to agriculture and trade was one of the first areas covered by the common policy of the European Union. The consequence of dynamic socio-economic changes and integration processes of this grouping was re-evaluation of the realized goals and investment priorities as well as development needs of different modes of transport, including rail freight. Member states, although they have sovereign transport policies, wanting to co-create the transport system must try to follow these changes and include them in national transport policies. In this article was analyzed the goals and their impact on the functioning of the polish rail cargo market in the years 1980–2018.

Key words:

transport policy, railway freight transport, rail transport market

Wprowadzenie

Już w drugiej połowie ubiegłego stulecia, kiedy to 25.03.1957 r. w Rzymie sześć państw założycielskich podpisało Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, podkreślono konieczność utworzenia i przyjęcia wspólnej polityki transportowej, stanowiącej jeden z zasadniczych elementów służących budowie wspólnego rynku na obszarze Wspólnoty. Odzwierciedleniem jej wagi i znaczenia było poświęcenie temu zagadnieniu odrębnego Tytułu IV „Transport”, w drugiej części wspomnianego Trakta-

tu (ang. *Fundation of Community*), ujmującego założenia odnoszące się do trzech gałęzi transportu, a mianowicie: kolejowego, drogowego oraz śródlądowego. Dokument ten dawał jedynie możliwość Radzie Ministerialnej jednomyślnego zdecydowania o tym, czy i w jakim zakresie oraz trybie mogą być przyjęte odpowiednie środki integracyjne dla pominiętych gałęzi transportu. Powodem takiego stanu rzeczy może być fakt, iż wśród państw sygnatariuszy (Francja, Belgia, Holandia, Republika Federalna Niemiec, Luksemburg, Włochy) gałęzie te we wzajemnych obrotach miały marginalne znaczenie. Warto jednak podkreślić, że w 11 artykułach Traktatu

Rzymskiego nakreślono ogólny zarys zasad prowadzenia tej polityki na obszarze EWG, które miały być realizowane w tzw. 12-letnim okresie przejściowym, czyli do 1970 r., dla transportu lądowego. Kolejne lata miały ogromny wpływ na realizację polityki transportowej na szczeblu zarówno krajowym, jak i europejskim. Dlatego też celem tego artykułu jest zidentyfikowanie celów i założeń stawianych w polityce transportowej Unii Europejskiej oraz przedstawienie jej wpływu na funkcjonowanie rynku kolejowego cargo w Polsce. Podjęty do rozwiązania problem badawczy został sprecyzowany następująco: jakie cele i założenia realizowane na szczeblu krajowym i międzynarodowym polityki transportowej przyświecają rozwojowi rynku przewozów kolejowych cargo oraz jaka jest ocena dotychczasowych działań podejmowanych w tym obszarze. Przy opracowaniu artykułu wykorzystano metodę badania treści dokumentów oraz metodę analizy, w tym analizy statystycznej i krytyki piśmiennictwa.

Polityka transportowa Unii Europejskiej wobec transportu kolejowego

Pierwszym strategicznym dokumentem opracowanym przez Komisję Wspólnot Europejskich w cztery lata po utworzeniu EWG, który wyraźnie określił program działania w zakresie polityki transportowej, było Memorandum Schausa z 1961 r., zatytułowane „Program działania w zakresie wspólnej polityki transportowej” (Memorandum on the General Lines of the Common Transport Policy, 1961). Zakładało ono kilka zasadniczych celów, do których należy m.in.: wyeliminowanie wszelkich barier uniemożliwiających utworzenie jednolitego wspólnego rynku transportowego, zapewnienie swobody przepływu usług transportowych w ramach Wspólnoty, zagwarantowanie wspólnej organizacji transportu oraz koordynację działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej na jej obszarze (Grzywacz, Rydzkowski, Wojewódzka-Król, 2003, s. 121; Lipińska-Słota, 2000, s. 40). Jak na ówczesne czasy były to zbyt ambitne założenia, do dziś bowiem nie ma pełnej koordynacji działań, jak choćby w obszarze inwestycji infrastrukturalnych czy też pełnej swobody przepływu usług transportowych we wszystkich gałęziach transportu, zatem program ten nie został zrealizowany. Do 1967 r. eliminowane były jedynie bariery występujące pomiędzy państwami członkowskimi, a nie zadania wynikające z programu, niemniej jednak stanowił on solidną podstawę do późniejszego rozwoju wspólnej polityki transportowej. W październiku 1973 r. Komisja ustaliła nowy program działań, który odsuwał zagadnienia li-

beralizacji rynków Wspólnoty na dalszy plan. Został on zatytułowany „Rozwój wspólnej polityki transportowej” i miał być urzeczywistniony do 1982 r. Koncentrował się przede wszystkim na konieczności budowy i rozbudowy wspólnej sieci transportowej oraz wsparciu finansowym tychże inwestycji oraz ujednoliceniu przepisów prawnych państw członkowskich w zakresie transportu. W programie dostrzeżono, że „najważniejszym składnikiem zmodyfikowanego podejścia jest nacisk na integrację systemów transportowych poszczególnych państw, co wymaga podjęcia przez Wspólnotę działań w zakresie planowania i finansowania sieci transportowej oraz organizacji rynku transportowego, mając na uwadze ostateczny cel, jakim jest optymalne wykorzystywanie zasobów ulokowanych w tym sektorze” (Rydzkowski, 1997, s. 242).

W związku z niejednorodnym postrzeganiem transportu oraz zróżnicowanym podejściem do kształtowania polityki transportowej poszczególnych krajów członkowskich, realizacja przyjętego programu była trudna do wykonania. Francja i Niemcy traktowały transport jako gałąź gospodarki, która przyczynia się do realizacji szerszych celów polityki gospodarczej i regionalnej, natomiast większym sceptycyzmem wykazywała się Wielka Brytania, stawiając go na równi z innymi dziedzinami gospodarki (Nicoll, 2002, s. 226). Pokłosiem niejednomyślności państw w zakresie założeń programowych oraz braku postępów w kreowaniu wspólnej polityki transportowej było wniesienie w 1982 r. przez Parlament Europejski oskarżenia przeciwko Radzie Ministrów do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o naruszenie postanowień Traktatu Rzymskiego i bezczynności w zakresie liberalizacji rynków transportowych. W 1985 r. Trybunał przychylił się do wniosku Parlamentu i wydał orzeczenie o winie Rady, wskazując jednocześnie na konieczność podjęcia szybkich działań przyczyniających się do wyeliminowania wszelkich uchybień uniemożliwiających osiągnięcie założonych celów w tej dziedzinie. Można zatem stwierdzić, iż do początku lat 80. XX w. wspólna polityka transportowa charakteryzowała się swoistym marazmem, gdyż większość założeń zawartych w przedkładanych programach nie znalazło odzwierciedlenia w rzeczywistości. W konsekwencji EWG weszła w lata 80. ze świadomością znacznego zaniedbania realizacji wspólnej polityki transportowej. W 1983 r. Komisja podjęła wysiłek zdynamizowania tej polityki i opracowała kolejny program „Ku wspólnej polityce transportowej” (Grudzewski, 1998, s. 10–11), który miał bardziej pragmatyczny wyraz w stosunku do założeń poprzednich programów. Skoncentrowano się w nim na (Bąk, 1997, s. 58):

- poprawie efektywności i wydajności systemów transportowych państw członkowskich;
- wyeliminowaniu „wąskich gardeł” infrastrukturalnych na obszarze Wspólnoty;

- zlikwidowaniu przeszkód reglamentacyjnych w funkcjonowaniu wspólnego rynku;
- ograniczeniu interwencji państwa na rynku do uzasadnionych konkretnych przypadków.

Dwa lata po przedstawieniu programu, w czerwcu 1985 r., Komisja EWG przygotowała i opublikowała pierwszą Białą Księgę, pt.: „Zakończenie tworzenia rynku wewnętrznego”. Dostrzeżono w niej, iż transport odgrywa ważną rolę w tworzeniu PKB Wspólnoty oraz że rozwój wolnego rynku w tym sektorze ma istotne znaczenie gospodarcze dla przemysłu i handlu. Dokument ten podkreślił, że zakończenie budowanie wewnętrznego wspólnego rynku, który miał zostać utworzony do końca 1992 r., wymaga podjęcia wielu działań, które zostały wdrożone w życie dopiero w kilka lat po uzgodnionych terminach, wspólny rynek transportowy zaczął bowiem formalnie funkcjonować dopiero od 1.01.1993 r., a w towarowym transporcie kolejowym zakończenie procesu liberalizacji stanowi data 1.01.2007 r. Ponadto przystąpienie do EWG nowych państw członkowskich — Grecji (1981 r.) oraz Hiszpanii i Portugalii (1986 r.) rozszerzyło obszar, który miał obejmować wspólny rynek. Dlatego też ponownie można uznać, iż w stosunku do tempa realizacji określonych celów — był to nader ambitny program.

Warto również dodać, że w listopadzie 1985 r. Rada Ministrów, uwzględniając propozycje zamieszczone w Białej Księdze oraz biorąc pod uwagę stanowisko Parlamentu w tym zakresie, przyjęła program działania w transporcie pod nazwą Master Plan, który obejmował utworzenie do końca 1992 r. zliberalizowanego rynku transportowego bez ograniczeń ilościowych, stopniowe przekształcanie, w okresie przejściowym, kontyngentów bilateralnych (dwustronnych) w kontyngenty wspólne EWG oraz wyeliminowanie do końca okresu przejściowego wszelkich działań mogących zakłócić uczciwą konkurencję w tym sektorze (Burniewicz, 1991, s. 26–27). Brak współpracy w obszarze działań, różnice w rozwoju społeczno-gospodarczym oraz wymagania związane z dostosowaniem technicznym i technologicznym ówczesnej dwunastki państw członkowskich spowodowały znaczne opóźnienia w realizacji polityki transportowej.

Rok 1992 w zakresie transportu przyniósł istotne zmiany. Dnia 7.02.1992 r. podpisano Traktat o Unii Europejskiej w Maastricht (wszedł w życie 1.01.1993 r.), na mocy którego nazwę EWG zastąpiono mianem Wspólnota Europejska (TWE). Walorem przeprowadzonych przeobrażeń w aspekcie transportu było wzmocnienie polityczne, instytucjonalne oraz budżetowe do prowadzenia wspólnej polityki transportowej, między innymi poprzez zastąpienie zasady jednomyślności w Radzie zasadą kwalifikowanej większości. Ponadto Traktat włączył koncepcję Transeuropejskich Sieci Transportowych (ang. *Trans-European Network-Transport* — TEN-T) jako podstawę do

wspólnotowego finansowania rozwoju europejskiej infrastruktury (Liberadzki, Mindur, 2006, s. 15–16). W tym samym roku opublikowano drugą Białą Księgę, pt. „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej. Globalne podejście do systemu zrównoważonego przemieszczania”. Głównym założeniem przyświecającym temu dokumentowi były otwarcie i regulacja rynku transportowego. Przedstawione w nim cele odnoszące się do wspólnej polityki transportowej dla krajów członkowskich skupiały się na dążeniu do rozwoju zrównoważonego przemieszczania w obszarze Wspólnoty poprzez:

- dalsze wzmocnienie i prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz ułatwienie swobodnego przepływu towarów i osób w całej Wspólnocie;
- intensyfikację spójności gospodarczej i społecznej przez rozwój infrastruktury transportowej;
- rozwój systemów transportowych z poszanowaniem środowiska naturalnego;
- promocję bezpieczeństwa transportu;
- wypracowanie odpowiednich stosunków z krajami trzecimi, w razie potrzeby traktując priorytetowo te państwa, które mają istotne znaczenie dla Wspólnoty jako całości pod względem przewozu osób i towarów (White Paper on The future development of the common transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility, 1992, s. 14).

Biała Księga zwracała większą uwagę niż dotychczas z jednej strony na znaczący wpływ transportu na rozwój gospodarczy — zaznaczając, że „transport jest sektorem wzrostu” — oraz technologiczny, nakreślając jednocześnie skutki jego nierównomiernego rozwoju, lecz z drugiej podkreślała zaostrzający się konflikt pomiędzy tą gałęzią gospodarki a otaczającym go środowiskiem. Należy również wspomnieć, że istotny wpływ na kształtowanie polityki transportowej miało zawarcie w 1991 r. przez Unię Europejską umów stowarzyszeniowych z krajami byłego bloku wschodniego: Polską, Węgrami, Czechami, Słowacją i Rumunią. Perspektywa przyjęcia nowych państw uwarunkowała dalszy rozwój przyjętych ustaleń w zakresie tworzenia sieci transeuropejskich i konieczność opracowania standardów uwzględniających potrzeby krajów kandydujących oraz współpracy z nimi w dziedzinie transportu (Sawicka, 2004, s. 230). Dlatego też w 1996 r. Parlament Europejski oraz Rada Europy uchwaliły decyzję o Wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej, która była najistotniejszym aktem prawnym umożliwiającym realizację tego przedsięwzięcia. Zgodnie z tym dokumentem wszystkie połączenia transportowe, które odpowiadają określonym w nim celom i priorytetom, stanowią część transeuropejskich sieci transportowych i ich realizacja jest uważana za „interes wspólny” (Teichmann, 2006, s. 145). Realizacja planowanych projektów inwestycyjnych zgodnie z ustaleniami miała zakończyć się do 2010 r.,

stwarzając spójną sieć połączeń dla poszczególnych gałęzi transportu na całym terytorium ówczesnej Wspólnoty, jednak nie zostały one w pełni urzeczywistnione. Należy dodać, iż w dokumencie tym znalazły się również plany modernizacyjne istniejącej już sieci transportowej.

Podczas szczytu Rady Unii Europejskiej, który odbył się w Göteborgu w 2001 r., została przyjęta Strategia Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju. Na jej podstawie, we wrześniu 2001 r. został opracowany kolejny strategiczny dokument dotyczący problematyki związanej z transportem, a mianowicie Biała Księga, która została zatytułowana „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów”. Prezentowała ona ocenę stanu integracji w zakresie polityki transportowej, wyrażała aktualne problemy w tym obszarze oraz zawierała propozycje ich rozwiązań i realizacji w zakładanej perspektywie czasowej. Silnie akcentowano w niej konieczność zmiany dotychczasowego modelu podziału zadań, uwzględniając przy tym aspekty środowiskowe i społeczne, oraz koordynacji współpracy między poszczególnymi gałęziami transportu (multimodalizm, interoperacyjność) (Grzelakowski, 2009, s. 66). Podkreślano przy tym, iż nadmierne obciążenie sieci transportowej (w szczególności transportu drogowego) w niektórych regionach Wspólnoty może w przyszłości spowodować zakłócenia w gospodarce europejskiej. Dokument ten wnosił postulaty dotyczące między innymi rewitalizacji kolei. Ponadto podkreślano konieczność rozwoju sieci transeuropejskich, które będą zapobiegać nadmiernemu powstawaniu wąskich gardeł oraz kongestii na głównych szlakach drogowych, kolejowych, w miastach czy też portach lotniczych (A European Union Strategy for sustainable development, 2002, s. 78). W Białej Księdze powtórzono większość z dezyderatów zawartych w poprzednich dokumentach, podkreślając, iż bez braku integralności sieci transportowych nie może być urzeczywistniona kohezja przestrzenna oraz swobodny fizyczny przepływ towarów i osób. Skrytykowano jednocześnie dotychczasowe postępy w realizacji rozwoju sieci transeuropejskich (Domańska, 2006, s. 108) i wskazano przy tym rozwiązania zmierzające do poprawy tego stanu. Zakładano, iż przedsięwzięcia te będą obejmowały m.in.: usprawnienie połączeń szlaków żeglugi śródlądowej z koleją i żeglugą morską przez porty morskie i rzeczne, poprawę jakości przewozów pasażerskich dzięki współdziałaniu portów lotniczych i kolei dużych prędkości, zwiększenie bezpieczeństwa transportu osób i ładunków wszystkimi gałęziami transportu oraz rozwój inteligentnych systemów transportowych.

Ważnym impulsem dla dalszego funkcjonowania Wspólnoty stało się podpisanie 13.12.2007 r. Traktatu z Lizbony, który z kolei wszedł w życie 1.12.2009 r. Na mocy tego traktatu nazwa „Wspólnota Europejska” została zmieniona na „Unię Europejską”,

a podstawą prawną do tego było przekształcenie Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską na Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Przekształcenia te miały również swój oddźwięk w sferze transportu, w szczególności w odniesieniu do polityki spójności, która wyraźnie została w nim uwypuklona, a w jej ramach zwrócono uwagę na fundusze unijne jako wsparcie inwestycji transportowych.

W pierwszym kwartale 2011 r. ukazała się kolejna Biała Księga na lata 2011–2020, zawierająca również — a może przede wszystkim — wizję rozwoju tego sektora do 2030, a nawet 2050 r. Tytuł tego dokumentu brzmi: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Niewątpliwie pozytywnym jego elementem było sprecyzowanie dalekowszecznych celów, które nie były ujęte w poprzednich planach. Wątpliwości mogą jednak budzić nazbyt daleko idące perspektywy, ponieważ planowanie na okres 40 lat, przy tak szybko zmieniającym się świecie, niestałości zjawisk gospodarczych i społecznych, nieprzewidywalności występowania zmian klimatycznych i coraz liczniej występujących klęskach żywiołowych — jest trudne do oszacowania. Wspólną myślą przewodnią, nakierowaną na realizowanie celu strategicznego polityki transportowej — podobnie jak to było w poprzedniej Białej Księdze — jest stworzenie konkurencyjnego systemu transportu, który zaspokajałby gospodarcze i społeczne potrzeby Wspólnoty Europejskiej, zachowując przy tym umiar w wykorzystywaniu nieodnawialnych źródeł surowców naturalnych. Należy zaznaczyć, iż zarysowane w dokumencie cele charakteryzują się dużym stopniem ogólności i, z uwagi na aktualnie bardzo zróżnicowany stan rozwoju transportu w państwach Unii, stanowić będą dalszą wizję przyszłości niż osiągalny plan rozwoju transportu. To właśnie obecny poziom rozwoju poszczególnych gałęzi transportu w danych krajach powinien być czynnikiem decydującym o przyszłych kierunkach, w których zmierzać ma polityka transportowa, określać czas realizacji inwestycji i harmonogram tych działań, który akcentowałyby najistotniejsze przedsięwzięcia. Dobór celów w przypadku dużych dysproporcji występujących w państwach Unii w zakresie poszczególnych gałęzi transportu budzi pewne wątpliwości. Otóż biorąc pod uwagę choćby cel czwarty, jakim jest zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach Unii, które pod tym względem są mocno zróżnicowane lub też nie posiadają tego rodzaju połączeń (Cypr i Malta), można się spodziewać, że nie będzie on realizowany we wszystkich krajowych planach powstających na bazie tego dokumentu. Istotnym elementem jest zwrócenie uwagi na utworzenie multimodalnej sieci TEN-T, w szczególności w państwach „nowej” unii. Mowa tu m.in. o takich elementach systemu transportowego, jak: brakujące połączenia autostradowe, drogi ekspresowe,

modernizacja istniejących linii kolejowych i budowa linii dużych prędkości. Niezbędnym elementem w tym zakresie jest zwiększenie przepustowości istniejących głównych portów lotniczych i morskich, które zaliczają się do sieci bazowej oraz połączenie ich z siecią kolejową. Można zatem uznać, iż cele polityki transportowej skoncentrowane zostały przede wszystkim na ogólnoeuropejskiej infrastrukturze transportowej, na którą do 2030 r., zgodnie ze wstępnymi przewidywaniami ekspertów Komisji Europejskiej, w skali całej Unii przeznaczone zostanie na te inwestycje ok. 1,5 bln euro łącznych nakładów (Igliński, 2011, s. 34).

Pochodną realizacji europejskiej polityki transportowej na przestrzeni lat było wdrażanie pakietów kolejowych, przyjmowanych w latach: 2001, 2004, 2007 oraz 2016, które zostaną szerzej opisane w dalszej części artykułu.

Transport kolejowy w krajowej polityce transportowej

Po okresie transformacji ustrojowej w Polsce narodziła się potrzeba opracowania zwartego programu polityki państwa w odniesieniu do sektora transportu. Wynikała ona z jednej strony z jego wieloletnich zaniedbań finansowych, w szczególności w zakresie infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu, niezbędnej do odpowiedniego funkcjonowania i rozwoju innych działów gospodarki narodowej, jak i prowadzenia wymiany handlowej w warunkach wolnorynkowych. Z drugiej natomiast — wzięła swój początek w nowo powstałych uwarunkowaniach gospodarczych i społecznych, w tym także z dążenia naszego państwa do akcesji z Unią Europejską (UE) oraz poszerzającej się współpracy międzynarodowej, wymuszając na decydentach podjęcie stosownych kroków w kierunku jego odpowiedniego dostosowania do wspólnotowych wymogów i standardów. Nie bez znaczenia była tu także kwestia zamiaru przystąpienia Polski do NATO oraz Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Efektem zaistniałych zmian, poczynając od 1990 r., było trzykrotne podjęcie próby sformułowania polityki transportowej na szczeblu rządowym w naszym kraju. Pierwszy dokument, zatytułowany „Polityka Transportowa — program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie”, został opracowany i opublikowany w 1994 r. przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Został on przyjęty przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w 1995 r., niemniej jednak w wyniku licznych zastrzeżeń odnoszących się do nadmiernej szczegółowości, praktycznego wyko-

nania założonych celów oraz objętości, nie uchwalono go w Sejmie. Dokument ten stanowił program działania, mający na celu nadrobienie zaległości w rozwoju transportu, w szczególności w obliczu dynamicznego wówczas rozwoju motoryzacji oraz dostosowania polskiego transportu do nowych warunków współpracy gospodarczej. Odniesienia gałęziowe, w tym do transportu kolejowego, nie były wówczas szerzej rozwijane, co wynikało z innych priorytetów stawianych przed działem transportu w ówczesnym czasie. W związku z tym działania były ukierunkowane na zwiększenie stopnia zaspokojenia potrzeb społeczno-gospodarczych kraju. Niemniej stopień realizacji tego dokumentu był niewielki, a cztery lata po jego ukazaniu się, a więc w 1999 r., rozpoczęto prace nad nowym programem, który w rezultacie ukazał się w 2000 r. jako projekt pod nazwą „Polityka Transportowa Państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju”, a został przyjęty przez Radę Ministrów 17.10.2001 r. Stanowił on w znacznej części kontynuację i aktualizację planów oraz zamierzeń zawartych w poprzednim dokumencie. Już wówczas podkreślono konieczność zwrócenia większej uwagi na zasady zrównoważonego rozwoju transportu. Ponadto dokument uwydatniał związek transportu z aspektami obronności kraju, co zostało wyrażone w sprecyzowanym w nim celu generalnym (głównym), za który przyjęto „osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, w warunkach kraju rozwijającej się gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem współpracy międzynarodowej głównie w skali europejskiej oraz zobowiązań wynikających z potrzeb obronności państwa, w tym z członkostwa w NATO i pełnienia funkcji HNS” (państwa — gospodarza) (Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju, 2001, s. 22). Jednakże zagadnienia obronności pokrótce rozwinięte w celach częściowych nie znalazły dalszego przełożenia w ukazaniu konkretnych działań czy też inwestycji, które miałyby z tychże potrzeb wynikać. Jak zostało podkreślone, „koniecznym zatem jest zapewnienie właściwego standardu przewozu wojsk, przygotowania trakcji zastępczych, utrzymania rezerw komunikacyjnych oraz przygotowania punktów zabiegów specjalnych, wynikających z zadań obronnych i potrzeb Sojuszu. Istotnym priorytetem jest także zapewnienie bezpieczeństwa przewozu wojsk i ładunków państw — członków NATO” (Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju, 2001, s. 28).

Jako zasadniczy cel częściowy średnioterminowy, czyli na lata 2000–2006, w odniesieniu gałęziowym przyjęto rozpoczęcie głębokich zmian strukturalnych, określonych w etapie I oraz II celów długoterminowych. W ramach tego założenia w transporcie

kolejowym za priorytet przyjęto jego głęboką restrykturyzację w celu przystosowania do warunków rynkowej konkurencji między przewoźnikami, czego rezultatem byłoby zwiększenie udziału tej gałęzi w przewozach ładunków oraz pasażerów. Biorąc natomiast pod uwagę infrastrukturę transportu kolejowego, należy zaznaczyć, iż w dokumencie został sprecyzowany w tym zakresie cel operacyjny, odnoszący się do podniesienia sprawności najważniejszych szlaków kolejowych wraz z przejściami granicznymi oraz dalszej modernizacji sieci w relacji wschód–zachód. Należy przy tym zaznaczyć, iż zagadnieniom związanym z planowanymi kierunkami rozwoju poszczególnych gałęzi zostało poświęcone dużo więcej uwagi w ostatniej części dokumentu, gdzie zwrócono głównie uwagę na ich aspekty techniczno-rzeczowe, ale również i przemiany systemowe w tym zakresie.

Kolejnym dokumentem, który został opracowany w 2005 r. przez Ministerstwo Infrastruktury, a następnie zaakceptowany przez rząd rok po przystąpieniu naszego kraju do UE jest „Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025”. Jak zostało podkreślone w treści niniejszego dokumentu, został on przygotowany „w celu przedstawienia go Parlamentowi, aby zgodnie z praktyką realizowaną w większości krajów wspólnotowych, polityka transportowa była zaaprobowana przez ciało ustawodawcze, wskazując kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów” (Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, 2005, s. 12). Należy zaznaczyć, iż poprzednie dokumenty tego rodzaju były w Polsce akceptowane jedynie przez Radę Ministrów. To opracowanie w znacznej mierze opiera się na poprzedniej polityce, lecz dodatkowo zostało wzbogacone o warunki i konsekwencje wynikające z wstąpienia naszego kraju do UE. Niewielkiej zmianie zostały poddane cele i kierunki tejże polityki, co wynikało z uwzględnienia sformułowań zawartych w opublikowanej w 2001 r. Białej Księdze, pt. „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów”. Ponadto wpływ na to miały m.in.: nowe uwarunkowania prawne zaistniałe w tym sektorze, szanse na otrzymanie środków finansowych na inwestycje w zakresie transportu oraz usprawnienie wymiany handlowej oraz przepływu ludności pomiędzy państwami Unii.

Cel podstawowy, ujęty podobnie jak w poprzednim dokumencie, zwraca uwagę na konieczność zachowania zasad zrównoważonego rozwoju transportu, jednak z położeniem nacisku na poprawę jakości i rozbudowę systemu transportowego, gdyż — jak to ujęto — jest to jeden z kluczowych czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Wśród 10 priorytetów, które stanowiły odzwierciedlenie ówczesnego stanu i prognozy przewozów, w zakresie transportu kolejowego wyartykułowano dwa zasadnicze elementy, a mianowicie unowocześnienie transportu kolejowego

wego poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami, przy równoczesnej poprawie efektywności tej gałęzi, jak również radykalną poprawę stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej (Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, 2005, s. 10). Kluczowym aspektem tego dokumentu jest wyartykułowanie kierunków rozwoju w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu, które wyrażone zostały poprzez sprecyzowanie zadań do realizacji w perspektywie długookresowej. Wśród nich na pierwszy plan wysuwają się działania w zakresie modernizacji i rozwoju sieci kolejowej, zapewnienie przewoźnikom kolejowym cargo i pasażerskim dostępu do infrastruktury kolejowej na zasadach niedyskryminacyjnych.

Współcześnie obowiązującym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju sektora transportu jest Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), przyjęta 22.01.2013 r. przez Radę Ministrów. Bardziej kompleksowo odnosi się ona do zagadnień wewnątrzgałęziowych oraz międzygałęziowych tego działu gospodarki. Zasadnicze cele, jakie zostały w niej wyznaczone dla transportu kolejowego, koncentrują się na trzech obszarach, a mianowicie: infrastrukturze, przewozach kolejowych cargo oraz pasażerskich (międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych). Tym samym zaakcentowano, że działania będą skoncentrowane głównie na zapewnieniu wydajnej i efektywnej infrastruktury, charakteryzującej się odpowiednią do potrzeb przewozów cargo zdolnością przepustową, prędkością maksymalną, dopuszczalnym naciskiem osi, skrajnią ładunkową, a także długością torów. Podkreślono, że jest ona warunkiem stworzenia konkurencyjnej wobec transportu drogowego oferty kolei w przewozach cargo, w tym szczególnie w tranzycie wschód–zachód (z uwzględnieniem przewozów Europa–Azja) oraz północ–południe, a także w obsłudze portów morskich (Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030), 2013, s. 50).

W zakresie przewozów towarowych podkreśla się konieczność zapewnienia warunków do świadczenia usług komplementarnych w powiązaniu z innymi gałęziami transportu, czemu sprzyjać będzie rozwój interoperacyjnej i intermodalnej infrastruktury. Jako najbardziej perspektywiczne wskazuje się dwa segmenty towarowego rynku kolejowego, a w tym przewozy:

- intermodalne, pozwalające na pełne wykorzystanie zalet poszczególnych środków transportu;
- całopociągowe, stanowiące najefektywniejszą formę przemieszczania ładunków w przewozach masowych (Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030), 2013, s. 49).

Wyznaczone ogólne kierunki rozwoju transportu kolejowego znalazły odzwierciedlenie w wieloletnim programie inwestycyjnym na liniach kolejowych, dofinansowanym przez ministra właściwego do spraw

transportu, czyli Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku (KPK), przyjętym 15.09.2015 r. uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów, a rok później aktualizowanym uchwałą Rady Ministrów nr 144/2016. Sprecyzowany w tytule tego dokumentu horyzont czasowy stanowi pochodną perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020, czyli moment zakończenia możliwości dofinansowania projektów inwestycyjnych.

Realizacja celów polityki transportowej — restrukturyzacja i liberalizacja rynku kolejowego cargo

W dniu akcesji, 1.05.2004 r., Polska została objęta polityką transportową UE. Jednak jej cele i ich realizacja stały się dla Polski obowiązujące już wcześniej, po wejściu w życie Układu Europejskiego, zwanego też Układem Stowarzyszeniowym Polski ze Wspólnotami Europejskimi (Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską, z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z drugiej strony, 1994) — 1.02.1994 r. Dla rynku przewozów kolejowych oznaczało to konieczność przeprowadzenia głębokich przekształceń deregulacyjnych i liberalizacyjnych, przy czym deregulacja praktycznie polegała na przeprowadzeniu demonopolizacji. Przyjęto słuszną koncepcję zintegrowanych działań administracyjnych i rynkowych, polegających na restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji narodowego przewoźnika — Polskich Kolei Państwowych (PKP), przy jednoczesnym tworzeniu prawa sprzyjającego konkurencji oraz likwidacji barier w dostępie do rynku dla nowych podmiotów.

W zakresie restrukturyzacji rynku kolejowego cargo prawną bazą były, jak na razie, trzy „pakiety kolejowe” dyrektyw UE. „Pakiet czwarty”, przyjęty w 2016 r., jeszcze nie obowiązuje. Jak informuje Urząd Transportu Kolejowego, wejście w życie całości przepisów czwartego „pakietu” przewidziane jest na połowę roku 2020, choć część nakładanych przez niego obowiązków będzie trzeba stosować już od 16.06.2019 r. („IV pakiet kolejowy zaczyna działać”, 2019). Dla rynku kolejowego cargo istotne są „pakiety” pierwszy i drugi, natomiast „pakiety” trzeci i czwarty dotyczą przewozów pasażerskich.

„Pakiet pierwszy”, z 2001 r., składa się z czterech dyrektyw: 2001/12/WE, 2001/13, 2001/14, 2001/16. Pierwsze trzy są nowelizacją dyrektywy 91/440 i dwóch dyrektyw z 1995 r. Należy podkreślić szczególne znaczenie dyrektywy 91/440, która wskazała podstawową zasadę polityki liberalizacji rynku kolejowego — prawo swobodnego dostępu do infrastruktury kolejowej każdego kraju członkowskiego

dla przewoźników zagranicznych. Warunkiem, zgodnie z dyrektywą, jest oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej. W „pakiecie”, oprócz niewielkich zmian wcześniejszych dyrektyw, znalazł się obowiązek powołania urzędu regulującego funkcjonowanie rynku kolejowego, pełniącego też funkcję instancji odwoławczej dla przewoźników, oraz obowiązek posiadania przez każdego przewoźnika kolejowego świadectwa bezpieczeństwa.

„Pakiet drugi”, z 2004 r., obejmujący trzy dyrektywy: 2004/49, 2004/50, 2004/51, dotyczył interoperacyjności transportu kolejowego, a także kwestii bezpieczeństwa, licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych oraz pobierania opłat za dostęp do infrastruktury. Dyrektywa 2004/51, zmieniająca dyrektywę 91/440, wprowadziła obowiązek pełnego otwarcia wspólnotowego rynku kolejowego dla przewozów międzynarodowych od 1.01.2007 r.

Aktem prawnym wprowadzającym do realizacji w Polsce postanowienia wspólnotowe w zakresie transportu kolejowego była ustawa o transporcie kolejowym z 27.06.1997 r. Jej postanowienia dotyczyły m.in. finansowania transportu kolejowego, bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, bezpieczeństwa i nadzoru technicznego, eksploatacji linii kolejowych, koncesjonowania transportu kolejowego. Jednak to ustawa o transporcie kolejowym (ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym, 2003), przyjęta w marcu 2003 r., uważana jest za akt prawny najważniejszy dla funkcjonowania rynku kolejowego oraz dokument, który stworzył prawne możliwości i warunki dla liberalizacji rynku kolejowego cargo (Wojciechowska, 2019). W roku 2003 powołana została na mocy wspomnianej ustawy instytucja sprawująca szeroko rozumianą funkcję regulatora rynku kolejowego — Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Uregulowanie kwestii przewoźnika państwowego — dostosowanie struktury przedsiębiorstwa państwowego PKP do obowiązujących regulacji wspólnotowych i krajowych — nastąpiło w roku 2000, poprzez przyjęcie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Zgodnie z nią w 2001 r. oddzielona została działalność przewozowa od zarządu infrastrukturą kolejową. Jednocześnie w obszarze działalności przewozowej rozdzielono przewozy towarowe i pasażerskie. Przedsiębiorstwo państwowe zostało podzielone na wiele jednoosobowych spółek Skarbu Państwa — spółek prawa handlowego w formie spółki akcyjnej. Utworzona została grupa kapitałowa, Grupa PKP, w skład której wchodzi jako spółka matka jednoosobowa spółka Skarbu Państwa Polskie Koleje Państwowe SA (PKP SA) (pełniąc nadzór właścicielski nad pozostałymi spółkami Grupy PKP; jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa) oraz spółki córki: spółki przewozowe — m.in. PKP Cargo SA, PKP Intercity SA, i spółki niezwiązane bezpośrednio

z przewozami — m.in. PKP PLK SA. Struktura Grupy kształtuje się, można powiedzieć, w sposób ustawiczny: niektóre spółki zostały przekazane w zarząd samorządów terytorialnych — np. PKP Przewozy Regionalne SA, niektóre sprywatyzowane — np. PKP Cargo SA. Jedyny w Grupie przewoźnik towarowy jest też jedyną spółką w pełni sprywatyzowaną. Akcje PKP Cargo SA trafiły w 2013 r. na giełdę i aktualnie PKP SA posiada pakiet tylko około 33% akcji, reszta akcji znajduje się w posiadaniu podmiotów prywatnych (Burnewicz, Rucińska, 2012, s. 186). W 2018 r. powstała koncepcja utworzenia holdingu, do którego należałyby spółki główne i spółki zależne. Warto zaznaczyć, że w holdingu ma znaleźć się PKP PLK SA, mimo iż projekt restrukturyzacji zakładał wyrowadzenie tej spółki z Grupy w 2015 r.

W kolejnych po 2003 r. latach w Polsce dokonano wielokrotnych nowelizacji ustawy, uchwalono kilka aktów prawnych dotyczących rynku transportowego, a także plany i strategię rozwoju transportu, w tym transportu kolejowego, które poddane zostały analizie w pierwszej części publikacji. Przekształcenia rynku kolejowego cargo dotyczyły przemian związanych nie tylko z restrukturyzacją, ale również liberalizacją rynku.

Proces liberalizacji rynku kolejowego rozpoczął przyjęcie ustawy o transporcie kolejowym w 1997 r. Otworzyła ona na podstawie koncesji dostęp do transportu kolejowego różnym podmiotom gospodarczym, głównie dysponującym własnym taborem i bocznikami kolejowymi (Mendyk, 2007, s. 61). Prywatni operatorzy funkcjonują w transporcie kolejowym od 1998 r., jednak dostęp do rynku kolejowego podmiotów krajowych realizujących przewozy cargo uregulowała ustawa o transporcie kolejowym z 2003 r. Jej postanowienia umożliwiły rozwój i ekspansję rynkową przedsiębiorstw kolejowych wyodrębnionych z transportu wewnętrznego przedsiębiorstw takich jak: KGHM, ORLEN, Lotos czy kopalni węgla na Śląsku. Jednocześnie regulacje prawne zagwarantowały niedyskryminacyjne, jednolite traktowanie wszystkich przedsiębiorstw funkcjonujących na rynku kolejowym, bez względu na ich strukturę własności i wielkość. Każdy podmiot gospodarczy (ustawa o działalności gospodarczej), po spełnieniu warunków wymaganych przepisami, na podstawie złożonego wniosku może uzyskać licencję na realizację przewozów kolejowych. Instytucją udzielającą licencji jest, zgodnie z ustawą, prezes UTK (Wojciechowska, 2019, s. 174). Z prawnego punktu widzenia, nie uwzględniając innych uwarunkowań, każdy podmiot gospodarczy, który spełni wymagania ustawowe, może rozpocząć działalność przewozową na polskim rynku kolejowym. Zdaniem W. Rydzkowskiego Polska, jako jeden z pierwszych krajów członkowskich UE, stworzyła regulacje prawne umożliwiające demonopolizację oraz pełną liberalizację rynku kolejowego, zapewniając też prawo

swobodnego dostępu do infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwom kolejowym (Rydzkowski, Wojewódzka-Król, 2010, s. 540).

Swobodny dostęp do infrastruktury transportu kolejowego, wraz z infrastrukturą do obsługi manewrowej i rozrządowej, jest warunkiem *sine qua non* faktycznej liberalizacji rynku kolejowego. Wiąże się z tym obowiązek wynikający z dyrektywy 91/440 rozdzielenia zarządzania infrastrukturą od jej eksploatacji. W Polsce organ zarządzający infrastrukturą kolejową — PKP PLK SA — jest zobowiązany do udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na podstawie umowy, w zamian za opłaty pobierane za dostęp. Sposób naliczania wysokości opłat wyznacza dyrektywa 2001/14, jednak szczegółowa analiza tej problematyki, łącznie z kwestią finansowania infrastruktury kolejowej, wykracza zdecydowanie poza zakres publikacji.

Polskie regulacje i praktyka w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej są zgodne z zaleceniami wspólnotowymi. Pozostawienie PLK w Grupie PKP miało być rozwiązaniem przejściowym, budzącym jednak kontrowersje — głównie w kwestii równego, niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury. Niezależni, nienależący do Grupy PKP przewoźnicy kolejowi w początkach działalności nowych struktur informowali o utrudnieniach w dostępie do infrastruktury, PLK przegrało kilka postępowań prowadzonych przez UOKiK. W ocenie nie tylko auterek (Burnewicz, Rucińska, 2012, s. 193) całkowite wyodrębnienie PLK byłoby najkorzystniejszym rozwiązaniem dla rynku kolejowego, nie należy się jednak tego spodziewać (w koncepcji utworzenia holdingu PLK są jednym z jego podmiotów).

Dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewoźników zagranicznych został odłożony w czasie, ponieważ Polska wynegocjowała 3-letni okres przejściowy. Otwarcie polskiego rynku dla przewozów międzynarodowych nastąpiło w dniu 1.01.2007 r., a od 1.01.2008 r. polski rynek kolejowy cargo został otwarty dla przewozów kabotażowych.

Wpływ polityki transportowej na funkcjonowanie rynku kolejowego cargo

Jednym z głównych celów najstarszej (obok polityki rolnej) polityki wspólnotowej przez dziesięciolecia było osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu poprzez wspieranie transportu kolejowego, zwiększenie udziału kolei w przewozach, poprawę konkurencyjności wobec głównego konkurenta — transportu samochodowego. Wdrażany był program rewitalizacji transportu kolejowego, program uzyskania interoperacyjności, przeznaczano potężne środki

Tabela 1

Wielkość przewozów ładunków w Polsce w rynku przewozów ładunków ogółem (w %)

Wyszczególnienie	Lata								
mln ton	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017	2018
Transport ogółem	2754	1649	1380	1272	1113	1779	1804	2053	2192
Transport kolejowy	482	282	225	187	233	217	224	240	250
Udział w %	17,5	17,1	16,3	14,7	16,8	12,2	12,4	11,7	11,4
mld tkm	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017	2018
Transport ogółem	458	349	301	282	228	310	361	435	467
Transport kolejowy	135	84	69	54	50	49	51	55	60
Udział w %	29,5	24,1	23	19,1	21,9	15,8	14	12,6	12,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Cestat — informator statystyczny, 1982; Cestat — informator statystyczny, 1992; Cestat — informator statystyczny, 1996; Cestat — informator statystyczny, 1996; Transport — Wyniki Działalności, 2000–2018).

z budżetu unijnego na rozwój i modernizację infrastruktury kolejowej i tabor. Polska jako członek UE, a wcześniej kraj stowarzyszony, jest od 25 lat podmiotem polityki transportowej UE, podmiotem kształtującym suwerennie narodową politykę transportową, z uwzględnieniem celów polityki unijnej. Czy cele te zostały osiągnięte? Odpowiedź na to pytanie wymaga analizy zmian wielkości ładunków przewożonych transportem kolejowym, przy uwzględnieniu jednocześnie wolumenu i pracy przewozowej oraz udziału tych przewozów w rynku przewozów ładunków ogółem, co przedstawia tabela 1.

Uzasadnione jest cofnięcie się w analizie do lat 80., kiedy Polska nie była nawet krajem stowarzyszonym, pozostając w RWPG. Z danych wynika, że dramatyczne załamanie przewozów kolejowych nastąpiło właśnie w latach 80. Warto tu przypomnieć, że do 1987 r. ponad 60% polskiego eksportu i importu kierowanych było do ZSRR lub pochodziło stamtąd i tzw. krajów socjalistycznych, szczególnie — NRD i Czechosłowacji, a dostawy realizowane były głównie transportem kolejowym. Transformacja i kryzys gospodarczy w ZSRR, a następnie zjednoczenie Niemiec spowodowały gwałtowny spadek — do 1993 r. — wymiany handlowej z tym obszarem, rozpadanie się dotychczasowych struktur logistycznych, w tym transportowych. Pierwotne przyczyny gwałtownych zmian wielkości rynku kolejowych przewozów cargo miały więc charakter geopolityczny, na bazie zaszczości historycznych i sytuacji ekonomicznej głównego polskiego, w tamtym okresie, partnera gospodarczego.

Lata 90. to okres transformacji społeczno-gospodarczej w Polsce, zmian struktury geograficznej polskiego handlu zagranicznego oraz dynamiki, wielkości i struktury produkcji. Europejski trend spadku udziału transportu kolejowego w przewozach ładunków, na rzecz dynamicznego wzrostu znaczenia transportu samochodowego, nie ominął Polski; ce-

chował się jednak znacznie słabszą dynamiką niż w pozostałych krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Kraje Grupy Wyszehradzkiej, które razem z Polską weszły na ścieżkę integracji z UE oraz transformacji gospodarczej, zanotowały w latach 90. głębokie załamanie udziału transportu kolejowego w przewozach ładunków: Czechy z 73% w 1992 r. do 30% w 2000 r.; Słowacja ZSRR z 78% do 29%; Węgry — z 56% do 22% w odpowiednich latach.

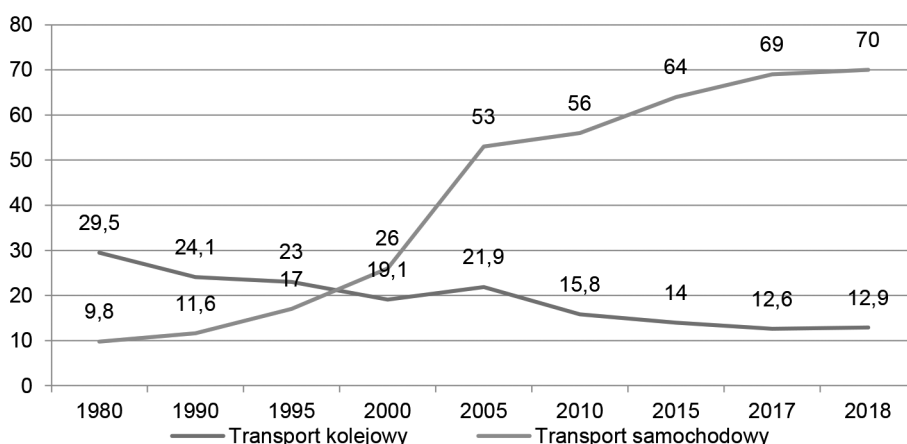
Spowolnienie gospodarcze w Polsce pod koniec lat 90. i na początku XXI w., skutkujące osłabieniem dynamiki PKB i produkcji krajowej, spowodowało spadek popytu wewnętrznego, pierwotnego wobec popytu na usługi transportowe, w tym przewozy kolejowe. Sytuację polskiej gospodarki ratował dynamiczny wzrost popytu zewnętrznego, głównie ze strony rynków unijnych, szczególnie rynku niemieckiego. Dynamicznie zwiększało się zapotrzebowanie na usługi transportowe, ale dotyczące transportu samochodowego. Akcesja Polski do UE oraz ożywienie koniunktury gospodarczej przyczyniły się do poprawy znaczenia transportu kolejowego w rynku przewozów cargo, jednak światowy kryzys z 2008 r. wpłynął negatywnie na gospodarkę narodową, a co za tym idzie — na rynki transportowe.

Od 2015 r. pozycja i znaczenie rynku kolejowego w przewozach cargo generalnie ustabilizowała się w aspekcie procentowego udziału rynku w wolumenie przewożonych ładunków i w pracy przewozowej transportu.

Dokonana analiza pozwala na stwierdzenie, że cel polityki transportowej — zrównoważony rozwój transportu — nie został zrealizowany. Nie ograniczono udziału transportu samochodowego w rynkach transportowych krajów UE na rzecz transportu kolejowego, a wręcz znaczenie transportu samochodowego i jego udział w rynku zdecydowanie zwiększyły się w badanym okresie, co w ujęciu graficznym przedstawiono na rysunku 1.

Rysunek 1

Udział transportu kolejowego i samochodowego w pracy przewozowej transportu (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Cestat — informator statystyczny, 1982; Cestat — informator statystyczny, 1992; Cestat — informator statystyczny, 1996; Cestat — informator statystyczny, 1996; Transport — Wyniki Działalności, 2000–2018).

Czy w związku z tym uprawnione jest twierdzenie, że polityka transportowa w tym zakresie okazała się nieskuteczna? W ocenie autorek nie można udzielić jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie. Zważywszy na wtórny charakter transportu wobec gospodarki, wtórna jest także struktura gałęziowa przewozów ładunków (Lesiak, 2013, s. 30). To poziom rozwoju i sytuacja gospodarcza, wielkość i struktura wymiany handlowej generują potrzeby transportowe (Pietrzyk-Wisłowsky, 2018, s. 42), a przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, zgodnie ze swoimi postulatami transportowymi, dokonują wyboru gałęzi transportu. Oczywiście realizacja polityki transportowej poprzez działania wzmacniające konkurencyjność transportu kolejowego może mniej lub bardziej skutecznie wpływać na preferencje użytkowników transportu, należy jednak w ocenie uwzględnić uwarunkowania zewnętrzne i specyfikę transportu kolejowego. Sytuacja geopolityczna, koniunktura w gospodarce światowej, wielkość, dynamika i struktura handlu światowego — to czynniki, na które nie ma wpływu nawet takie ugrupowanie jak Unia Europejska. Dla polskiego rynku kolejowego istotne znaczenie mają oprócz tego zaszłości historyczne, a także trudny i kosztowny proces dostosowawczy. Z kolei specyfika transportu kolejowego, a mianowicie: niemożność wykonywania przewozów w systemie *door-to-door* (od drzwi do drzwi), a wraz z tym dłuższy czas realizacji zamówienia oraz niewielka elastyczność przewozów sprawiają, że trudno konkurować tej gałęzi transportu z transportem samochodowym.

Proces liberalizacji, realizowany zgodnie z założeniami polityki transportowej, spowodował głębokie przekształcenia strukturalne polskiego rynku kolejowego, m.in. struktury własnościowej i podmiotowej, prowadzące do stworzenia konkurencyjnego rynku

przewozów kolejowych. Proces otwierania rynku przewozów kolejowych cargo początkowo dla polskich przedsiębiorstw transportu kolejowego rozpoczął się w 2003 r. Kolejny etap to lata 2007–2008, kiedy po okresie przejściowym nastąpiło całkowite otwarcie rynku dla międzynarodowych przewozów towarowych, a następnie kabotażowych.

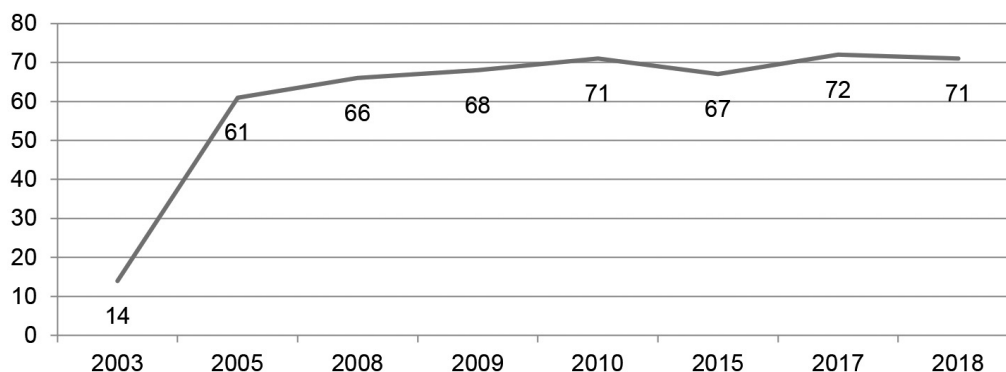
Przedsiębiorstwa, których działalność gospodarcza polega na przewożeniu rzeczy koleją, podlegają licencjonowaniu. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) — stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Zgodnie z zasadą jednorazowego licencjonowania potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze wyżej wymienionych państw. Liczbę wydanych przez UTK licencji przedstawiono na rysunku 2.

Liczba zarejestrowanych towarowych przewoźników kolejowych, po dwóch latach: 2004–2005, ustabilizowała się na poziomie relatywnie wysokim w porównaniu z pozostałymi państwami UE — druga pozycja za niemieckim rynkiem kolejowym. Już w roku 2006 Polska uzyskała nieformalny tytuł lidera liberalizacji rynku kolejowego, z uwagi na liczbę podmiotów posiadających licencję, ale też dynamikę wzrostu udziału przewoźników prywatnych w rynku przewozów kolejowych cargo. Na rysunku 3 przedstawiono udział największych przewoźników w polskim rynku kolejowych przewozów towarowych w 2010 r.

W 2010 r. licencjonowane przewozy towarowe realizowało 40 przedsiębiorstw: 3 spółki Grupy PKP,

Rysunek 2

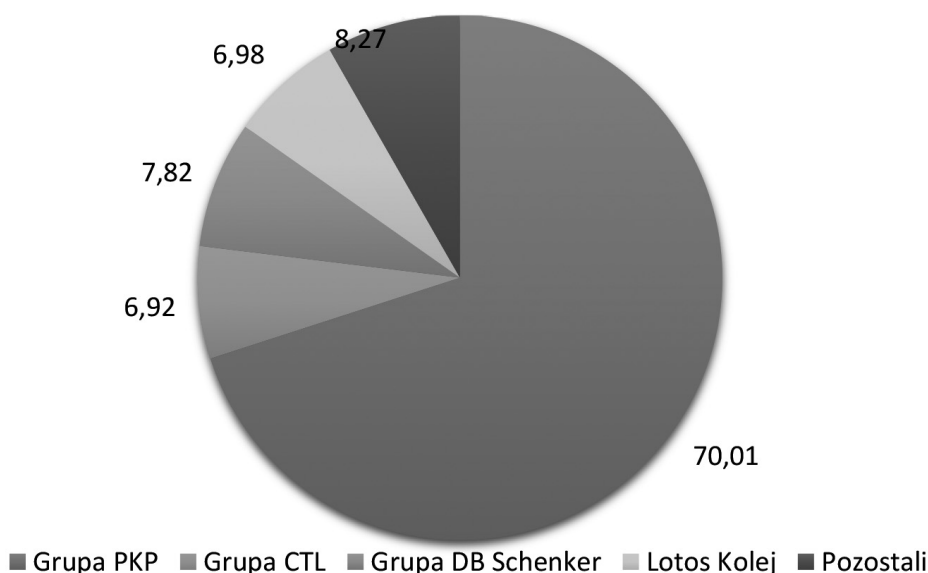
Liczba licencji uprawniających do realizacji przewozów rzeczy transportem kolejowym w Polsce wydanych przez UTK w latach 2003–2018



Źródło: opracowanie własne na podstawie: („Dane UTK”, 2003).

Rysunek 3

Udział w rynku największych przewoźników towarowych według pracy przewozowej w 2010 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010, 2011, s. 31.

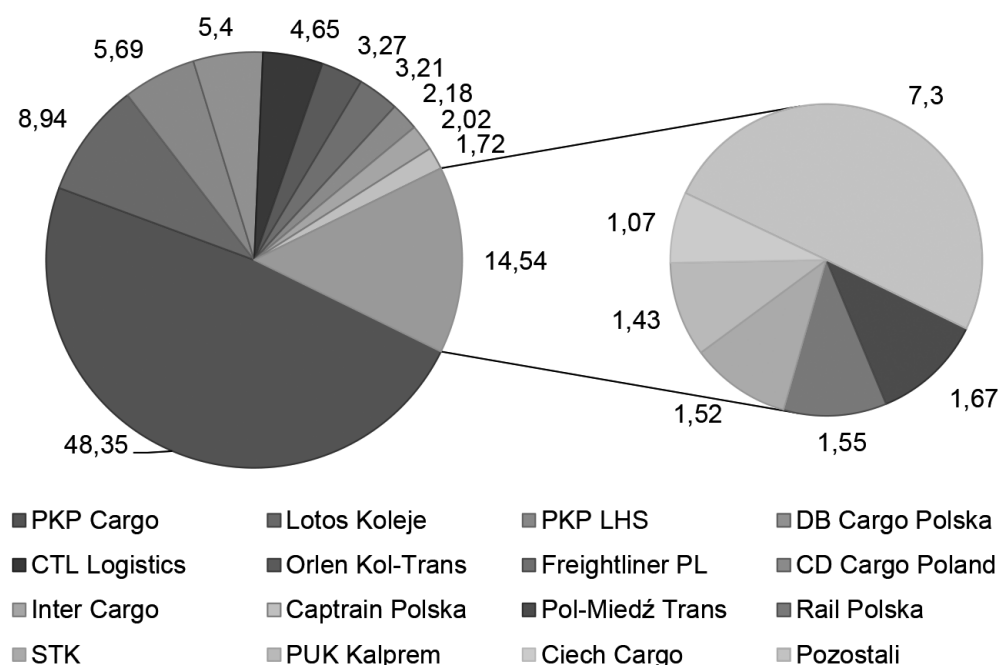
6 spółek Grupy CTL, 6 spółek Grupy DB Schenker oraz 18 przewoźników indywidualnych. Niekwestionowanym liderem byli przewoźnicy Grupy PKP — PKP Cargo, PKP LHS oraz PKP Energetyka. Pozostali przewoźnicy, w liczbie 37, skupiali tylko 30% udziału w rynku. Ostra konkurencja na rynku powodowała osłabienie pozycji wcześniejszego monopolisty — PKP Cargo. Udział tego przewoźnika w rynku sukcesywnie zmniejszał się do 2017 r., przyznać jednak należy, że liczna grupa przewoźników konkurowała o zbliżony wolumen masy przewozowej. Rosnąca konkurencja, niższe ceny, elastyczne i prorokowe

strategie prywatnych przewoźników nie generowały większego popytu na przewozy kolejowe, a okresowe zwiększenie przewozów następowało w związku z poprawą koniunktury gospodarczej. W tej sytuacji poprawa pozycji i zwiększenie udziałów w rynku przewoźników prywatnych możliwa była poprzez odebranie ładunków PKP Cargo. Udział w polskim rynku poszczególnych przewoźników kolejowych cargo przedstawia rysunek 4.

W 2018 r. liderem rynku nadal było PKP Cargo. Już w 2017 r. spółka zanotowała ponad 8-procentowy wzrost masy przewożonych ładunków i pracy przewo-

Rysunek 4

Udział w rynku największych przewoźników towarowych według pracy przewozowej w 2018 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Urząd Transportu Kolejowego, 2018,

zowej, co zaowocowało nieznacznym wzrostem udziałów w rynku. Pozycja przedsiębiorstwa na rynku jest stabilna, cała Grupa PKP skupia około 55% rynku, a w rynku międzynarodowych przewozów towarowych jej udział w 2017 r. wynosił około 69% (w tym PKP Cargo — 55,2%) (Urząd Transportu Kolejowego, 2018). Wbrew niektórym opiniom i przewidywaniu upadku PKP Cargo w efekcie liberalizacji rynku i konkurencji, szczególnie ze strony przewoźnika niemieckiego, przedsiębiorstwo dostosowało się do zmienionych warunków rynkowych, co więcej — wykorzystuje nowe możliwości ekspansji na rynkach zagranicznych.

Perspektywy i uwarunkowania rozwoju rynku kolejowego cargo w świetle polityki transportowej

Podstawą dalszego rozwoju rynku kolejowych przewozów cargo, a więc również zadaniem polityki transportowej, jest stworzenie warunków wykorzystania naturalnej przewagi transportu kolejowego nad innymi gałęziami transportu, a tym samym możliwości osiągnięcia korzyści ze skali przewozu. Otóż możliwości i szans rozwoju rynku należy, zdaniem autorek, upatrywać w segmencie przewozów międzyna-

wych, intermodalnych oraz rozproszonych. Mimo spowolnienia w gospodarce światowej i niekorzystnych prognoz dla dynamiki PKB na najbliższe lata, prognozy dotyczące wymiany handlowej na linii Europa–Azja są raczej optymistyczne. Szacuje się, że przewozy w tych relacjach będą rozwijały się dynamicznie, szczególnie w odniesieniu do handlu Europa–Chiny. Rosnący wolumen przewożonych ładunków stwarza szanse na rozwój połączeń kolejowych, chociaż główną gałęzią transportową pozostanie zapewne transport morski, z uwagi na jego konkurencyjność cenową. Polska jest głównym krajem tranzytowym dla strumieni ładunków przewożonych transportem lądowym z Europy do Azji — to położenie geograficzne oraz trendy światowe należy optymalnie wykorzystać.

Przewozy towarowe w relacjach międzynarodowych realizowane były w 2017 r. przez 31 przewoźników, wolumen przewiezionych ładunków był o 10,9% większy niż w roku poprzednim, a praca przewozowa wzrosła o 7,2%. Udział przewozów ładunków międzynarodowych w pracy przewozowej transportu kolejowego zwiększył się, w 2017 r. kształtował się na poziomie około 40%, z najwyższą dynamiką w przewozach ładunków tranzytowych (Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018).

Przewozy intermodalne to segment rynku transportowego o olbrzymim potencjale rozwojowym.

Tabela 2

Podstawowe parametry linii kolejowych w latach 2005–2017

Wyszczególnienie	2005	2010	2017
Długość linii kolejowych w km	20253	20770	19291
Gęstość linii kolejowych w km/100 km ²	6,5	6,7	6,1
Linie zelektryfikowane w %	58	56	62,0
Linie dwutorowe w %	44	43	45,0
Dopuszczalny nacisk osi 221 kN	b.d.	48	58,0
Opłata za dostęp do infrastruktury — przewozy towarowe w PLN/poc/mk	23,5	17,42	13,47
Prędkość handlowa km/h	b.d.	25,4	25,10

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, 2005; Transport — wyniki działalności w 2011 roku, 2011; Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018).

Światowe dane statystyczne wskazują na dynamiczny rozwój przewozów ładunków skonteneryzowanych, również w relacjach międzynarodowych. Położenie geograficzne Polski to istotny atut dla polityki wspierania transportu intermodalnego. W Polsce kolejowe przewozy intermodalne realizowało w 2017 r. 18 przewoźników. Głównymi podmiotami w tym segmencie rynku są: PKP Cargo — 50,2% udziału w rynku według pracy przewozowej, DB Cargo Polska — 21,09% oraz Lotos Kolej — 12,39%. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym cargo zwiększa się sukcesywnie, osiągając w 2017 r. poziom 9,9%, wyższy o ponad 1 punkt procentowy w relacji do roku poprzedniego (Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018). Ponad 70% przewozów intermodalnych realizowanych jest w komunikacji międzynarodowej. Przewozy rozproszone realizowane są na zasadach przesyłek konsolidowanych. Wymagają więc dostępu do infrastruktury punktowej i obsługi manewrowej oraz rozrządowej. Generuje to wysokie koszty transportu i wydłuża czas realizacji dostawy.

Na rozwój każdego z analizowanych segmentów przewozów, poza szeroko ujmowanymi uwarunkowaniami zewnętrznymi, zasadniczy wpływ ma infrastruktura transportowa. Specyfika transportu kolejowego polega m.in. na uzależnieniu od infrastruktury: „kolej działa na zasadzie centralnego sterowania ruchem i przepustowością infrastruktury” (Lesiak, 2013, s. 97). Stan infrastruktury oraz organizacja zarządzania infrastrukturą to istotne determinanty konkurencyjności transportu kolejowego, warunkujące w znaczącym stopniu jego rozwój. W tabeli 2 zaprezentowano podstawowe parametry linii kolejowych w wybranych latach.

Po akcesji do UE Polska stała się największym beneficjentem polityki spójności, obficie czerpiąc środki unijne na modernizację i rozwój infrastruktury. Większość parametrów dotyczących infrastruktury kolejowej uległa poprawie. Co prawda zmniejszyła się długość linii kolejowych i w związku z tym ich gęstość, ale likwidacja pewnych odcinków była uzasad-

niona ekonomicznie. Do 2015 r. program rozwoju infrastruktury kolejowej realizowany był w oparciu m.in. o WPIK — Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, a od paru lat — Krajowy Program Kolejowy.

Dla kolejowych przewozów cargo czynnikiem szczególnie istotnym dla realizacji przewozu jest przepustowość infrastruktury liniowej i punktowej. Ważne jest, by na torach przemieszczały się składy o optymalnym wykorzystaniu zdolności ładunkowych i maksymalnej długości, umożliwia to bowiem minimalizację kosztów jednostkowych przewozu, przy racjonalnym wykorzystaniu taboru. A to wymaga infrastruktury o dopuszczalnym nacisku osi na poziomie 221 kN i więcej. W 2017 r. udział torów o takich parametrach osiągnął 58%, jednak blisko 25% torów dostosowanych jest do nacisku poniżej 200 kN. Co więcej, linie dwutorowe stanowią tylko 45% wszystkich (Raport Grupy PKP, 2019), przeważają linie jednotorowe, na których przepustowość jest ograniczona. Kolejnym problemem w przewozach towarowych jest prędkość handlowa przewozu, z niewielką dynamiką, ale jednak malejąca. Powodem są przede wszystkim prace modernizacyjne prowadzone na eksploatowanych trasach. Tu można zastanowić się, czy słuszną była koncepcja, przyjęta w polskiej polityce transportowej, modernizacji istniejących linii kolejowych zamiast budowy nowych.

W przewozach międzynarodowych i intermodalnych oprócz kwestii stanu technicznego i przepustowości infrastruktury liniowej ważnym czynnikiem decydującym o konkurencyjności przewozów danymi trasami jest stan infrastruktury punktowej, szczególnie na obszarach o dużym natężeniu ruchu towarowego, np. terenach przejść granicznych czy portowych.

Na podstawie umowy AGC oraz założeń rozwoju europejskiej sieci transportowej, opracowanych przez Komisję Europejską i przyjętych do realizacji w 1996 r., przez terytorium Polski przebiegają cztery korytarze transeuropejskie: II, III w kierunku zachód-wschód oraz I i VI w kierunku północ-południe.

W 2015 r., zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego w sprawie europejskiej sieci kolejowej, zostały w Polsce uruchomione dwa kolejowe korytarze towarowe: korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie–Morze Adriatyckie oraz korytarz towarowy nr 8 Morze Północne–Morze Bałtyckie. Korytarze mają poprawić konkurencyjność transportu kolejowego w przewozach cargo na liniach łączących polskie porty z portami Morza Adriatyckiego i Północnego. Obecnie dla wymiany Europa–Azja najważniejszy jest korytarz transportowy II, stanowiący połączenie Europy z Chinami w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”. W związku z tym kluczowa dla obsługi ładunków międzynarodowych i tranzytowych jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury na przejściach granicznych i stacjach towarowych w portach Gdańsk i Gdynia, a szczególnie w Małaszewiczach (Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku, 2018, s. 99). W 2017 r. przewoźnicy najczęściej podnosili kwestię ograniczonej przepustowości w rejonie Małaszewicz, a mianowicie przejścia granicznego Terespol–Brześć na „Nowym Jedwabnym Szlaku” pomiędzy Chinami i Europą. „Nowy Jedwabny Szlak” stanowi szansę na wzrost roli tranzytowej i przeładunkowej Polski. W 2018 r. ponad 98% obsługiwanych kontenerów w Małaszewiczach jechało z lub do Chin (Terminal w Małaszewiczach zwiększył przepustowość do 3285 pociągów, 2019). Znaczenie i potencjał Małaszewicz są dostrzegane, co znajduje odzwierciedlenie w czynionych i zapowiadanych przez PKP Cargo pracach modernizacyjnych w zakresie zwiększenia przepustowości, aby móc przyjmować więcej pociągów w kolejnych latach jego funkcjonowania.

Podsumowanie

Celem głównym polityki transportowej, jeszcze EWG, było utworzenie europejskiego systemu transportowego jako warunku niezbędnego dla funkcjonowania wspólnego rynku — głównego celu ekonomicznego określonego w Traktacie ustanawiającym EWG. Mimo upływu ponad 60 lat cel ten jest ustawicznie w trakcie realizacji z wielu powodów ekono-

micznych i politycznych — kolejne rozszerzenia oznaczały konieczność włączenie zróżnicowanych systemów transportowych nowych państw członkowskich do wspólnotowego systemu transportowego. Stąd m.in. wprowadzane nowe regulacje prawne, częste nowelizacje obowiązujących aktów prawnych, uwzględniające również uwarunkowania rynkowe — nie tylko wspólnotowe, ale też globalne. Sformułowanie tego celu i jego realizacja nie budzą istotnych kontrowersji, w przeciwieństwie do celu określonego jako „zrównoważony rozwój transportu”, czyli ograniczenie roli transportu drogowego na rzecz wzrostu znaczenia i udziału w rynku transportowym innych gałęzi transportu, szczególnie transportu kolejowego. Cel ten nie został zrealizowany, chociaż ekspansja transportu drogowego została zahamowana, a pozycja transportu kolejowego w rynku przewozów towarowych ustabilizowała się. Unia Europejska wycofała się z koncepcji zrównoważonego transportu na rzecz rozwoju komodalności.

Polityka transportowa Polski jest zgodna z celami, priorytetami i zadaniami wytyczonymi na szczeblu wspólnoty. Procesy restrukturyzacji i liberalizacji rynku kolejowego cargo generalnie są oceniane pozytywnie. Zastrzeżenia może budzić kwestia zarządu infrastrukturą kolejową: główny zarządca — PKP PLK pozostaje nadal w Grupie PKP. Zarząd infrastrukturą jest rozproszony, a specyfika transportu kolejowego wymaga centralnego zarządzania infrastrukturą. Jednak korzyści ekonomiczne wynikające z demonopolizacji i otwarcia rynku kolejowego są nie do zakwestionowania.

Politykę transportową wobec infrastruktury kolejowej, niezależnie od pozytywnych efektów, cechują zaniechania i błędy. Oceniając z perspektywy czasowej przyjętą koncepcję modernizacji istniejących linii kolejowych, można stwierdzić, że nie była ona słuszna. Prace modernizacyjne trwają latami, obniżając konkurencyjność transportu kolejowego. Odstąpienie od budowy linii dla kolei dużych prędkości nie wpłynęło pozytywnie na przepustowość infrastruktury dostępnej dla przewozów towarowych. Zbyt mało działań podjęto w zakresie rozwoju i modernizacji infrastruktury punktowej. Do 2012 r. przeznaczano niewielkie, w porównaniu z transportem drogowym i potrzebami, nakłady na inwestycje infrastrukturalne.

Bibliografia

- A European Union Strategy for sustainable development.* (2002). European Commission.
 Bąk, M. (1997). *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.
 Burniewicz, J. (1991). *Transport EWG [Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej]*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
 Burniewicz, J., Rucińska, D. (2012). *Polski rynek usług transportowych: Funkcjonowanie, przemiany, rozwój*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
 Cestat — informator statystyczny. (1982). GUS.
 Cestat — informator statystyczny. (1992). GUS.
 Cestat — informator statystyczny. (1996). GUS.

- Dane UTK. (2003, 2018). Pobrano z <https://www.utk.gov.pl>.
- Domańska, A. (2006). *Wpływ infrastruktury transportu drogowego na rozwój regionalny*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010. (2011). Pobrano z <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/810,Funkcjonowanie-rynku-transportu-kolejowego-w-Polsce-w-2010-roku.html>, <https://doi.org/10.4467/2543859xpkg.17.005.6734>.
- Grudzewski, W. M. (1998). *Rozwój systemu transportowego Polski w warunkach integracji europejskiej*. Warszawa: IOiZwP Orgmasz.
- Grzelakowski, A. (2009). *Polityka transportowa Unii Europejskiej oraz jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*. Gdynia: Wydawnictwo Akademii Morskiej.
- Grzywacz, W., Rydzkowski, W., Wojewódzka-Król, K. (2003). *Polityka transportowa*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.
- Igliński, H. (2011). Biała Księga 2011 — implikacje dla polskiego systemu transportowego. *Logistyka*, (4).
- IV pakiet kolejowy zaczyna działać. (2019). Pobrano z Urząd Transportu Kolejowego website: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14809,IV-pakiet-kolejowy-zaczyna-dzialac.html>.
- Lesiak, P. (2013). *Konkurencja między transportem samochodowym a kolejowym w Polsce w świetle kształtowania racjonalnej struktury gąłęziowej przewozów ładunków*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Oficyna Wydawnicza.
- Liberadzki, B., Mindur, L. (2006). *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Instytut Logistyki Magazynowania.
- Lipińska-Słota, A. (2000). *Ładowy tranzyt ładunków przez terytorium Polski w warunkach integracji europejskiej*. Katowice: Wydawnictwo Uczelniane AE.
- Memorandum on the General Lines of the Common Transport Policy. (1961). European Economic Community Commission.
- Mendyk, E. (2007). *Otwarcie kolejowego rynku usług transportowych w Polsce*.
- Nicoll, W. (2002). *Zrozumieć Unię Europejską*. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Pietrzyk-Wiszowaty, K. (Red.). (2018). *Transport kolejowy w systemie obronnym państwa*. Warszawa: Akademia Sztuki Wojennej.
- Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju. (2001). MTiGM.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025. (2005). Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury.
- Raport Grupy PKP. (2019, czerwiec 10). Pobrano z www.pkp.pl/Raport_Grupy_PKP_2017.
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej. (2005). Warszawa: GUS.
- Rydzkowski, W. (1997). *Współczesne problemy polityki transportowej*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Rydzkowski, W., Wojewódzka-Król, K. (2010). *Transport* (Wyd. 5 zm.). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Sawicka, J. (2004). *Polska w Unii Europejskiej: Wybrane polityki sektorowe*. Warszawa: Wydawnictwo Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego.
- Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2017 roku. (2018). Pobrano z <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/sprawozdania/14357,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-rynku-kolejowego-w-2017-r.html>, <https://doi.org/10.18778/8088-052-8.07>.
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030). (2013). Warszawa: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.
- Teichmann, E. (2006). *Wschodnie pogranicze rozszerzonej Unii Europejskiej: Czynniki konkurencyjności*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Oficyna Wydawnicza.
- Terminal w Malaszewiczach zwiększy przepustowość do 3 285 pociągów. (2019, czerwiec 18). Pobrano z <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/nowy-jedwabny-szlak-szansa-dla-kolejowych-przewozow-towarow-w-polsce-91468.html>.
- Transport — Wyniki Działalności. (2000). Warszawa: GUS DPiPN-T.
- Transport — wyniki działalności w 2011 roku. (2011). Warszawa: GUS DPiPN-T.
- Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską, z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z drugiej strony. (1994). Bruksela.
- Urząd Transportu Kolejowego. (2018). *Przewozy towarowe w 2018 r.* Pobrano z <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/dane-archiwalne/14766,Przewozy-towarowe-w-2018-r.html>.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. (2003). Pobrano z <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU-20030860789>.
- White Paper on the future development of the common transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. (1992). European Commission.
- Wojciechowska, K. (2019). *Ustawa o transporcie kolejowym: Komentarz (Stan prawny na 11.3.2019 r.)*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.



Prezentowana książka ma charakter teoretyczno-empiryczny. W rozdziale pierwszym omówiono genezę prosumpcji i jej istotę. Wskazano na duże rozbieżności w jej definiowaniu przez różnych badaczy, proponując własną autorską definicję tego pojęcia. Rozdział drugi poświęcony jest prosumpcji jako złożonemu zachowaniu rynkowemu. Przedstawiono ją również w ujęciu procesowym. Omówiono cechy prosumenta jako aktywnego uczestnika rynku i marketingowego partnera oferentów. W rozdziale trzecim przedstawiono natomiast prosumpcję w ujęciu czterowymiarowym, przyjmując, że ma ona wymiar innowacyjny, relacyjny, wizerunkowy i etnocentryczny. Dwa kolejne rozdziały tworzą empiryczną część opracowania, w której na podstawie wyników badań pierwotnych dokonano empirycznej weryfikacji przyjętych założeń. Podsumowaniem dokonanych analiz jest opracowany przez autorkę finalny model prosumpcji.

księgarnia internetowa: www.pwe.com.pl