



Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

RAPORT Z BADANIA KRAJOWEGO RYNKU TRANSPORTU TOWARÓW (ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM TRANSPORTU TOWARÓW KOLEJĄ)



Warszawa, październik 2012 r.

Spis treści:

<i>Streszczenie</i>	<i>4</i>
<i>Wstęp</i>	<i>7</i>
Rozdział 1 Metodologia badania	10
1.1. Przedmiot, cel i zakres badania	10
1.2. Etapy badania i źródła pozyskiwania danych.....	11
1.3. Najważniejsze problemy metodologiczne	15
Rozdział 2 Krajowy rynek transportu towarów w ujęciu holistycznym i otoczenie instytucjonalno-prawne transportu kolejowego w Polsce	17
2.1. Ogólna charakterystyka krajowego rynku transportu towarów	17
2.2. Otoczenie instytucjonalno-prawne transportu kolejowego w Polsce.....	23
Rozdział 3 Definicja rynku właściwego	27
3.1. Rynek w ujęciu produktowym	27
3.1.1. Substytucyjność popytowa	27
3.1.1.1. Zależności pomiędzy ceną a popytem	28
3.1.1.2. Struktura towarów przewożonych poszczególnymi rodzajami transportu	37
3.1.1.3. Czynniki skłaniające do korzystania z transportu całopociągowego, rozproszonego i samochodowego	46
3.1.1.4. Podsumowanie informacji na temat substytucyjności popytowej	53
3.1.2 Substytucyjność podaży i konkurencja potencjalna	57
3.1.3 Wyznaczenie rynków produktowych	63
3.2. Rynek w ujęciu geograficznym	65
Rozdział 4 Rynek transportu kolejowego w Polsce.....	71
4.1. Najważniejsze przedsiębiorstwa działające na krajowym rynku przewozów towarów kolejną	71
4.2. Tabor kolejowy w dyspozycji krajowych przewoźników towarowych	73

Rozdział 5 Struktura rynku przewozu towarów kolejną.....	76
5.1. Udziały rynkowe	76
5.2. Wskaźniki koncentracji	76
5.2.1. Wskaźnik dyskretny koncentracji	77
5.2.2. Wskaźnik Herfindahla – Hirschmana.....	78
 <i>Podsumowanie</i>	 80

Aneksy:

Aneks 1. Najistotniejsze opracowania dotyczące transportu towarów kolejną.....	82
Aneks 2. Hipoteza rynku transportu kolejowego jako rynku przetargowego	83
Aneks 3. Ocena substytucyjności, komplementarność i neutralności przewozów kolejowych i samochodowych w opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego	87
Aneks 4. Szacunkowe udziały w rynku transportu towarów w trzech pierwszych kwartałach 2011 roku.....	89

Streszczenie

Badanie krajowego rynku transportu towarów było przeprowadzone od października 2010 do marca 2012 roku. Sporządzony na jego podstawie dokument dotyczy sektora kolejowego z lat 2009-2010. Podstawowe dane służące do jego opracowania pochodzą od podmiotów prowadzących działalność na rynku transportu towarów jako przedsiębiorcy wykonujący usługi transportowe na podstawie własnej licencji kolejowej na przewóz rzeczy, podmiotów oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego oraz nabywców usług transportowych. W trakcie badania o informacje zwrócono się także do dwóch stowarzyszeń zrzeszających przewoźników samochodowych. Dodatkowo istotnym źródłem informacji były statystyki publikowane przez Główny Urząd Statystyczny oraz informacje pozyskane ze stron Urzędu Transportu Kolejowego.

Badanie krajowego rynku transportu towarów skupiło się na przewozach realizowanych w sektorze kolejowym. Informacje uzyskane od podmiotów oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego oraz od nabywców usług transportowych stanowiły jedynie niezbędne uzupełnienie danych pozyskanych od przewoźników kolejowych pozwalające na wyznaczenie rynku właściwego.

Podstawowym problemem omawianym w niniejszym opracowaniu jest kwestia wyznaczenia rynku lub rynków właściwych obejmujących przewozy towarów koleją. Definicja dotychczas używana przez Prezesa UOKiK, opracowana na podstawie „Raportu z badania stanu konkurencji w sektorze transportu towarów, ze szczególnym uwzględnieniem kolei w latach 2004-2006”, była bowiem poddawana w wątpliwość przez przewoźników kolejowych. Konieczne było więc rozstrzygnięcie, na ile zasadnym jest sugerowane Urzędowi rozdzielenie towarowych przewozów kolejowych na przewozy całopociągowe (realizowane na rzecz pojedynczego świadczeniobiorcy całymi składami) i rozproszone (realizowane na rzecz pojedynczego świadczeniodawcy pojedynczymi kontenerami, wagonami lub grupami wagonów, nie stanowiącymi całych składów pociągowych). Ponadto na wypadek rozdzielenia tych rodzajów transportu towarów koleją na dwa rynki właściwe konieczna była ponowna ocena możliwości substytucji każdego z tych rodzajów przewozów kolejowych przez transport samochodowy.

Definiowanie rynku właściwego przeprowadzono dwuetapowo. Najpierw dokonano zdefiniowania rynku w ujęciu produktowym analizując możliwości substytucji popytowej i podażowej pomiędzy rozproszonym transportem kolejowym, całopociągowym transportem kolejowym oraz potencjalnie mogącym być dla nich substytutem transportem samochodowym. W ramach analizy substytucji popytowej porównano wpływ relacji wysokości cen poszczególnych usług przewozowych na zachowania rynkowe podmiotów, porównano przeznaczenie usług, czyli do przemieszczania jakich towarów bądź ich grup są one wykorzystywane oraz zbadano charakterystyczne cechy usług takie jak przewożony jednorazowo wolumen, wymagana infrastruktura itp. Substytucję podażową oceniono wskazując na koszty (w tym długotrwałość procedury uzyskania wszystkich wymaganych do rozpoczęcia działalności certyfikatów), jakie muszą ponieść przedsiębiorcy oferujący jeden rodzaj usług, aby rozpocząć świadczenie innego rodzaju usług. Po przeprowadzeniu stosownych analiz uznano, iż przewozy kolejowe całopociągowe i rozproszone stanowią, głównie ze względu na bliską doskonałości substytucję podażową, jeden rynek, zaś transport samochodowy nie jest bliskim substytutem transportu kolejowego jako całości. Po takim zdefiniowaniu rynku produktowego miało miejsce określenie, na jakim geograficznie obszarze panują zbliżone warunki konkurencji. Ostatecznie za rynek właściwy uznano rynek krajowy.

Krajowy rynek transportu towarów koleją opisany został z wykorzystaniem trzech metod: w oparciu o masę przewiezionych towarów, zrealizowaną pracę przewozową oraz przychody z usług transportu towarów koleją. Wielkość rynku wyniosła w 2010 roku w zależności od metody jej wyznaczenia 206 089 794 ton, 45 974 411 tys tkm lub 5 784 112 238 zł.

Na polskim rynku transportu towarów koleją najsilniejszą pozycję posiada grupa kapitałowa PKP, do której należało dwóch kolejowych przewoźników towarowych: PKP LHS i PKP Cargo. W roku 2010 grupa PKP posiadała, niezależnie od zastosowanej metodologii, wysokie, sugerujące istnienie pozycji dominującej udziały, które były ponad kilkukrotnie większe od udziałów każdego z jej najgroźniejszych konkurentów, czyli grup kapitałowych DB i CTL. Wysoką koncentrację rynku potwierdzają obliczone dla usług transportu towarów koleją wskaźniki CR(3) i HHI.

Ponadto znacząca pozycja grupy PKP na krajowym rynku transportu towarów zauważalna jest przy analizie struktury własnościowej taboru kolejowego.

Żadne informacje zgromadzone w trakcie badania nie wskazują na spadek znaczenia grupy PKP na badanym rynku. Pojawienie się na rynku krajowym nowych przewoźników, tak samo jak wejście zagranicznego przewoźnika kolejowego (grupy DB) nie spowodowały osłabienia pozycji grupy PKP jako najważniejszego dostawcy usług transportu kolejowego w Polsce. Wskazuje na to chociażby porównanie struktury rynku z 2010 roku z jego szacunkową strukturą po trzech pierwszych kwartałach roku 2011. Jak to zostało udowodnione w aneksie 2 wartość informacyjna wysokich udziałów rynkowych grupy PKP nie może być także podważana z tytułu przetargowego charakteru rynku.

Wstęp

Postępowanie wyjaśniające w sprawie badania krajowego rynku transportu towarów wszczęte zostało postanowieniem z dnia 5 października 2010 roku. Badanie przeprowadzono w latach 2010-2012 a w jego ramach uzyskano informacje od 73 przedsiębiorców posiadających licencje na przewóz towarów koleją, 60 podmiotów oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego oraz 94 nabywców usług transportowych.¹ W trakcie badania o informacje zwrócono się także do dwóch stowarzyszeń zrzeszających przewoźników samochodowych. Duża ilość badanych podmiotów oraz iteracyjna metoda ustalania części z nich sprawiła, iż w trakcie badania posługiwano się 5 typami kwestionariuszy² wysyłanymi w 9 seriach.

Podstawowym celem badania było zdefiniowanie rynku (rynków) transportu towarów koleją oraz określenie struktury i stopnia koncentracji na tym rynku (rynkach). W szczególności koniecznym było wyjaśnienie, czy stosowana dotychczas w orzecznictwie Prezesa UOKiK definicja rynku przewozów towarów koleją jest nadal poprawna oraz wskazanie jaka jest na nim pozycja największego z krajowych przewoźników kolejowych – grupy kapitałowej PKP. Dodatkowo badanie miało na celu rozstrzygnąć kwestię możliwości traktowania rynku transportu kolejowego (zwłaszcza całopociągowego) jako rynku przetargowego.

Raport z badania krajowego rynku transportu towarów składa się z pięciu rozdziałów. Rozdział 1 opisuje metodologię badania. Wskazany jest w nim cel, zakres oraz przedmiot badania. Opisane zostały także źródła pozyskiwania danych, sposób doboru przedsiębiorców, od których pozyskiwano informacje w trakcie badania oraz najważniejsze problemy, które napotkano podczas analizy rynku transportu towarów.

Następny rozdział składa się z dwóch części. Pierwsza z nich zawiera prezentację podstawowych informacji na temat rynku transportu towarów w ujęciu holistycznym. Opisano i porównano w nim podstawowe tendencje zmian w zakresie wielkości przewozów realizowanych z wykorzystaniem transportu samochodowego, kolejowego, rurociągowego, lotniczego, a także żeglugi śródlądowej i morskiej. W drugiej części tego rozdziału

¹ Podane ilości wskazują wszystkich przedsiębiorców, którzy odpowiadali na pytania skierowane w ramach badania, niezależnie od tego, czy faktycznie prowadzili oni działalność w zakresie przewozu towarów, czy też byli nabywcami tych usług.

² Zbieranie danych w trakcie badania oparte było o pytania zawarte w kwestionariuszach oznaczonych literami od A do E. Ponadto do jednego przedsiębiorcy wysłano kwestionariusz B1 będący wariantem kwestionariusza B.

przedstawiono otoczenie instytucjonalno-prawne transportu kolejowego w Polsce ze szczególnym naciskiem na zasady funkcjonowania dwóch instytucji o zasadniczym znaczeniu dla prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze kolejowym: Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz najważniejszego zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

W rozdziale 3 zdefiniowano rynek właściwy zarówno produktowo jak i geograficznie. Rynek produktowy wyznaczono dokonując oceny substytucyjności popytowej i podażowej pomiędzy rozproszonym transportem kolejowym, całopociągowym transportem kolejowym oraz potencjalnie mogącym być dla nich substytutem transportem samochodowym. W trakcie powyższych analiz wykorzystano opinie zarówno krajowych przewoźników towarowych jak i nabywców usług transportowych, jak również dokonano stosownych analiz ilościowych. Następnie po zdefiniowaniu rynku produktowego określono, na jakim obszarze geograficznym panują zbliżone warunki konkurencji.

Prezentacja głównych przewoźników kolejowych w Polsce zawarta została w rozdziale 4. Przedstawione w nim zostały podstawowe informacje o trzech najważniejszych grupach kapitałowych zajmujących się świadczeniem usług transportu kolejowego oraz wskazano na dynamikę funkcjonowania tych grup. Ponadto w rozdziale tym przedstawiono strukturę własnościową i produktową taboru będącego własnością polskich towarowych przewoźników kolejowych.

Ostatni rozdział opisuje strukturę i koncentrację krajowego rynku transportu towarów koleją. Wartość udziałów rynkowych podmiotów oferujący usługi transportu towarów koleją tak samo jak i wskaźniki koncentracji obliczone zostały z wykorzystaniem trzech metod określania wielkości rynku tj. według masy przewiezionych towarów, według wykonanej pracy przewozowej oraz według wielkości uzyskanych przychodów.

Istotnym uzupełnieniem treści głównej części raportu są dołączone do niego aneksy. Pierwszy z nich przedstawia najistotniejsze opracowania dotyczące transportu towarów koleją w Polsce, których lektura może być cennym uzupełnieniem informacji zawartych w niniejszym opracowaniu. Drugi zawiera weryfikację hipotezy o funkcjonowaniu rynku transportu kolejowego jako rynku przetargowego. W kolejnym ujęta została ocena substytucyjności, komplementarność i neutralności przewozów kolejowych i samochodowych

dokonana przez podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu samochodowego. Ostatni aneks zawiera informacje o szacunkowych wielkościach udziałów przewoźników kolejowych w rynku transportu towarów koleją w trzech pierwszych kwartałach 2011 roku.

Prezentowana wersja raportu opracowana została na podstawie wybranych danych pozyskanych w trakcie badania. Usunięte z niej zostały wszelkie informacje mogące stanowić tajemnice przedsiębiorstwa.

Rozdział 1. Metodologia badania

1.1. Przedmiot, cel i zakres badania

Badanie, którego efektem jest niniejsze opracowanie, zostało przeprowadzone w ramach postępowania wyjaśniającego wszczętego postanowieniem z dnia 5 października 2010 r. Przedmiotem badania był krajowy rynek transportu towarów ze szczególnym uwzględnieniem sektora kolejowego. Genezą badania o takim charakterze były wątpliwości zgłaszane przez uczestników rynku przewozów kolejowych dotyczące używanych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów definicji rynków związanych z transportem towarów oraz wielkości udziałów na wyznaczonych tymi definicjami rynkach. Kontrowersje dotyczyły głównie możliwości rozdzielenia rynku usług zaliczanych do transportu kolejowego na dwa niezwiązane ze sobą rynki: rynek usług transportu kolejowego rozproszonego (dalej także transportu rozproszonego) oraz transportu kolejowego całopociągowego (dalej także transportu całopociągowego) wskazując na odmiennosć podstawowych cech tych rodzajów transportu. Ze względu na te różnice zasugerowana została możliwość substytucji transportu rozproszonego przez transport samochodowy. Tym samym, z uwagi na prowadzone przez UOKiK postępowania dotyczące przewoźników kolejowych pojawiła się konieczność aktualizacji i uzupełnienia opracowanego przez DAR w czerwcu 2008 roku dokumentu pt. „Raport z badania stanu konkurencji w sektorze transportu towarów, ze szczególnym uwzględnieniem kolei w latach 2004-2006”.

Celem badania było:

- zdefiniowanie rynku lub rynków transportu towarów obejmujących usługi przewozów towarów koleją,
- ustalenie liczby podmiotów realizujących usługi transportu kolejowego na obszarze Polski w oparciu o własną licencje na przewóz rzeczy,
- określenie struktury i stopnia koncentracji na wydzielonych rynkach,
- zweryfikowanie przedstawianej przez jednego z polskich przewoźników kolejowych hipotezy funkcjonowania rynku przewozów kolejowych (całopociągowych) jako rynku przetargowego.

Badaniu poddano trzy kategorie podmiotów mających siedziby na obszarze Polski: przewoźników kolejowych, przedsiębiorców oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego oraz nabywców usług transportowych. Ponieważ znaczna część transportu samochodowego odbywa się na trasach przekraczających granice Polski, zaś na obszarze kraju przedsiębiorcy oferujący usługi w zakresie transportu samochodowego mogą ewentualnie konkurować z przewoźnikami kolejowymi pozyskiwane dane obejmowały przewozy, które, chociażby częściowo, odbywały się na obszarze Polski.

Na potrzeby tego badania przyjęto hipotetyczny podział transportu kolejowego na całopociągowy i rozproszony. Przy zastosowaniu tego podziału posłużono się definicjami określającymi:

- przewozy rozproszone jako przewozy kolejowe realizowane na rzecz pojedynczego świadczeniodawcy pojedynczymi kontenerami, wagonami lub grupami wagonów (nie stanowiącymi całych składów pociągowych);
- przewozy całopociągowe jako przewozy kolejowe realizowane na rzecz pojedynczego świadczeniobiorcy całymi składami.

Okres objęty badaniem to lata 2008-2010. W miarę możliwości dane, były oparte na bieżących informacjach od przewoźników kolejowych, zwłaszcza na kopiach formularzy sprawozdawczych przekazywanych do Głównego Urzędu Statystycznego.

1.2. Etapy badania i źródła pozyskiwania danych

Badanie krajowego rynku transportu towarów przeprowadzono w okresie październik 2010 – marzec 2012.

Etap I – Ustalenie przewoźników kolejowych realizujących przewozy towarowe w oparciu o własną licencję i zgromadzenie informacji dotyczących lat 2008-2009.

Celem pierwszego etapu badania było ustalenie, które spośród podmiotów posiadających licencję na przewóz towarów koleją realizują przewozy kolejowe w oparciu o własną licencję. Aby tego dokonać w październiku 2010 roku na podstawie danych publikowanych przez UTK ustalono 72 przedsiębiorców posiadających aktywne licencje kolejowe na przewóz rzeczy a następnie wysłano do nich pismo wzywające do odpowiedzi na pytania zawarte

w uproszczonym kwestionariuszu A mającym sprawdzić czy i w jakim stopniu korzystają oni ze swoich licencji na przewóz rzeczy. Ponadto kwestionariusz A zawierał pytania dotyczące struktury grup kapitałowych do których należą przewoźnicy oraz mające ustalić najistotniejszych konkurentów badanych podmiotów oraz najważniejszych nabywców ich usług. Na ww. wezwanie uzyskano komplet odpowiedzi. Na ich podstawie ustalono 24 podmioty realizujące przewozy kolejowe w latach 2008-2009, do których w grudniu 2010 roku skierowane zostało wezwanie do udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu B dotyczące szczegółów działalności polskich przewoźników kolejowych w latach 2008-2009. Na wysłane pytania uzyskano odpowiedzi od 23 przedsiębiorców. Z uzyskania informacji od jednego podmiotu zrezygnowano ze względu na niewielki zakres wykonywanych przez niego usług oraz zakończenie działalności w charakterze przewoźnika kolejowego w roku 2008.

Ponadto w listopadzie 2011 do jednego z podmiotów skierowany został kwestionariusz B1 będący modyfikacją kwestionariusza B rozszerzonego o pytania dotyczące roku 2010. Na pismo to uzyskano odpowiedź.

Etap II – Dobór podmiotów oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego i pozyskanie informacji dotyczących ich działalności z lat 2009-2010 oraz opinii na temat funkcjonowania sektora transportu towarów w Polsce.

Kolejną czynnością podjętą w ramach badania było pozyskanie informacji od podmiotów oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego. Dobór podmiotów, do których wysłano wezwania był wieloetapowy. W lipcu 2011 roku wysłano pisma do dwóch stowarzyszeń zrzeszających przewoźników samochodowych zawierające pytania dotyczące danych teleadresowych zrzeszonych przez nich towarowych przewoźników samochodowych oraz największych, w opinii tych stowarzyszeń, podmiotów oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego nienależących do badanych stowarzyszeń. Ponadto do bazy podmiotów oferujących usługi towarowego transportu samochodowego objętych badaniem ankietowym włączane były podmioty wielokrotnie wymieniane przez przewoźników kolejowych i/lub innych przewoźników samochodach jako ich najistotniejsi konkurenci w zakresie przewozów towarowych.

Ze względu na wyżej opisaną iteracyjną metodę ustalanie badanych przedsiębiorców kwestionariusz C zawierający pytania skierowane do podmiotów oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego wysyłany był w trzech seriach w lipcu, sierpniu i październiku 2011 roku i skierowany został łącznie do 61 podmiotów. Odpowiedzi uzyskano od 60 z nich, zaś w przypadku jednego przedsiębiorcy, prawdopodobnie z uwagi na zakończenie działalności, nie udało się ustalić jego aktualnej siedziby wobec czego zrezygnowano z pozyskania informacji.

Etap III – Dobór nabywców usług transportu, zgromadzenie informacji od tych podmiotów dotyczących lat 2009-2010.

Po wstępnej obróbce danych uzyskanych od ankietowanych poprzednio przedsiębiorców możliwe było wytypowanie najważniejszych podmiotów będących nabywcami usług transportowych. W celu doboru najistotniejszych nabywców usług towarowego transportu kolejowego uszeregowano najważniejszych kontrahentów wymienionych przez przewoźników kolejowych pod względem wielkości obrotów z tymi przewoźnikami. Następnie wybrano podmioty o rocznych obrotach powyżej 5 mln zł. Wśród tak wydzielonych podmiotów zaobserwowano nadreprezentację podmiotów, które z uwagi na charakter ich działalności (koksownie, elektrownie, etc) najprawdopodobniej zlecają przede wszystkim przewozy węgla wobec czego dla tego typu podmiotów zastosowano próg obrotów 80 mln zł.³ W oparciu o ww. metodologię wyznaczono do dalszej analizy 36 podmiotów.

Podobną procedurę zastosowano wobec nabywców usług transportu samochodowego. W ich przypadku minimum obrotów także wyniosło 5 mln, zaś nadreprezentację stwierdzono wśród firm, co do których istniały podstawy aby przypuszczać, iż zlecają one głównie przewozy samochodów lub części samochodowych. Dla tych podmiotów próg obrotów ustalono na poziomie 8,5 mln zł.⁴ Łącznie w oparciu o ww. metodologię wyznaczono do dalszej analizy 61 dodatkowych podmiotów.

Do nabywców usług transportowych skierowany został kwestionariusz E. Ze względu na sukcesywne spływanie danych od ankietowanych podmiotów oferujących usługi w zakresie

³ Pozwoliło to ograniczyć ilość tych podmiotów do 10.

⁴ Pozwoliło to ograniczyć ilość tych podmiotów do 10.

transportu samochodowego także ten kwestionariusz wysłany został w trzech seriach: jednej w listopadzie i w dwóch w grudniu 2011 roku. Łącznie wezwania do udzielenia odpowiedzi wysłane zostały wówczas do 97 podmiotów. Odpowiedzi nie uzyskano od trzech przedsiębiorców, którzy bądź zakończyli swoją działalność lub też zostali wadliwie wskazani przez swoich kontrahentów, a po dalszej analizie nie stwierdzono możliwości uzyskania od nich danych.

Etap IV – Aktualizacja danych pozyskanych od przewoźników kolejowych.

W związku z koniecznością pozyskania od przewoźników kolejowych informacji dotyczących roku 2010, w grudniu 2011 roku zostało wysłane pismo z wezwaniem do udzielenia informacji na pytania zawarte w kwestionariuszu D. Kwestionariusz ten trafił do 57 podmiotów. Uzyskano komplet odpowiedzi.

Etap V - Analiza danych i uzupełnianie informacji.

W miarę napływania informacji od ankietowanych przedsiębiorstw prowadzono analizę otrzymywanych danych. W związku z wątpliwościami pojawiającymi się podczas tej czynności od lutego 2011 roku do lutego 2012 wysłanych zostało 15 pism z wezwaniem do uzupełnienia danych. Po uzupełnieniu wszystkich informacji stworzono zestawienia danych i ich analizy przedstawione w niniejszym raporcie.

Etap IV - Pisanie raportu.

Ostatnim etapem badania było pisanie raportu. Do tego celu wykorzystywano następujące źródła informacji:

- odpowiedzi przedsiębiorców na pytania zawarte w wezwaniach a w szczególności w załączonych do nich kwestionariuszach,
- dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny, w tym zawarte w raporcie „Transport- wyniki działalności w roku 2010”,
- dane publikowane przez Urząd Transportu Kolejowego, w tym zawarte w raporcie „Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku”,
- przepisy prawa polskiego i europejskiego,

- strony internetowe przedsiębiorców,
- inne strony poświęcone problematyce transportu towarów w Polsce.

1.3. Najważniejsze problemy metodologiczne

W trakcie badania napotkano kilka problemów metodologicznych. Podstawowym problemem był sposób rozbicia przewożonych produktów na ich kategorie. Trudność tego podziału wynika z faktu, iż w celu uzyskania porównywalnych danych ten sam podział musiał być użyty w pytaniach skierowanych do różnorodnych podmiotów: przewoźników kolejowych, przedsiębiorców oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego oraz nabywców usług transportowych. Jako optymalną metodę klasyfikacji przyjęto podział na kategorie towarów, jakim posługuje się Główny Urząd Statystyczny, oparty na międzynarodowej klasyfikacji NST 2007. Wybór ten zmniejszył uciążliwość przygotowywania żądanych od badanych podmiotów informacji oraz umożliwiał łączenie dostarczonych przez przedsiębiorców danych z informacjami zawartymi w publikacjach GUS.

Problematyczne było także odpowiednie zakwalifikowanie przewozów realizowanych przez przewoźników kolejowych należących do grup kapitałowych na rzecz innych podmiotów z tej grupy. Przewozy takie, mimo, iż wykazywane w zestawieniach dotyczących rynku publikowanych przez GUS i UTK, nie mogą być rozpatrywane jako kupowane wyłącznie na zasadach rynkowych, wobec czego nie zostały one włączone do rynku ani uwzględnione w innych przeprowadzonych analizach.

Dodatkowym problemem było pozyskanie odpowiednich danych od badanych przedsiębiorców. Przewoźnicy kolejowi zobligowani zostali do przekazania informacji o wielkości realizowanych przewozów zarówno według masy przewiezionych towarów (w tonach) jak i według wykonanej pracy przewozowej (w tonokilometrach). Tym samym podmioty te bez nadmiernych kosztów były w stanie podać żądane informacje. Ponieważ jednak jedynie ci przedsiębiorcy są prawnie zobligowani do regularnego przekazywania szczegółowych danych w tym układzie, wobec pozostałych grup podmiotów za wystarczające dla potrzeb badania uznano dane dotyczące wielkości realizowanych przewozów podane jedynie w tonach, zaś w przypadku przedsiębiorców oferujących usługi w zakresie transportu samochodowego szczegółowe informacje odnośnie poszczególnych kategorii produktów

ograniczone zostały do uzyskania informacji o częstotliwości realizowanych przewozów. Rozwiązanie to pozwoliło zarówno na ograniczenie kosztów ponoszonych przez podmioty objęte badaniem jak i wydatnie skróciło czas potrzebny im na przesłanie do Urzędu żądanych informacji, co z kolei skutkowało przyśpieszeniem terminu zakończenia badania.

Rozdział 2 Krajowy rynek transportu towarów w ujęciu holistycznym i otoczenie instytucjonalno-prawne transportu kolejowego w Polsce

2.1. Ogólna charakterystyka krajowego rynku transportu towarów

Transport jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki narodowej. W roku 2010 przychody ze sprzedaży usług we wszystkich przedsiębiorstwach zajmujących się transportem wynosiły 124,9 mld zł, zaś zatrudnionych w nich było 478,8 tys. osób.⁵ Ponadto sprawnie funkcjonujący transport towarów jest niezbędny dla właściwego funkcjonowaniu wielu innych sektorów. Transport dóbr, wraz z równoległym do niego przepływem środków pieniężnych tworzy system niezbędny do funkcjonowania gospodarki rynkowej. Rola sektora transportu towarów w Polsce istotna jest także z uwagi na położenie geograficzne państwa predestynujące je do odgrywania roli kraju tranzytowego w wymianie handlowej pomiędzy krajami Europy Zachodniej i Wschodniej.

W powszechnie dostępnych opracowaniach (np. publikacjach GUS) wyróżnia się sześć podstawowych rodzajów transportu: transport samochodowy, kolejowy, lotniczy, rurociągowy a także żeglugę morską i śródlądową. Do mierzenia wielkości transportu najpowszechniej wykorzystuje się dwa podstawowe mierniki: masę przewiezionych towarów (wraz z opakowaniami) wyrażoną w tonach oraz pracę przewozową wyrażoną w tonokilometrach (dalej tkm).⁶

W latach 2005 – 2010 wielkość transportu mierzona masą przewiezionych towarów wzrosła z 1 422 576 do 1 838 492 tys. ton. Wzrost ten spowodowany był przede wszystkim znaczącym zwiększeniem się masy towarów przewożonych transportem samochodowym, których przewóz zwiększył się w omawianym okresie z 1 079 791 do 1 551 841 tys. ton, czyli o około 44%. Wzrostowi temu towarzyszył spadek masy towarów przewożonych innymi rodzajami transportu łącznie. W tym samym bowiem okresie w drugim z podstawowych rodzajów transportu - w transporcie kolejowym - zmniejszyła się masa przewożonych towarów o 52 654 tys. ton i w roku 2010 osiągnęła wielkość 216 889 tys. ton.⁷ Znaczący

⁵ Transport-wyniki działalności w 2010 r., GUS, Warszawa 2011, s.45.

⁶ 1 tonokilometr odpowiada pracy wykonanej przy przewiezieniu 1 tony towaru na odległość jednego kilometra.

⁷ Masa przewiezionych towarów oraz wykonana praca przewozowa z wykorzystaniem transportu kolejowego przytaczane są zgodnie z publikowanymi małymi rocznikami statystycznych GUS za lata 2007-2011. Wartości te dotyczą łącznej masy przewiezionych towarów, niezwiązanej bezpośrednio z transakcjami dokonywanymi na

spadek zanotowano także w transporcie z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej oraz morskiej – odpowiednio o 4 466 i 1 000 tys. ton. Jedynie w przypadku transportu lotniczego i rurociągowego masa towarów przewożona w latach 2005-2010 wzrosła. Warto również zauważyć, iż jedynie w transporcie samochodowym zachowana była stała tendencja zmian. Transport kolejowy osiągnął maksimum przewozów w 2006 roku, oba rodzaje żeglugi w 2007, transport lotniczy w 2008 zaś rurociągowy w 2010. Porównując wielkość masy przewiezionych towarów w latach 2005-2010 widoczny jest także wpływ kryzysu na wszystkie, poza transportem samochodowym, gałęzie transportu.

Tabela 2.1. Przewozy ładunków (w tys. ton) poszczególnymi rodzajami transportu w Polsce w latach 2005-2010

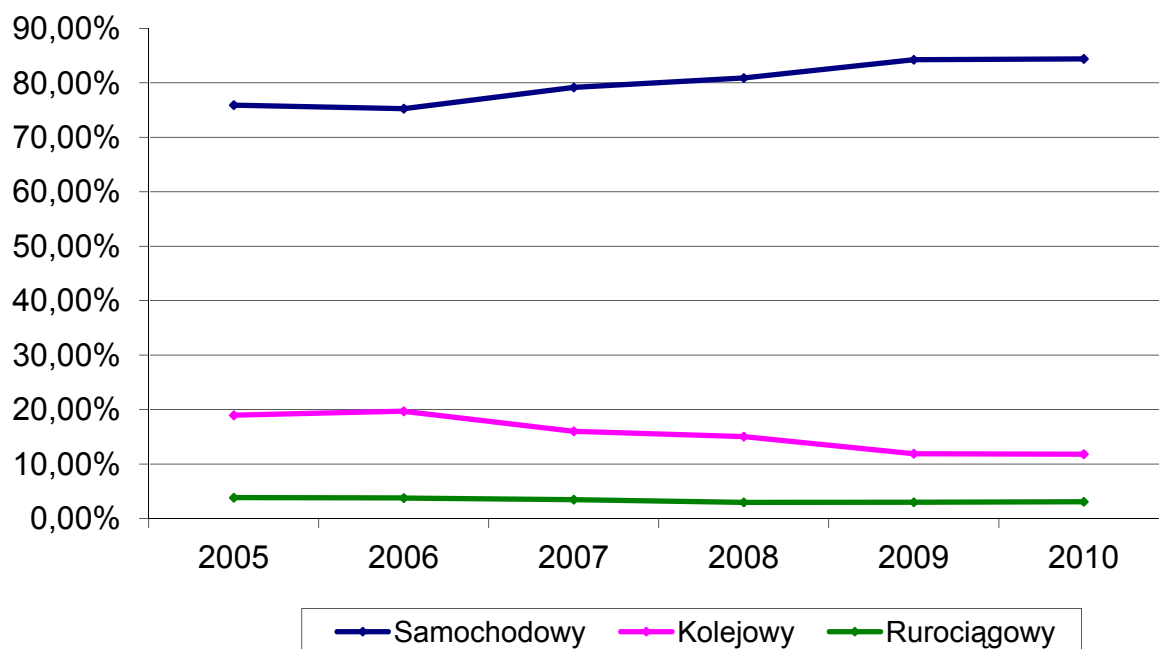
Transport (tys. ton)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Samochodowy	1 079 761	1 113 880	1 213 246	1 339 473	1 424 883	1 551 841
Kolejowy	269 553	291 420	245 346	248 860	201 226	216 899
Rurociągowy	54 259	55 631	52 866	49 029	50 242	56 208
Żegluga morska	9 362	10 021	11 432	10 447	9 378	8 362
Żegluga śródlądowa	9 607	9 271	9 792	8 109	5 655	5 141
Lotnictwo	34	36	46	47	37	41
Transport ogółem	1 422 576	1 480 259	1 532 728	1 655 965	1 691 421	1 838 492

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji udostępnianych przez GUS.

Wzrost znaczenia transportu samochodowego w przewozach towarów ogółem uwypukla się przy analizie udziałów poszczególnych rodzajów transportu w łącznej masie zrealizowanych przewozów. W 2005 roku samochodami przewożono blisko 76% masy towarów. W kolejnych latach udział ten wzrósł osiągając w roku 2010 ponad 84%. W tym samym czasie transport z wykorzystaniem kolei zmniejszył swój udział z 19 do 12%, zaś transportu rurociągowego z 4 do 3%. Udziały pozostałych rodzajów transportu były znacznie mniejsze i w analizowanym okresie nie przekroczyły 1%.

rynku. Z tego powodu dane te różnią się od masy i pracy przewozowej stanowiących podstawę analiz w dalszych rozdziałach niniejszego dokumentu wyznaczonych w sposób opisany w rozdziale 1.

Wykres 2.1. Udział w przewozach ładunków (w tys. ton) poszczególnych rodzajów transportu w Polsce w latach 2005-2010



Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji udostępnianych przez GUS.

Znaczący wzrost pozycji transportu towarów z wykorzystaniem samochodów widoczny jest również przy analizie zmian wykonanej pracy przewozowej. W latach 2005-2010 praca wykonana przy przewozach ładunków samochodami wzrosła o ponad 86% osiągając w 2010 roku wielkość 223 170 mln tkm. Zmiana ta była na tyle istotna, iż spowodowała, mimo zmniejszenia się ilość pracy przewozowej realizowanej przez wszystkie inne gałęzie transportu, że w latach 2005-2010 wzrosła łączna ilość pracy przewozowej zrealizowanej w Polsce. Najbardziej zmniejszyła się ilość pracy przewozowej wykonanej przez żeglugę morską – o 11 960 mln tkm., czyli o 38% wielkości z roku 2005⁸. Znaczący spadek nastąpił także w wielkości pracy przewozowej realizowanej przez transport kolejowy, z 49 972 mln. tkm w roku 2005 do 48 707 mln w 2010. Warto przy tym jednak zauważyć, iż praca wykonywana przez transport kolejowy rosła w latach do kryzysu w 2008 roku, zaś jej istotny spadek odnotować można dopiero w roku 2009, po czym w 2010 jej ilość ponownie wzrosła. Analogiczne spadki wykonanej pracy przewozowej występowały także w trzech pozostałych gałęziach transportu.

⁸ Wynik ten wpisuje się w dłuższy trend zmniejszania się ilości pracy przewozowej wykonywanej przez transport morski w Polsce. Dla porównania warto nadmienić, iż w roku 2000 żegluga morska realizowała pracę 133 654 mln tkm.

Tabela 2.2. Przewozy ładunków (w mln tkm) poszczególnymi rodzajami transportu w Polsce w latach 2005-2010

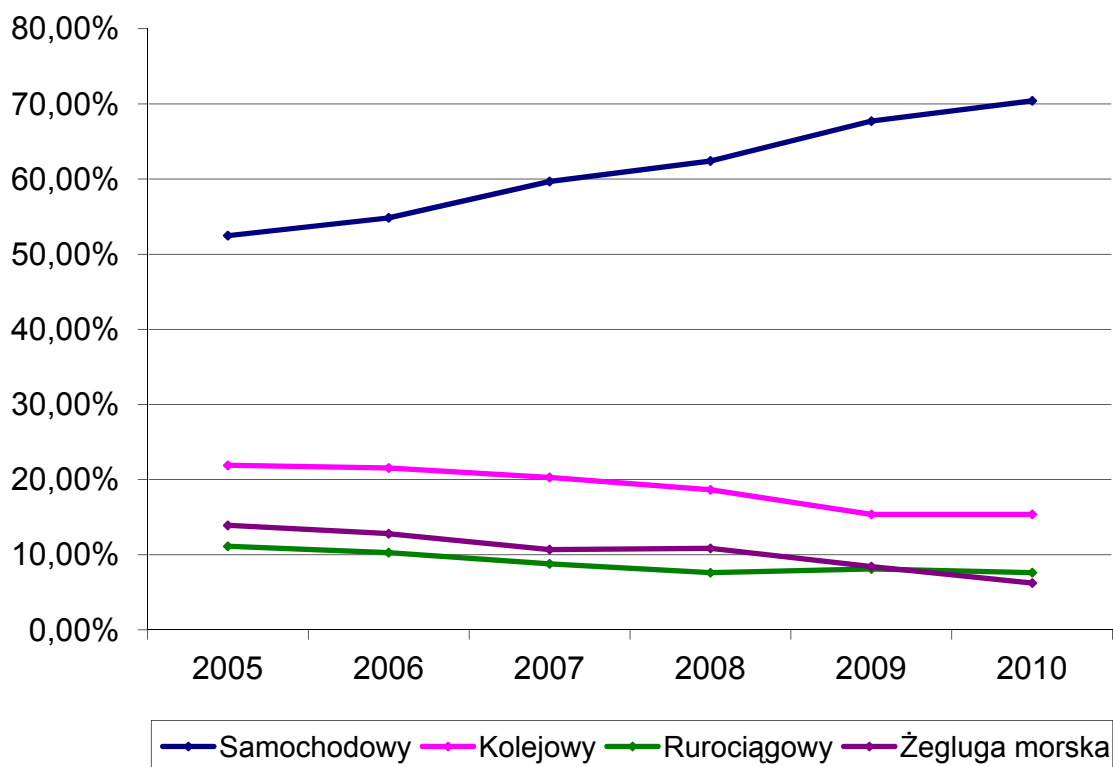
Transport (mln tkm)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Samochodowy	119 740	136 490	159 527	174 223	191 484	223 170
Kolejowy	49 972	53 622	54 253	52 043	43 455	48 707
Rurociągowy	25 388	25 588	23 513	21 247	22 908	24 157
Żegluga morska	31 733	31 860	28 580	30 279	23 858	19 773
Żegluga śródlądowa	1 277	1 237	1 338	1 274	1 020	1 030
Lotnictwo	106	110	98	106	85	114
Transport ogółem	228 216	248 907	267 309	279 172	282 810	316 951

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji udostępnianych przez GUS.

Udział transportu samochodowego w łącznej wielkości pracy przewozowej zrealizowanej w latach 2005-2010 zwiększał się od 52,47 do 70,41%. W tym samym czasie udział dwóch kolejnych pod względem wykonanej pracy przewozowej gałęzi malał: w przypadku transportu kolejowego z 21,90 do 15,37% zaś dla transportu rurociągowego z 13,90 do 7,62%. Czwartą pod względem wielkości udziałów była w omawianym okresie żegluga morska, której udział wyniósł w roku 2010 6,24%.

Zaprezentowane powyżej udziały różnią się od przedstawionych na wykresie 2.1. udziałów w przewozach liczonych masą towarów. Spowodowane jest to znacznymi różnicami w długościach średnich przewozów poszczególnymi gałęziami transportu. Niektóre gałęzie (np. żegluga morska) realizują przewozy na duże odległości i nawet przy względnie niewielkich masach przewiezionych towarów osiągają duży udział w łącznej realizacji pracy przewozowej. Inne gałęzie realizują przewozy przeważnie na mniejszych odległościach i stąd ich udziały liczone w tonach są większe niż w tkm.

Wykres 2.2. Udział w przewozach ładunków (w mln tkm) poszczególnych rodzajów transportu w Polsce w latach 2005-2010



Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji udostępnianych przez GUS.

Aby dopełnić ogólne porównanie poszczególnych gałęzi transportu warto przyrzeć się także średnim odległościom, na jakie jest przewożona nimi jedna tona towaru. W latach 2005-2009 największe średnie odległości przewozu jednej tony towarów miały miejsce w żegludze morskiej. Odległości te zmniejszały się jednak w kolejnych latach z 3 389 km w roku 2005 do 2 544 km w 2009.⁹ W 2010 roku największe średnie odległości przewożonych ładunków obserwowano już w transporcie lotniczym – 2 807 km, podczas, gdy wartość ta dla żeglugi morskiej spadła do 2 365 km. Średnia odległość dla transportu rurociągowego wahała się w analizowanym okresie pomiędzy 430 a 468 km, transportu kolejowego pomiędzy 184 a 225 km, zaś dla żeglugi śródlądowej pomiędzy 133 a 200. Średnio na najmniejsze odległości przewożone były ładunki z wykorzystaniem transportu samochodowego. W 2005 roku było to 111 km, zaś w kolejnych latach wartość ta rosła osiągając w roku 2010 144 km.

⁹ W 2000 roku średnia odległość w żegludze morskiej przewozu jednej tony ładunku wynosiła 4 539 km.

Tabela 2.3. Średnie odległości przewozu jednej tony ładunku w km w latach 2005-2010

Transport (km)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Samochodowy	111	123	131	130	134	144
Kolejowy	185	184	221	209	216	225
Rurociągowy	468	460	445	443	456	430
Żegluga morska	3 389	3 179	2 500	2 898	2 544	2 365
Żegluga śródlądowa	133	133	137	157	180	200
Lotnictwo	3 120	3 035	2 149	2 261	2 314	2 807

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji udostępnianych przez GUS.

Z zaprezentowanych powyżej informacji wynika, iż najistotniejszymi gałęziami transportu w Polsce są transport samochodowy i transport kolejowy. Transport samochodowy realizuje większość przewozów mierzonych zarówno masą towarów jak i zrealizowaną pracą przewozową. Udział tej gałęzi systematycznie rośnie, zaś wzrost wielkości przewozów samochodowych jest na tyle duży, że głównie z tego powodu obserwuje się rosnący trend w całym sektorze transportowym. Transport kolejną posiada drugą pozycję zarówno w transporcie mierzonym masą towarów jak i pracą przewozową. Udziały, a tym samym znaczenie, transportu kolejowego zmniejszało się jednak regularnie na rzecz transportu samochodowego. W latach 2005-2010 znacząco zmniejszyła się rola polskiej żeglugi morskiej, co wynikało głównie ze znacznego zmniejszenia średnich odległości, na jakich są wykonywane usługi w ramach tej gałęzi transportu. Łączny udział transportu kolejowego i samochodowego w transporcie towarów wynosił w roku 2010 85,78% według pracy przewozowej i 96,21% według masy towarów.

Warto także przy tym zauważyć, iż pozostałe cztery gałęzie bezpośrednio zależne są od warunków geograficznych (żegluga) bądź też wymagają bardzo kosztownych inwestycji infrastrukturalnych, co powoduje, iż nie jest możliwe zaspokojenie przez nie całości potrzeb transportowych gospodarki.

2.2. Otoczenie instytucjonalno-prawne transportu kolejowego w Polsce

Podstawowym aktem prawnym dotyczącym transportu kolejowego w Polsce jest ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 Nr 16, poz. 94 z późn. zm.). Ustawa ta określa:

- zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
- zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
- szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach;
- czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;
- zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Sektor kolejowy w Polsce jest więc sektorem regulowanym. Organem pełniącym funkcję regulatora rynku jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej Prezes UTK). Organ ten jest właściwy w sprawach:

- regulacji rynku transportu kolejowego;
- licencjonowania transportu kolejowego;
- nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych;
- bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym;
- licencji i świadectw maszynistów.

Prezes UTK jest powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, obecnie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Minister ten

sprawuje również nadzór nad Prezesem UTK.¹⁰ Z punktu widzenia regulacji sektora towarowych przewozów kolejowych najistotniejszymi zadaniami Prezesa UTK wydają się być:

- zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat;
- nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej;
- nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat;
- nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;
- rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- współdziałanie z właściwymi organami w zakresie przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i przewoźników kolejowych.

Z punktu widzenia potencjalnych barier wejścia na rynek szczególnie istotne wydają się także kompetencje UTK w zakresie wydawania, przedłużania ważności, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów.

Do otoczenia instytucjonalnego w jakim działają przewoźnicy kolejowi zaliczyć można także zarządców infrastruktury. W Polsce w 2010 roku prowadziło działalność 8 zarządców infrastruktury kolejowej udostępniających infrastrukturę przewoźnikom kolejowym¹¹ oraz 2 zarządców, którzy posiadają infrastrukturę kolejową wyłącznie dla realizacji własnej działalności przewozowej.¹² Najważniejszym z zarządców infrastruktury, udostępniającym

¹⁰ Warto w tym miejscu podkreślić, iż minister właściwy do spraw transportu sprawuje jednocześnie nadzór właścicielski nad PKP S.A. – spółką dominującą w grupie PKP. Jak to zastało wykazane w raporcie UOKiK „Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce” sytuacja taka może budzić wątpliwości odnośnie skuteczności polityki regulacyjnej. Por. „Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce”, UOKiK, Warszawa 2010, s.63-66.

¹¹ W tym jeden podmiot – PKP SKM w Trójmieście był jednocześnie kolejowym przewoźnikiem pasażerskim.

¹² Dodatkowo na liniach wąskotorowych funkcjonowało 26 przedsiębiorców, którzy łączyli funkcję przewoźnika kolejowego (zazwyczaj pasażerskiego) oraz użytkownika/właściciela infrastruktury.

przewoźnikom około 95% infrastruktury kolejowej w Polsce jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PLK).

Status PLK w polskim sektorze kolejowym jest niejednoznaczny. Z jednej strony istnieją bowiem istotne argumenty przemawiające za traktowaniem tej spółki jako części grupy kapitałowej PKP, z drugiej strony podjęto szereg działań aby zapewnić jej niezależność od tego podmiotu. Spółka dominująca w grupie PKP – Polskie Koleje Państwowe S.A. jest właścicielem lub użytkownikiem 52,7% jej akcji¹³. Sytuacja ta stanowiła powód skargi wniesionej w dniu 26 października 2010 r. przez Komisję Europejską przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej (Sprawa C-512/10¹⁴). Jej podstawą było podejrzenie, iż Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 6 ust. 3 i załącznika II do dyrektywy Rady z 29 lipca 1991r. 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych z późniejszymi zmianami oraz art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2 dyrektywy Parlamentu europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001r. 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa; jak również na mocy art. 6 ust.2 i 3 Dyrektywy 2001/14/WE, art. 6 ust.1 Dyrektywy 2001/14/WE w związku z art. 7 ust.3 i 4 Dyrektywy 91/440/EWG z późniejszymi zmianami oraz art. 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 Dyrektywy 2001/14/WE w obszarze m. in. niedostatecznych mechanizmów zapewniających niezależność decyzyjną i organizacyjną zarządcy infrastruktury pełniącego funkcje podstawowe jakim jest PLK od grupy kapitałowej tj. zarówno spółki dominującej PKP SA jak i innych spółek zależnych holdingu będących przewoźnikami kolejowymi. W związku z tymi zarzutami uchwalona została ustawa z dnia 10 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z dnia 16 sierpnia 2011 r.) wprowadzająca zapisy wzmacniające niezależność PLK od grupy PKP. Stanowią one, iż członkowie zarządu i rady nadzorczej PLK oraz pracownicy tej spółki, zajmujący stanowiska kierownicze w komórkach organizacyjnych właściwych w zakresie przydzielania tras pociągów lub pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a także ich zastępcy, nie mogą pełnić funkcji w organach, pozostawać w stosunku pracy ani świadczyć pracy na podstawie innego stosunku prawnego w PKP SA, spółkach od niej zależnych, a także u innych przewoźników kolejowych. Zakaz ten obowiązuje również w okresie 24 miesięcy od zakończenia pełnienia funkcji przez członków

¹³ Stan na dzień 1 grudnia 2011 roku.

¹⁴ Na dzień 27 sierpnia 2012 roku sprawa nie jest rozstrzygnięta.

zarządu i rady nadzorczej PLK lub ustania zatrudnienia pracowników tej spółki na stanowiskach objętych zakazem. Członkowie Zarządu PLK SA są obecnie powoływani przez Radę Nadzorczą PLK po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, co sprawia, iż spółka ta cieszy się pewną niezależnością w stosunku do reszty grupy PKP.

Nowe przepisy w założeniu mają dać gwarancje, że władze PLK będą podejmować decyzje dotyczące określania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz udostępniania tej infrastruktury przewoźnikom – w sposób bezstronny i nie dyskryminujący żadnego z nich. Innym przepisem wspierającym zasadę równych warunków dostępu do infrastruktury jest zatwierdzanie stawek opłat za dostęp do infrastruktury przez Prezesa UTK oraz możliwość składania przez przewoźników kolejowych skarg do tego organu dotyczących przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Ponadto warunki dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej uregulowane są rozporządzeniem Minister Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274).

Charakterystycznym dla polskiego rynku transportu kolejowego są identyczne stawki opłat za pociągokilometr dla pociągów pasażerskich i towarowych o tej samej wadze dla poszczególnych kategorii linii kolejowych¹⁵. Ponieważ pociągi towarowe są zazwyczaj cięższe od pasażerskich efektem takich rozwiązań są względnie wyższe opłaty uiszczane przez towarowych przewoźników kolejowych. Rozwiązanie takie jest odmienne od stosowanego w wielu krajach członkowskich UE¹⁶ np. w Niemczech, gdzie stawki opłat za dostęp infrastruktury kolejowej dla przewozów towarowych są niższe niż dla przewozów pasażerskich.¹⁷

¹⁵ PLK wyróżnia w swoim cenniku 4 kategorie linii nie mających dostępu do urządzeń sieci trakcyjnej oraz 5 posiadających do nich dostęp. Cennik stawek jednostkowych opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 11 grudnia 2011 r., s. 2-3.

¹⁶ Kształtowanie systemu stawek za dostęp do linii kolejowych – tezy do dyskusji, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2011, s. 7.

¹⁷ Poszczególne typy przewozów posiadają mnożniki różniące się od rodzaju trasy, lecz w każdym z rodzajów trasy mnożnik dla przewozów pasażerskich jest wyższy od mnożnika dla przewozów kolejowych. Trassenpreissystem 2011, DB Netz, s. 7.

Rozdział 3 Definicja rynku właściwego

Zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2007 Nr 50, poz. 331 z późn. zm.) rynkiem właściwym jest rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. Modelowo definiowanie rynku właściwego odbywa się więc zwykle dwuetapowo - najpierw określa się definicję rynku w ujęciu produktowym, a następnie w ujęciu geograficznym. W odniesieniu do analizowanego rynku lub rynków transportu towarów kolejną pierwszy etap polegać będzie na ocenie substytucyjności pomiędzy rozproszonym transportem kolejowym, całopociągowym transportem kolejowym oraz potencjalnie mogącym być dla nich substytutem transportem samochodowym. Następnie po zdefiniowaniu rynku lub rynków produktowych będzie miało miejsce określenie, na jakim geograficznie obszarze panują zbliżone warunki konkurencji.

3.1. Rynek w ujęciu produktowym

Podstawą określenia rynku właściwego w aspekcie produktowym jest wskazanie, czy dany produkt posiada bliskie substytuty. Rynek może zostać uznany za właściwy produktowo wówczas, gdy dotyczy wszystkich towarów jednego rodzaju, które poprzez szczególne właściwości, przede wszystkim ze względu na przeznaczenie, funkcje użytkowe i cenę, odróżniają się od innych towarów w taki sposób, że nie istnieje możliwość dowolnej ich zamiany.¹⁸ W praktyce aby sprawdzić, czy dany produkt tworzy rynek właściwy dokonuje się analizy substytucyjności popytu (możliwości zamiany danego produktu na inny produkt przez jego nabywców) oraz substytucyjności podaży (możliwości szybkiego i nie generującego wysokich kosztów wejścia/wyjścia producentów działających na pokrewnych rynkach).

3.1.1. Substytucyjność popytowa

Ocena istnienia substytucyjności pomiędzy trzema analizowanymi rodzajami transportu będzie bazowała na trzech zasadniczych kwestiach. Pierwsza z nich to wzajemne relacje

¹⁸ Kohutek K., Sieradzka M., Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz, Warszawa 2008, s.186.

wysokości cen na poszczególne usługi przewozowe. Podstawą do ich analizy będą opinie uczestników rynku wskazujących jaką reakcję nabywców usług transportowych wywołałoby zwiększanie ich cen, w szczególności zaś jaki byłby kierunek i skala przesunięcia popytu z jednego rodzaju transportu na pozostałe dwa rodzaje. Informacje na ten temat zostały zebrane poprzez zadanie przedsiębiorcom serii pytań opartych na teście SSNIP, badających reakcje rynku na wzrost cen danego rodzaju transportu o 10% przy pozostałych warunkach niezmiennych. Pytania tego typu kierowane były do przewoźników kolejowych, podmiotów oferujących usługi transportu samochodowego oraz nabywców usług transportowych. Drugą kwestią mogącą wskazać na istnienie substytucyjności jest przeznaczenie usług, czyli to do przemieszczania jakich towarów bądź ich grup są wykorzystywane. Analiza tych kwestii dokonana będzie w oparciu o informacje na temat rzeczywistych rynkowych zachowań podmiotów, w tym wyniki porównania struktury przewożonych produktów w ramach poszczególnych rodzajów transportu oraz przegląd dokonanych w ostatnich trzech latach przez nabywców usług transportowych zmian rodzajów transportu. Ostatnią kwestią będą charakterystyczne cechy usług takie jak przewożony jednorazowo wolumen, wymagana infrastruktura itp.

3.1.1.1. Zależności pomiędzy ceną a popytem

Zdefiniowanie relacji pomiędzy wysokością cen jest jednym z najważniejszych elementów przy określeniu substytucyjności dwóch produktów. Bezpośrednie zestawienie cen i ich proste porównanie rzadko może być jednak tutaj pomocne, chociażby ze względu na różne cechy charakterystyczne produktów. Dodatkowo, jeśli ceny są zmienne, podlegają negocjacjom lub są ustalane odrębnie dla każdego konkursu ofert porównanie ich może w ogóle nie być możliwe. Dlatego podstawą analizy zależności cenowych będzie określenie jak zmiany relacji cen mogą wpływać na zachowania rynkowe podmiotów, w szczególności, czy doprowadzą one do przeniesienia części popytu na produkty potencjalnie substytucyjne.

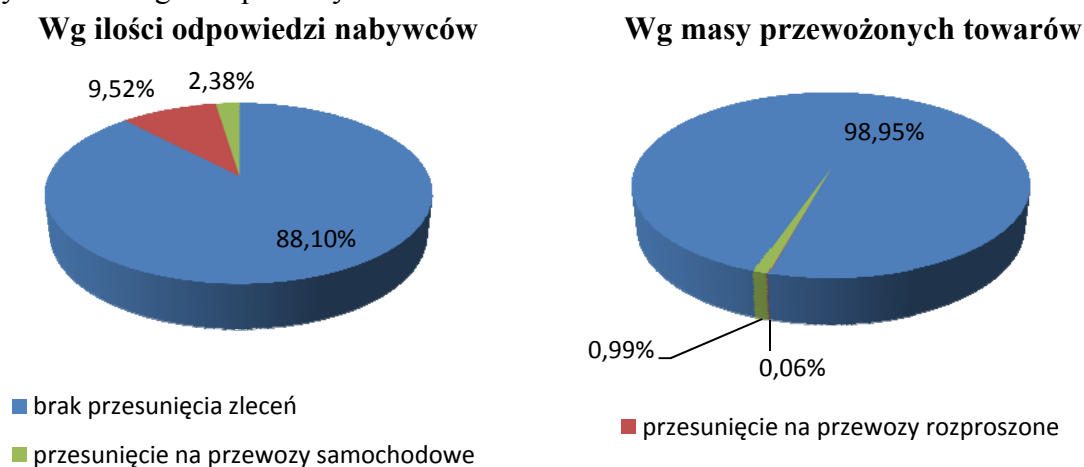
W celu zbadania wyżej określonych zależności cenowych oraz możliwych przesunięć popytu pomiędzy analizowanymi rodzajami transportu skierowano do badanych przedsiębiorstw serię pytań dotyczących przewidywanych przez nich reakcji popytu na dziesięcioprocentową zmianę ceny. Wysokie wartości przesunięć oznaczać będą, iż przedsiębiorcy oceniają, że w przypadku zmiany cen nabywcy przeniosą swój popyt na inne usługi, czyli że usługi te są

wobec siebie substytucyjne. Niskie wartości wskażą z kolei, iż zastąpienie jednego rodzaju usług transportowych innym jest mało prawdopodobne.

Oceny możliwości substytucji całopociągowego transportu kolejowego

Pierwszym z rozpatrywanych rodzajów transportu będą całopociągowe przewozy kolejowe. Ich analiza oparta na **opinii nabywców usług transportowych** wskazuje, iż mogą być one substytuowane jedynie w niewielkim stopniu przez rozproszone przewozy kolejowe czy też przewozy samochodowe. Zaledwie 2% odpowiedzi nabywców usług transportu całopociągowego wskazywało, iż w przypadku dziesięcioprocentowego wzrostu cen tego rodzaju transportu zrezygnowaliby z transportu całopociągowego na rzecz transportu samochodowego. Nabywcy o takich poglądach zlecali w roku 2010 przewozy towarów o masie około 1% masy przewożonej transportem całopociągowym nadanej przez wszystkich badanych nabywców usług transportowych. Także możliwość przejścia nabywców usług transportu całopociągowego na przewozy rozproszone jest, zgodnie z uzyskanymi opiniami, znikoma. Wprawdzie 10% wypowiadających się na ten temat podmiotów wskazało, iż dziesięcioprocentowa zmiana ceny spowoduje przesunięcie ich popytu na przewozy rozproszone, lecz podmioty te w 2010 roku generowały popyt na zaledwie 0,06% masy przewożonej transportem całopociągowym na zlecenie badanych nabywców usług transportowych.

Wykres 3.1. Ocena kierunku substytucji całopociągowych przewozów kolejowych w opinii nabywców usług transportowych

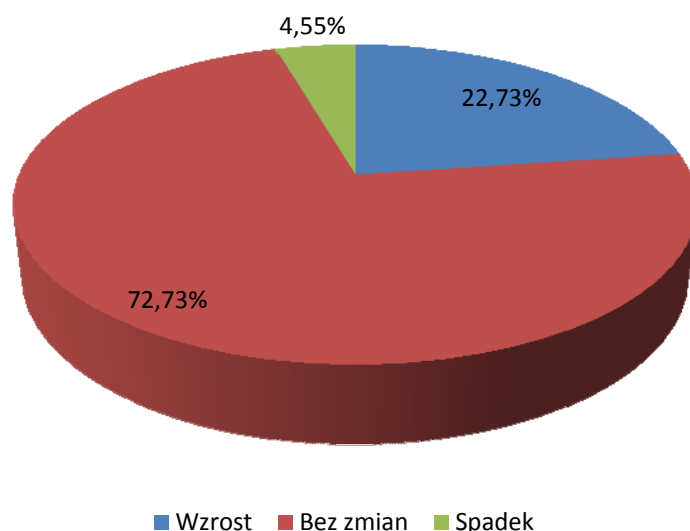


Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione powyżej zestawienie opinii wskazuje zdecydowanie, iż hipotetyczny dziesięcioprocentowy wzrost ceny całopociągowych przewozów kolejowych w niewielkim stopniu przekierowałby popyt z tej usługi na alternatywne rodzaje transportu.

Podobne wnioski wysnuć można na podstawie **opinii przewoźników kolejowych** oceniających jak zmieni się popyt na przewozy rozproszone w sytuacji dziesięcioprocentowego wzrostu cen przewozów całopociągowych. Test ten, badający pogląd na poziom i znak mieszanej elastyczności cenowej określa, czy obecne na rynku podmioty postrzegają rozpatrywane usługi jako substytucyjne, komplementarne, czy też neutralne. 23% ankietowanych przewoźników kolejowych uznało, iż w powyższej sytuacji popyt na przewozy rozproszone wzrósłby, co świadczyłoby o substytucyjności tych dwóch rodzajów transportu kolejowego. Jednocześnie jednak w opinii 4% przewoźników popyt na przewozy rozproszone zmalałby, co z kolei oznaczałoby iż są to produkty komplementarne.¹⁹ Największa, wynosząca 73% badanych podmiotów, grupa przewoźników wskazała jednak, iż dziesięcioprocentowa zmiana cen przewozów całopociągowych nie miałaby żadnego wpływu na wielkość przewozów rozproszonych.

Wykres 3.2. Reakcja popytu na przewozy rozproszone w przypadku dziesięcioprocentowego wzrostu cen przewozów całopociągowych w opinii przewoźników kolejowych



Źródło: Opracowanie własne.

¹⁹ Możliwą wydaje się także interpretacja, iż przewozy rozproszone i całopociągowe oparte są o tę samą infrastrukturę, zaś jej wykorzystanie zarówno do jednego jak i drugiego rodzaju transportu kolejowego powoduje, iż koszt jej utrzymania i obsługi rozkłada się na większą ilość przejazdów. Tym samym zmniejszenie ilości przejazdów całopociągowych wynikające ze wzrostu ich kosztu oznaczałoby, iż przeciętny koszt całkowity przewozów rozproszonych wzrósłby również, czego efektem byłby spadek popytu na te przewozy.

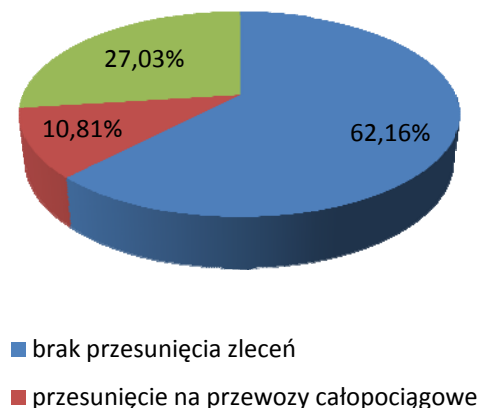
Możliwości substytucji rozproszonego transportu kolejowego

Identyczną, jak w przypadku przewozów całopociągowych, analizą posłużono się podczas badania możliwości substytucji przewozów rozproszonych. Dla tego rodzaju przewozów zaobserwowano większą niż dla transportu całopociągowego skłonność do przesunięcia popytu w kierunku innych rodzajów transportu. 27% **opinii nabywców usług transportowych** reprezentujących 29%²⁰ masy towarów, których przewóz zlecany był transportem rozproszonym przez badanych nabywców usług transportowych, skłaniało się ku twierdzeniu, iż w wyniku dziesięcioprocentowego wzrostu cen przewozów rozproszonych popyt zostanie przesunięty na transport samochodowy. Ilość przedsiębiorców i masa towaru, jaka przeniesiona by była z transportu rozproszonego na całopociągowy wynosi odpowiednio 11% i 5%. Wartości te, zwłaszcza w odniesieniu do przejścia z transportu rozproszonego na samochodowy uznać należy za znaczące i sugerować mogą istnienie pewnej substytucyjności transportu samochodowego względem transportu rozproszonego.

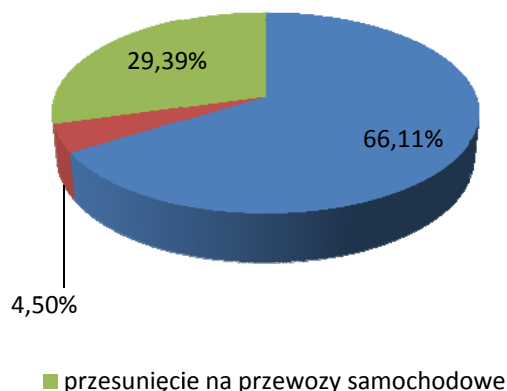
²⁰ Podane wielkości są jedną z możliwych interpretacji uzyskanych informacji. Kilka podmiotów określiło bowiem, iż ich zachowania w sytuacji dziesięcioprocentowej podwyżki cen transportu rozproszonego byłyby zróżnicowane, np. część produktów transportowano by z wykorzystaniem przewozów samochodowych lub całopociągowych, a część realizowano by nadal transportem rozproszonym. Wobec powyższego dokonano kilkuwariantowej interpretacji uzyskanych opinii. Po ich porównaniu uznano, iż najlepszym przybliżeniem rzeczywistych zachowań będzie podział mas towarów przewożonych transportem rozproszonym w równych proporcjach na każdy wariant odpowiedzi przedsiębiorcy. W podanym wyżej przykładzie oznaczałoby to, iż 1/3 masy towarów transportowanych na zlecenie danego podmiotu przypisanoby do odpowiedzi „brak przesunięcia zleceń”, 1/3 do „przesunięcie na przewozy całopociągowe” i 1/3 do „przesunięcie na przewozy samochodowe”. Inne warianty przypisywały całość przewożonej masy do jednej z udzielonych odpowiedzi. Uzyskane na ich podstawie wyniki sugerowały, iż przesunięcie popytu w kierunku transportu samochodowego dotyczyć może od 24 do 35 % masy towarów.

Wykres 3.3. Ocena kierunku substytucji rozproszonych przewozów kolejowych w opinii nabywców usług transportowych

Wg ilości odpowiedzi nabywców



Wg masy przewożonych towarów

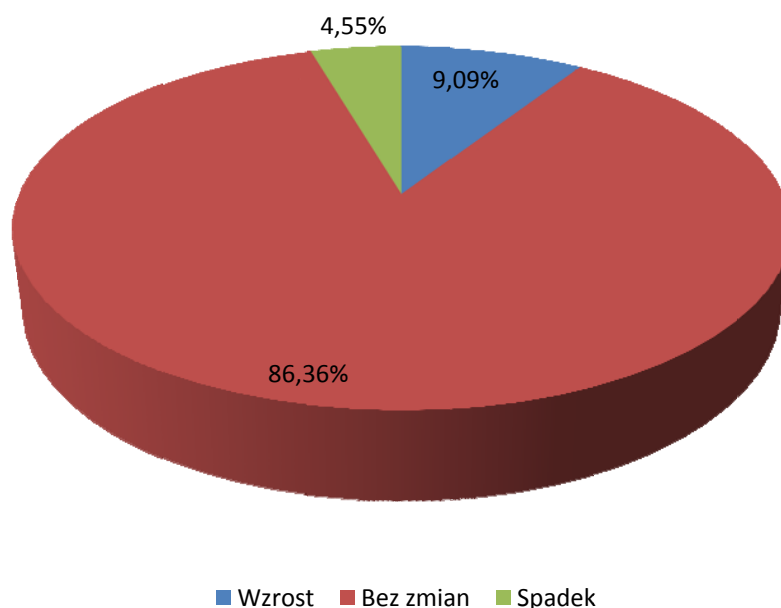


Źródło: Opracowanie własne.

Opinie przewoźników kolejowych oceniających jak zmieni się popyt na przewozy całopociągowe w sytuacji dziesięcioprocentowego wzrostu cen przewozów rozproszonych nie wskazują na istnienie wysokiej elastyczności mieszanej pomiędzy tymi rodzajami transportu od strony przewozów rozproszonych. Analizowana sytuacja spowodowałaby wzrost popytu na przewozy całopociągowe jedynie w opinii 9% ankietowanych przewoźników. Jednocześnie 5% z nich uważa, iż wzrost cen przewozów rozproszonych spowodowałby spadek popytu na przewozy całopociągowe.²¹ Podobnie jak w przypadku badania elastyczności cenowej od strony transportu całopociągowego najczęstszą, wyrażaną przez 86% przewoźników, opinią dotyczącą reakcji rynku na zmianę ceny przewozów rozproszonych jest brak jej wpływu na popyt na przewozy całopociągowe.

²¹ Patrz przypis 19 ze strony 30.

Wykres 3.4. Reakcja popytu na przewozy całopociągowe w przypadku dziesięcioprocentowego wzrostu cen przewozów rozproszonych w opinii przewoźników kolejowych



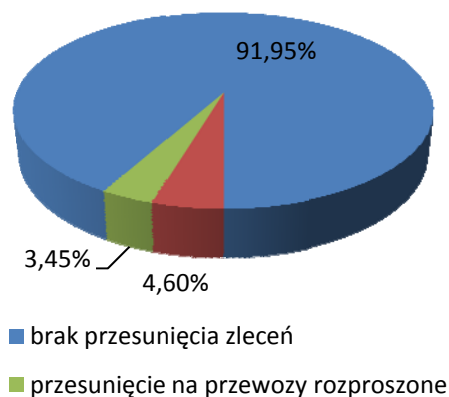
Źródło: Opracowanie własne.

Możliwości substytucji transportu samochodowego

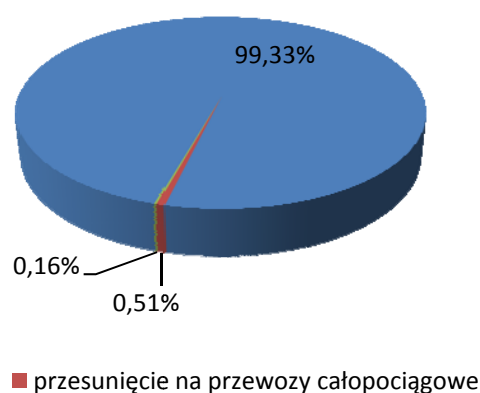
Ocena możliwości substytucji ostatniego z analizowanych rodzajów transportu jest najbardziej jednoznaczna. W opinii 92% **nabywców usług transportu samochodowego** dziesięcioprocentowy wzrost jego ceny nie spowoduje przesunięcia popytu na którykolwiek z rodzajów transportu kolejowego. Nabywcy ci w 2010 roku zlecali przewozy towarów o masie przekraczającej 99% masy przewozów zlecanych przez wszystkie badane podmioty. Zaledwie 5% nabywców usług (odpowiadających za 0,41% łącznej masy towarów przewożonych transportem samochodowym) zadeklarowało przesunięcie zleceń na transport całopociągowy, zaś 3% (0,16%) na transport rozproszony. Powyższe wyniki są istotną przesłanką wskazującą, iż transport samochodowy nie może być zastąpiony przez żaden z rodzajów transportu kolejowego.

Wykres 3.5. Ocena kierunku substytucji przewozów samochodowych w opinii nabywców usług transportowych

Wg ilości odpowiedzi nabywców



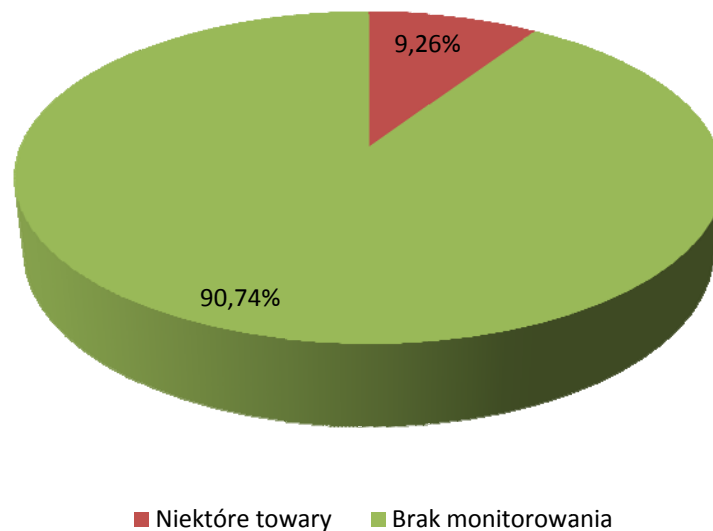
Wg masy przewożonych towarów



Źródło: Opracowanie własne.

Potwierdzeniem powyżej przedstawionej tezy są informacje uzyskane od podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego. Aż 91% tych podmiotów udzielając odpowiedzi na pytanie dotyczące monitorowania cen transportu kolejowego podało, iż nie monitoruje tych cen. Pozostałe 9% podmiotów monitoruje ceny jedynie w odniesieniu do niektórych towarów, zaś ani jeden przedsiębiorca nie udzielił odpowiedzi wskazującej, iż śledzi ceny transportu kolejowego w odniesieniu do wszystkich towarów. Jednocześnie zaledwie dwa ankietowane podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu samochodowego wskazały, iż ceny transportu kolejowego mają wpływ na ich ofertę handlową.

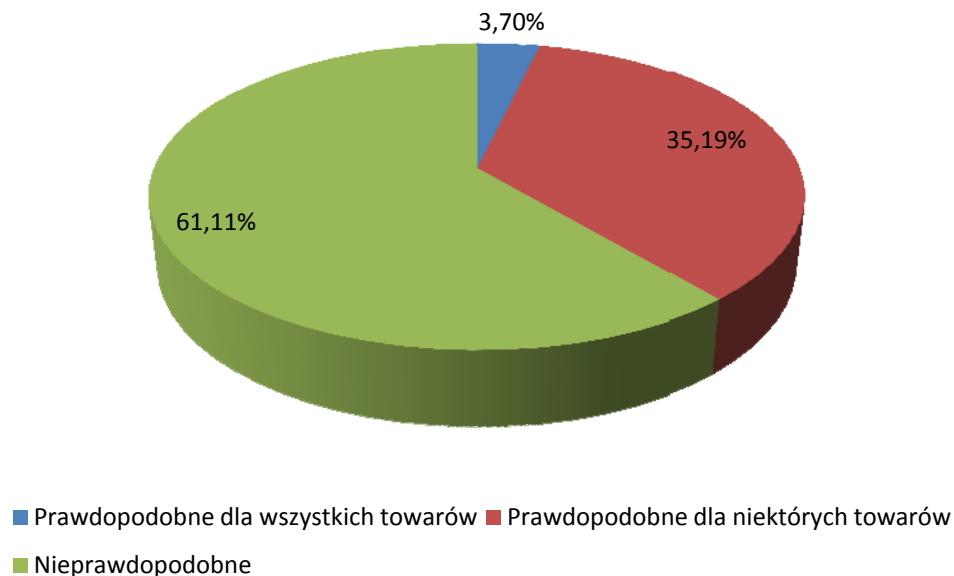
Wykres 3.6. Zakres monitorowania cen transportu kolejowego przez podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu samochodowego



Źródło: Opracowanie własne.

Ostatnim testem mogącym wskazać w jaki sposób podmioty funkcjonujące na rynku oceniają substytucyjność pomiędzy transportem samochodowym a kolejowym było badanie **opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego** dotyczących przewidywanych zachowań nabywców usług tego rodzaju transportu na dziesięcioprocentowy wzrost jego cen. Zaledwie 4% badanych podmiotów uznało, iż prawdopodobne jest, że w wyniku takiej podwyżki nabywcy usług transportowych przenieśliby swoje zamówienia na transport kolejowy niezależnie od rodzaju przewożonego towaru. Jednocześnie jednak 35% opinii sugerowało, iż prawdopodobne byłoby wówczas przeniesienie niektórych towarów na jeden z rodzajów transportu kolejowego, zaś 61% stwierdziło, iż nie jest prawdopodobnym, by 10% wzrost cen mógł spowodować przesunięcie choćby części popytu z transportu samochodowego na przewozy koleją.

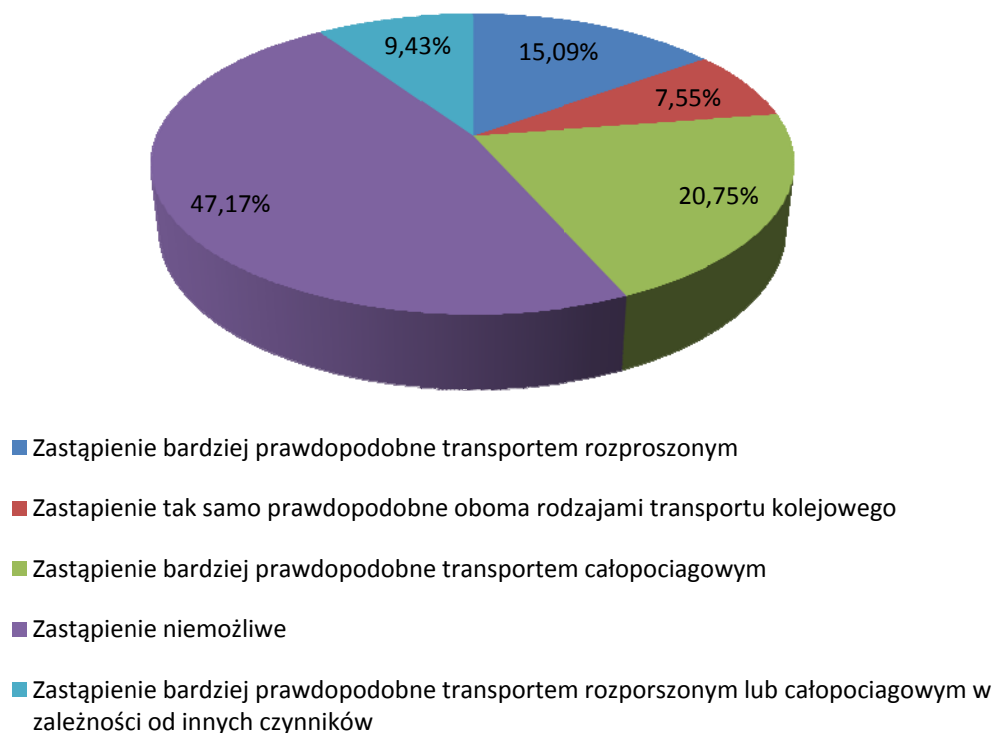
Wykres 3.7. Ocena prawdopodobieństwo przejścia nabywców usług transportu samochodowego do transportu kolejowego w efekcie dziesięcioprocentowego wzrostu cen transportu samochodowego w opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego



Źródło: Opracowanie własne.

Interesująca jest także opinia tych podmiotów odnośnie tego, który z rodzajów transportu kolejowego mógłby, choćby częściowo, zastąpić transport samochodowy. 47% badanych podmiotów wskazało, iż taka sytuacja jest w ogóle niemożliwa. Pozostali wskazywali najczęściej, iż najbardziej prawdopodobne byłoby przejście nabywców na transport całopociągowy (21% ankietowanych przedsiębiorców), lub iż najbardziej prawdopodobna jest substytucja ze strony przewozów rozproszonych (15%). 9% podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego uznało, iż prawdopodobieństwo to jest różne w zależności od przewożonego towaru. Pozostali przedsiębiorcy oceniali, iż prawdopodobieństwo przesunięcia popytu na któryś z rodzajów transportu samochodowego jest identyczne.

Wykres 3.8. Ocena możliwości zastąpienia transportu samochodowego transportem kolejowym wg rodzaju transportu kolejowego w opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego



Źródło: Opracowanie własne.

Dane przedstawione na wykresach 3.7. i 3.8. wskazują, iż rynek przewozów samochodowych jest postrzegany przez podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu samochodowego, jako względnie niezwiązany z rynkami transportu kolejowego, zaś ewentualną możliwość substytucji wiążą oni raczej z rodzajem przewożonych towarów (35% opinii uzależnia przesunięcie popytu od rodzaju towaru) niż z rodzajem transportu kolejowego (opinie na temat możliwości substytucji przez poszczególne rodzaje transportu kolejowego nie wskazują na istnienie bliższej substytucji ze strony któregośkolwiek z rodzajów transportu kolejowego). Oznacza to, iż w ocenie wzajemnej substytucyjności analizowanych rodzajów transportu niezwykle istotnym może być porównanie struktury przewożonych rodzajów towarów.

3.1.1.2. Struktura towarów przewożonych poszczególnymi rodzajami transportu

Punktem wyjścia do porównania przeznaczenia badanych rodzajów usług transportu towarów będzie analiza struktury towarów przewożonych z wykorzystaniem poszczególnych rodzajów transportu. Aby tego dokonać zestawiono wielkości przewozów zrealizowanych w roku 2010

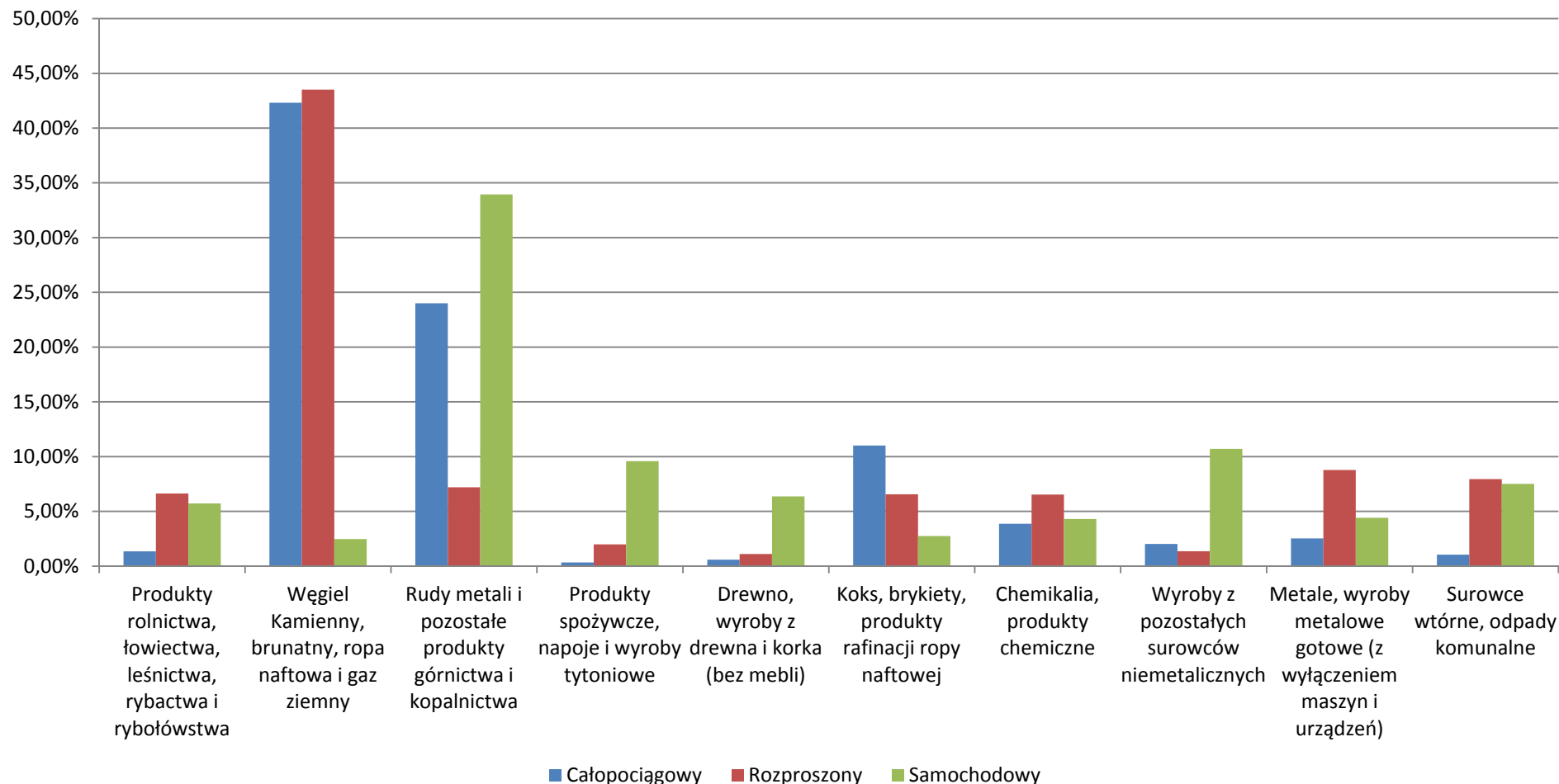
w ramach transportu całopociągowego, rozproszonego i samochodowego. W celu uzyskania przejrzystości zaprezentowanego zestawienia spośród przewożonych kategorii towarów wybrano jedynie te, których udział w masie przewożonych towarów przekraczał 5% przynajmniej dla jednego z analizowanych rodzajów transportu, jak również pominięto wewnętrzne (zawierające się w kategoriach zbiorczych) podkategorie towarów.

W 2010 roku towarami o największej masie przewożonymi transportem całopociągowym były towary zaliczane do kategorii „węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny”. Blisko 42% masy towarów, których przewozy były zlecane w ramach transportu całopociągowego należało do tej kategorii. Ponadto znaczący udział w masie przewożonych towarów miały: „rudę metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa” (24%) oraz „koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej, gazy wytwarzane metodami przemysłowymi” (11%). Na inne kategorie przypadało łącznie pozostałe 11% masy towarów, zaś żadna z nich nie miała udziału powyżej 4%.

Struktura towarów przewożonych transportem rozproszonym była zdominowana przez jedną kategorię towarów - „węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny” (44%). Ponadto znaczący, mieszczący się w przedziale od 5 do 10% udział w masie przewozów realizowanych w ramach przewozów rozproszonych miały także kategorie: „metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)” (9%), „surowce wtórne, odpady komunalne” (8%), „rudę metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa” (7%), „produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa” (7%), „koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej, gazy wytwarzane metodami przemysłowymi” (7%) oraz „chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe” (7%).

Transportem samochodowym wożone były w 2010 roku głównie „rudę metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa” stanowiące 34% masy towarów przewożonych z wykorzystaniem transportu samochodowego. Dodatkowo istotny udział w masie przewiezionych towarów miały produkty należące do kategorii „wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych” (11%) oraz „produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe” (10%), oraz „surowce wtórne, odpady komunalne” (8%).

Wykres 3.9. Procentowy udział masy zleconych przewozów najczęściej przewożonych towarów z wykorzystaniem transportu samochodowego, rozproszonego lub całopociągowego w łącznej masie towarów przewożonych poszczególnymi rodzajami transportu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w trakcie badania oraz publikacji GUS.

Zaprezentowane zestawienie wskazuje jednoznacznie, iż struktura towarów przewożonych w roku 2010 różniła się wyraźnie dla każdego z przedstawionych rodzajów transportu. Zauważyć można kategorie, w których są pewne podobieństwa w udziałach transportu całopociągowego i rozproszonego, jak również rozproszonego i samochodowego, lecz związki pomiędzy transportem rozproszonym i całopociągowym wydają się silniejsze, czego dowodem jest, iż wszystkie najistotniejsze dla transportu całopociągowego kategorie produktów miały przynajmniej 7% udział w masie towarów przewiezionych transportem rozproszonym. Odminną specyfikę transportu rozproszonego, całopociągowego i samochodowego ukazać można także opisując udziały rodzajów transportu w łącznej masie przewożonych kategorii towarów. Zastrzec należy jednak w tym miejscu, iż w 2010 roku 79% przewozów realizowanych było z wykorzystaniem transportu samochodowego, 17% całopociągowego, zaś jedynie 3% rozproszonego.

W roku 2010 istniała jedynie jedna kategoria towarów, która przewożona była w większości przez transport całopociągowy. Transportem tym było wówczas przewożone 69% masy towarów zaliczanych do kategorii „węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny”. Transport samochodowy dominował w kategoriach:

- „produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe” (98%);
- „drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe” (97%);
- „wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych” (96%);
- „surowce wtórne, odpady komunalne” (93%);
- „produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa” (91%);
- „rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa” (86%);
- „metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)” (83%);
- „chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe” (79%).

Wśród kategorii towarów, których udział w masie przewożonych towarów łącznie przekraczał 5% przynajmniej dla jednego z analizowanych rodzajów transportu, nie stwierdzono ani jednego przykładu towarów przewożonych w przeważającej części z wykorzystaniem transportu rozproszonego. Istotnym jest wszakże, iż w najczęściej przewożonej transportem rozproszonym kategorii dominował przewóz towarów transportem całopociągowym, zaś trzy

kategorie, w których udział przewozów rozproszonych wynosił 5% lub więcej były jednocześnie kategoriami, w których udział transportu całopociągowego przyjmował największe wartości. W przypadku zaledwie jednej kategorii („surowce wtórne, odpady komunalne”) stwierdzono większą masę towarów przewożonych transportem rozproszonym niż całopociągowym. Jednocześnie jednak w żadnej z kategorii towarów nie przewożono większej masy transportem rozproszonym niż samochodowym.²²

Na podstawie powyższych analiz wskazać można kategorie towarów, których przewóz zdominowany był przez transport całopociągowy lub samochodowy. Ich wyniki są bardzo istotne ponieważ pozwalają dostrzec rozłączność tych rodzajów transportu. Sytuacja, w której zdecydowana większość towarów przewożona jest jednym lub drugim rodzajem transportu sugeruje, iż substytucyjność pomiędzy nimi jest mało prawdopodobna.

Nieco inaczej sytuacja wygląda jeśli chodzi o uzyskane wyniki dotyczące transportu rozproszonego. Przewożenie za jego pomocą towarów transportowanych w dużych ilościach przez inne rodzaje transportu nie może być traktowane bowiem jako dowód dostateczny do stwierdzenia istnienia substytucyjności pomiędzy tymi rodzajami transportu. Przewożenie tego samego towaru kilkoma rodzajami transportu oznaczać może, iż w zakresie przewozów tego towaru są one substytucyjne (przewoźnicy rywalizują o realizację tych samych przewozów), komplementarne (przewoźnicy współpracują ze sobą przy przewożeniu danego towaru realizując różne etapy przewozu w ramach transportu intermodalnego) lub też neutralne (przewoźnicy ani nie konkurują ze sobą, ani nie współpracują, gdyż wybór środka transportu przez ich klientów wynika z przyczyn, na które nie mają żadnego wpływu np. dostępności infrastruktury kolejowej). Aby więc potwierdzić ewentualną substytucyjność transportu rozproszonego wobec pozostałych analizowanych rodzajów transportu i tych rodzajów wobec transportu rozproszonego konieczna jest pogłębiona analiza z uwzględnieniem wszystkich trzech możliwych wariantów.

Aby uzyskać ocenę substytucyjności, komplementarności i neutralności pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu w trakcie badania zwrócono się do **podmiotów świadczących usługi transportu samochodowego**, aby wskazali, jak postrzegają relacje

²² Taka sytuacja byłaby jednak wysoce nieprawdopodobna ze względu na 25 krotnie większą łączną masę przesyłek transportowanych z wykorzystaniem przewozów samochodowych jak i niedostępność infrastruktury kolejowej dla niektórych podmiotów.

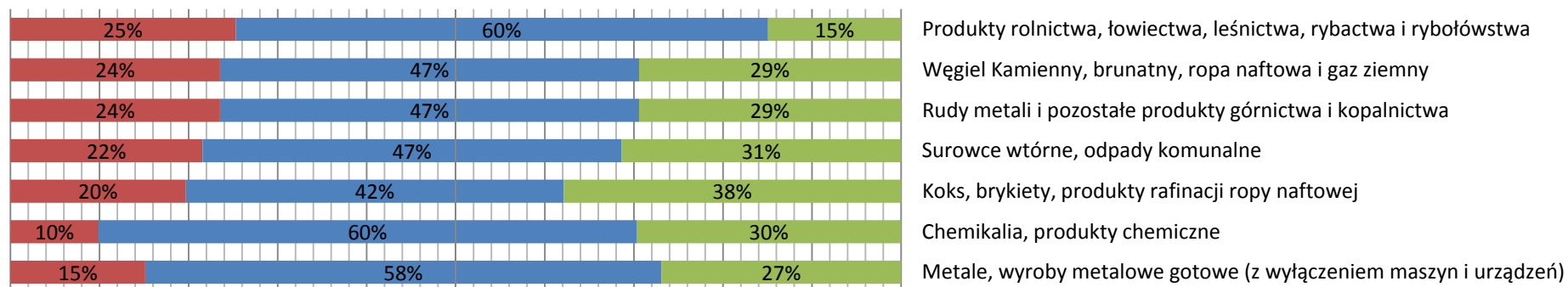
substytucyjności pomiędzy przewozami samochodowymi a przewozami całopociagowymi i rozproszonymi dla poszczególnych kategorii towarów. Mając na uwadze potrzebę zapewnienia przejrzystości dalszej analizy zaprezentowane będą ich opinie jedynie w odniesieniu do najistotniejszych z punktu widzenia prowadzonych rozważań kategorii towarów, tzn. towarów których przewóz miał znaczący udział w masie realizowanych przewozów rozproszonych.²³ W celu umożliwienia porównania zaprezentowane zestawienia dotyczą zarówno oceny relacji transport samochodowy-transport rozproszony jak i transport samochodowy-transport całopociagowy.

Przedstawione na wykresie 3.10. opinie nie wskazują na istnienie silnej substytucji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu w zakresie przewozów realizowanych w odniesieniu do wyszczególnionych kategorii towarów. Dla każdej z analizowanych kategorii najczęściej opinii wskazywało na neutralny stosunek pomiędzy transportem samochodowym a każdym z rodzajów transportu kolejowego. Za komplementarne największy odsetek przedsiębiorców uznawała przewozy „koks, brykiet, produktów rafinacji ropy naftowej, gazów wytwarzane metodami przemysłowymi,” których transport kolejną został tak oceniony przez 38% (w obu rodzajach transportu kolejowego identycznie) podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego. Przez przynajmniej 30% badanych podmiotów za komplementarne wobec transportu samochodowego uznane zostały także przewozy kolejną „surowców wtórnych, odpadów komunalnych” (wyłącznie rozproszone) oraz „chemikaliów, produktów chemicznych, włókien sztucznych, wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych, paliwa jądrowego” (oba rodzaje). Liczne opinie badanych podmiotów oceniały także, że transport samochodowy i całopociagowy oraz samochodowy i rozproszony są substytucyjne jednak zbiorcze oceny podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego w odniesieniu do badanych kategorii produktów wskazywały częściej (4 z 7 kategorii dla całopociagowego i aż 6 z 7 dla transportu rozproszonego), iż transport kolejowy postrzegany jest raczej jako usługa komplementarna niż substytucyjna. Przedstawione opinie nie wskazują więc na istnienie silnej substytucyjności pomiędzy transportem samochodowym a transportem kolejowym.

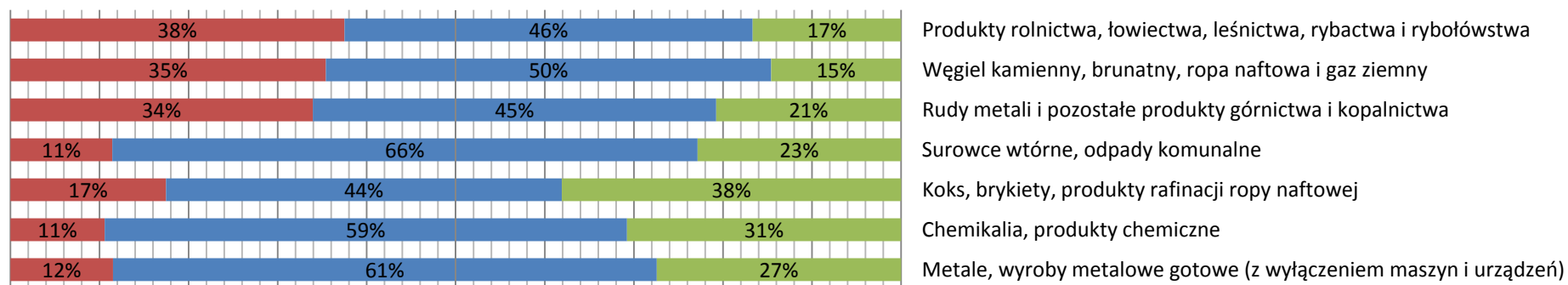
²³ Opinie podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego w odniesieniu do wszystkich zdefiniowanych kategorii znajdują się w aneksie 3.

Wykres 3.10. Ocena substytucyjności, komplementarności i neutralności pomiędzy rozproszonymi i całopociągowymi przewozami kolejowymi a przewozami samochodowymi dla wybranych kategorii produktów w opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego

Przewozy rozproszone



Przewozy całopociągowe



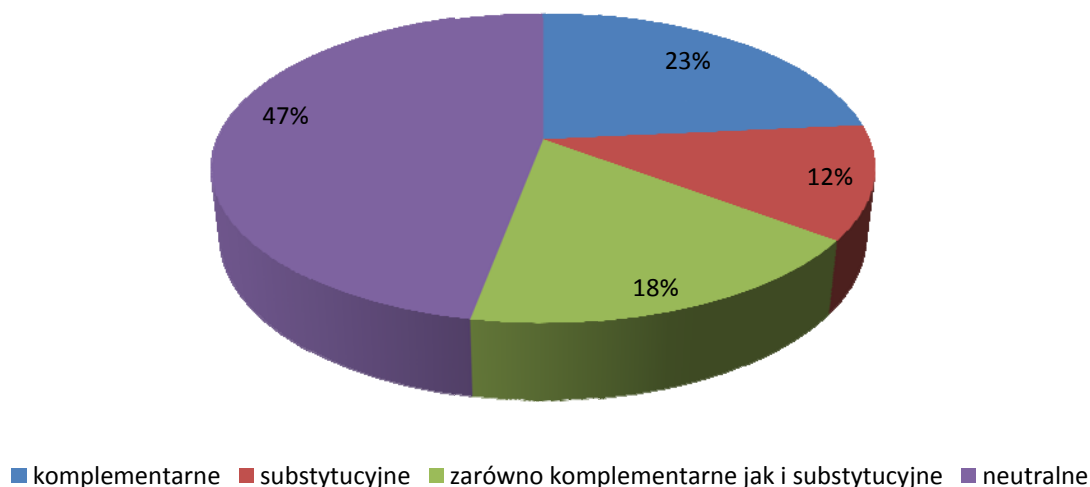
■ substytucyjne ■ neutralne ■ komplementarne

Źródło: Opracowanie własne.

Dodatkowo warto podkreślić, iż w 57% analizowanych kategorii, w tym w trzech o najwyższym poziomie postrzeganej substytucyjności, za bardziej substytucyjny wobec samochodowego uznano transport całopociągowy. W ocenie podmiotów świadczących usługi transportu samochodowego transport rozproszony nie jest zatem postrzegany jako większe zagrożenie konkurencyjne od transportu całopociągowego.

W trakcie badania zwrócono się także o opinie w zakresie relacji substytucyjności do przewoźników kolejowych. Zapytano ich, jaką pod względem substytucyjności usługą wobec dotychczas świadczonych usług byłaby ewentualnie wprowadzona do ich oferty usługa transportu samochodowego. Przy tak określonej hipotetycznej sytuacji 47% przewoźników uznało, że transport samochodowy byłby neutralny wobec wykonywanego w chwili obecnej transportu kolejowego. 23% podmiotów wskazało, iż transport samochodowy byłby komplementarny wobec prowadzonej działalności, zaś 18% iż byłby on zarówno komplementarny jak i substytucyjny. Zaledwie 12% opinii wskazało wyłącznie na możliwość zastąpienia części przewozów realizowanych w momencie zbierania informacji kolejną przewozami samochodowymi. Tym samym także opinie podmiotów oferujących usługi transportu kolejowego nie wskazują na istnienie bliskiej substytucyjności pomiędzy przewozami kolejowymi a samochodowymi.

Wykres 3.11. Ocena komplementarności/substytucyjności transportu samochodowego wobec przewozów kolejowych w opinii przewoźników kolejowych (substytucyjność jednostronna dla przewozów kolejowych)



Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie badania zebrano także opinie nabywców usług transportowych odnośnie możliwości przewożenia towarów nadawanych przez nich odmiennym od obecnie wykorzystywanego rodzajem transportu. 56% nabywców wskazało, iż obecnie przewożone transportem samochodowym towary nie mogą być przewożone żadnym z rodzajów transportu kolejowego. 25% z nich wskazało na towary, w odniesieniu do których możliwe jest zastąpienie transportu samochodowego rozproszonym, zaś 17% całopociągowym. Ponadto w opinii kolejnych 17% nabywców usług transportowych możliwa jest substytucja kupowanych przez nich usług transportu samochodowego zarówno na rzecz transportu rozproszonego jak i całopociągowego. Spośród nabywców usług transportu kolejowego (traktowanego łącznie) 83% stwierdziło, iż możliwe jest transportowanie zleczanych przez nich towarów transportem samochodowym, zaś 39% wskazywało na towary, dla których zastosowanie transportu samochodowego jest niemożliwe.²⁴ Abstrahując od cen i opłacalności nadawania towarów poszczególnymi rodzajami transportu zaprezentowane opinie sugerują, iż o ile substytucja transportu kolejowego transportem samochodowym jest w znacznej części przypadków możliwa, zamiana rodzaju transportu z samochodowego na któryś z transportów kolejowych jest zdecydowanie mniej prawdopodobna. Hipoteza ewentualnej substytucyjności jednostronnej zostanie szerzej rozwinięta w dalszej części dokumentu.

Uzupełnieniem powyższej analizy będzie zestawienie opisanych przez nabywców usług transportowych przypadków trwałej zmiany rodzaju transportu w latach 2009-2011. Zmiany takiej dokonało 7 przedsiębiorców (niecałe 8% badanych podmiotów). Pięciu przedsiębiorców zrezygnowało w całości lub części z przewozów jakiegoś rodzaju towaru transportem samochodowym na rzecz większego wykorzystania transportu kolejowego, w tym jednokrotnie²⁵ przedsiębiorca zrezygnował z transportu samochodowego na rzecz rozproszonego a następnie z rozproszonego na rzecz całopociągowego. W przypadku dwóch przedsiębiorców zmiana spowodowała zwiększenie znaczenia transportu samochodowego, w tym jednokrotnie była to rezygnacja z transportu rozproszonego na rzecz samochodowego. Realne zachowania nabywców usług transportowych nie wskazują ani na istnienie bliskiej

²⁴ Przedstawione zestawienia opierają się na ocenie możliwości transportu poszczególnych towarów. Nabywcy usług transportowych oceniali każdy towar oddzielnie, wskutek czego możliwe były wielokrotne rozbieżne opinie jednego podmiotu w stosunku do różnych towarów. Z tego też powodu suma opinii nie jest równa 100%.

²⁵ Pozostałe cztery zamiany dotyczyły w jednym przypadku zwiększenia udziału transportu całopociągowego, zaś w trzech pozostałych transportu kolejowego bez określania jego rodzaju. Dwie spośród tych zmian dotyczyły zastosowania transportu mieszanego np. morski i kolejowy lub kolejowy i samochodowy.

substytucyjności pomiędzy rodzajami transportu ani na jednoznacznie określony kierunek ewentualnej substytucji przy założeniu istnienia substytucji jednostronnej.

3.1.1.3. Czynniki skłaniające do korzystania z transportu całopociągowego, rozproszonego i samochodowego

Ostatnim elementem mającym wpływ na określenie możliwej substytucji między analizowanymi rodzajami transportu będzie zestawienie ich cech charakterystycznych decydujących o korzystaniu z danego rodzaju transportu przez nabywców.²⁶ Zestawienie to oparte jest na informacjach uzyskanych od nabywców usług transportowych oraz podmiotów świadczących usługi transportowe.

Transport kolejowy całopociągowy:

- możliwość jednorazowego przewozu dużych ilości (mas) towarów, masowość;
- konieczność posiadania odpowiedniej infrastruktury (bocznice, powierzchnie magazynowe, instalacje umożliwiające załadunek i/lub rozładunek);
- niższe od pozostałych rodzajów transportu ceny, przewozy całopociągowe szczególnie opłacalne w przypadku przewozów na duże odległości;
- możliwość korzystania z uproszczonej procedury celnej przy przekraczaniu granic.

Transport kolejowy rozproszony:

- mniejsza w stosunku do przewozów całopociągowych ilość (masa) przewożonych towarów²⁷;
- rozproszenie źródeł dostaw;
- konieczność posiadania odpowiedniej infrastruktury (bocznice, powierzchnie magazynowe, instalacje umożliwiające załadunek i/lub rozładunek);
- możliwość korzystania z uproszczonej procedury celnej przy przekraczaniu granic;
- duża (w porównaniu do przewozów zlecanych transportem samochodowym) odległość realizowanych przewozów;

²⁶ W podrozdziale tym pominięte zostają relacje cen pomiędzy analizowanymi rodzajami transportu. Kwestie relacji cen i wpływu zmian tych relacji na wielkość popytu cen poruszone zostały w podrozdziale 3.1.1.1.

²⁷ Jednocześnie pojawiła się sporadyczna opinia, iż ilość (masa) przewożonych towarów jest zbyt duża dla transportu samochodowego.

- możliwość przewożenia towarów o dużych rozmiarach (przewozy wielkogabarytowe).

Transport samochodowy:

- czas, szybkość dostaw;
- terminowość dostaw (przewozy kolejowe nie są w stanie zagwarantować dostaw just in time);
- większe bezpieczeństwo przewożonych towarów (przewozy koleją mogą spowodować uszkodzenie ładunku, przy przewozach koleją większe jest prawdopodobieństwo kradzieży).
- specyficzne warunki, w jakich towary muszą być przewożone (np. chłodnie)
- brak konieczności posiadania dostępu do infrastruktury kolejowej;
- niewielkie odległości;
- możliwość dostarczenia towaru bezpośrednio do odbiorców towaru nawet, gdy ich siedziby cechuje znaczne rozproszenie geograficzne.

Jednocześnie w przypadku każdego rodzaju przewozów towarowych nabywcy wskazywali, że ich kontrahenci wymagają dostaw danym rodzajem transportu.

Powyższe zestawienie sugeruje, iż immanentne cechy przewozów całopociągowych i rozproszonych są w większości identyczne. Nadawcy usług transportowych korzystają z przewozów kolejowych wówczas, gdy mają dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym dysponują odpowiednimi instalacjami załadunku/rozładunku towarów. Wybór pomiędzy przewozami całopociągowymi a rozproszonymi dokonuje się przede wszystkim w oparciu o jedno kryterium, którym jest ilość (masa) przewożonych towarów. Przewozy rozproszone są uruchamiane jedynie wówczas, gdy ilość ta jest zbyt mała, by opłacalne było formowanie składu całopociągowego, przy czym, w opinii licznych nabywców, podmioty korzystające z usług transportu kolejowego preferują transport całopociągowy. Generalnie jednak żadna z wymienionych cech nie wskazuje na brak możliwości zamiany przewozów rozproszonych i całopociągowych. Przewozy rozproszone mogły być realizowane jako całopociągowe (krótkie składy) zaś całopociągowe jako rozproszone (przed dojazdem do odbiorcy następowałoby rozformowywanie składów na kilka krótszych). Zachowania takie byłyby

jednak nieracjonalne z punktu widzenia opłacalności i głównie na tym kryterium oparta jest praktyka nabywców usług.

Odmienne rozpatrywać należy transport samochodowy. W jego przypadku wiele cech wskazuje na brak możliwości zastąpienia go transportem kolejowym. Przedsiębiorcy nie mający dostępu do infrastruktury kolejowej nie są w stanie w krótkim okresie przystosować się do korzystania z przewozów kolejowych. W długim okresie część z nich mogłaby dokonać koniecznych inwestycji (budowa bocznicy i/lub instalacji załadunkowo-rozładunkowej), lecz wiązałoby się to z wysokimi nakładami finansowymi. Jednocześnie wiele innych cech transportu samochodowego, takich jak np. wysoka elastyczność realizacji przewozów czy też możliwość obsługi rozdrobnionych przesyłek i rozproszonych odbiorców, wskazuje, iż, niezależnie od kwestii kosztów transportu, jego substytucja transportem kolejowym na szerszą skalę jest nierealna. Za względnie prawdopodobną można by ewentualnie uznać jedynie substytucję transportem kolejowym przewozów pomiędzy miejscem produkcji towarów a ich magazynami lub hurtowniami.²⁸ Dalsza dystrybucja do odbiorców końcowych musi jednak, zgodnie z poglądami licznych podmiotów, odbywać się transportem samochodowym.

Zdecydowanie bardziej prawdopodobne jest przejęcie przez transport samochodowy znacznej części popytu zgłaszanego przez nabywców usług kolejowych. Także w tym przypadku problemem dla nabywcy usług transportowych staje się kwestia infrastruktury (zwłaszcza konieczność posiadania odpowiednich instalacji rozładunkowo-załadunkowych, które konieczne są przy przewożeniu większej ilości towarów), lecz ograniczenie to dotyczy zdecydowanie mniejszej ilości podmiotów będących potencjalnymi nabywcami usług transportu samochodowego niż transportu kolejowego. Podstawową zaletą transportu samochodowego jest sieć drogowa, po której mogą być realizowane przewozy. Długość linii kolejowych eksploatowanych w 2010 roku wynosiły 20 228 km, podczas gdy sieć dróg publicznych o twardej nawierzchni miała długość 273 760 km²⁹. Przyjąć można, iż każdy przedsiębiorca posiada dostęp do utwardzanych dróg publicznych, zaś znaczna ich część nie posiada zakładów położonych w pobliżu dróg kolejowych. Stąd cytowana już powyżej opinia przedsiębiorców wskazująca na to, iż o ile w niektórych przypadkach możliwe byłoby przewożenie towarów z miejsca produkcji do magazynów z wykorzystaniem transportu

²⁸ Warunkiem koniecznym w tym przypadku byłoby wszakże istnienie odpowiedniej infrastruktury kolejowej.

²⁹ Transport - wyniki działalności w 2010 roku, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011, s. 75.

kolejowego dostarczenie ich do końcowych odbiorców musi odbywać się z wykorzystaniem transportu samochodowego. Tym samym z punktu widzenia koniecznej do realizacji usług transportowych infrastruktury można byłoby mówić wyłącznie o asymetrycznej substytucyjności obejmującej możliwość zamiany jedynie transportu kolejowego na samochodowy. Drugim czynnikiem wskazującym na ewentualną jednostronną substytucyjność są kwestie wymagań jakościowych wobec usług transportowych. Zgodnie z opinią nabywców usług transportowych transport kolejowy nie jest w stanie zapewnić spełnienia niektórych zapewnianych przez transport samochodowy wymogów realizacji usługi. Szybkość realizowania dostaw, elastyczność, terminowość jak również kwestie bezpieczeństwa i zapewnienia specyficznych dla danego towaru warunków transportu sprawiają, iż znaczna część towarów przewożonych samochodami nie może być transportowana koleją. Odwrotne sytuacje – tj. takie, w których określone towary nie mogą być transportowane samochodami – mogą, według nabywców usług transportu kolejowego, pojawiać się jedynie sporadycznie (np. przewóz towarów wielkogabarytowych).

Często podkreślanymi przez nabywców usług cechami decydującymi o przewozie towarów transportem całopociągowym, rozproszonym i samochodowym są odległości na jakich są one realizowane oraz wielkość pojedynczej przesyłki. Porównanie odległości na jakie przewożone były towary poszczególnymi rodzajami transportu opierać się będzie na porównaniu wielkości masy towarów i pracy przewozowej wykonanej tymi rodzajami transportu w czterech strefach odległości:

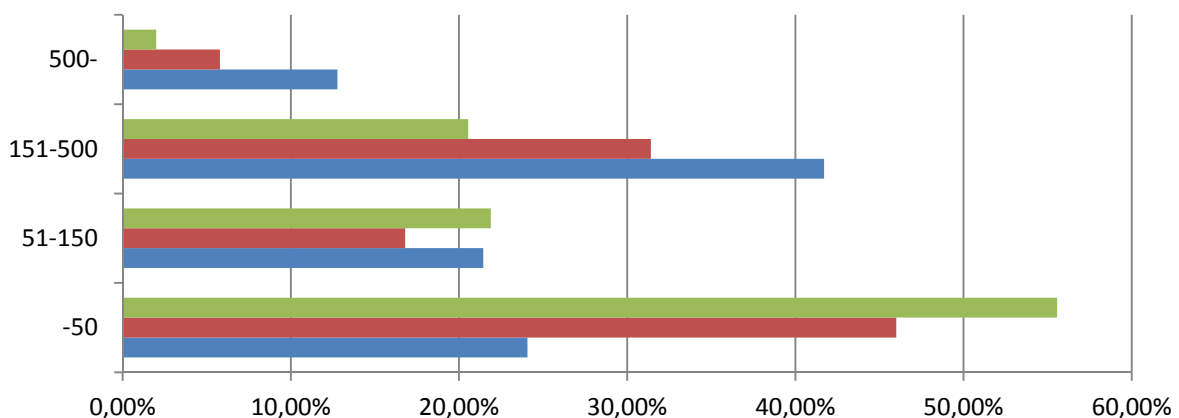
- do 50 km;
- od 51 do 150 km;
- od 151 do 500 km;
- powyżej 500 km.

Wykres 3.12 przedstawia udziały przewozów ładunków transportowanych analizowanymi rodzajami transportu według stref odległości w roku 2010 obliczone na podstawie mas przewiezionych towarów oraz wykonanej pracy przewozowej³⁰. W transporcie

³⁰ Wykres 12 bazuje na danych uzyskanych od przewoźników kolejowych w trakcie badania ankietowego prowadzonego przez UOKiK oraz przywoływanej już publikacji Głównego Urzędu Statystycznego „Transport- wyniki działalności w roku 2010” w odniesieniu do transportu samochodowego. Przedziały stref jakimi posłużono się w badaniu UOKiK oraz zaprezentowanej w publikacji GUS różnią się nieznacznie. UOKiK gromadził dane w przedziałach domkniętych z dołu, np. pierwsza strefa obejmowała odległości do 50 km, a druga rozpoczynała się od 51 km, zaś w publikacji GUS posłużono się przedziałami domkniętymi z góry, czyli

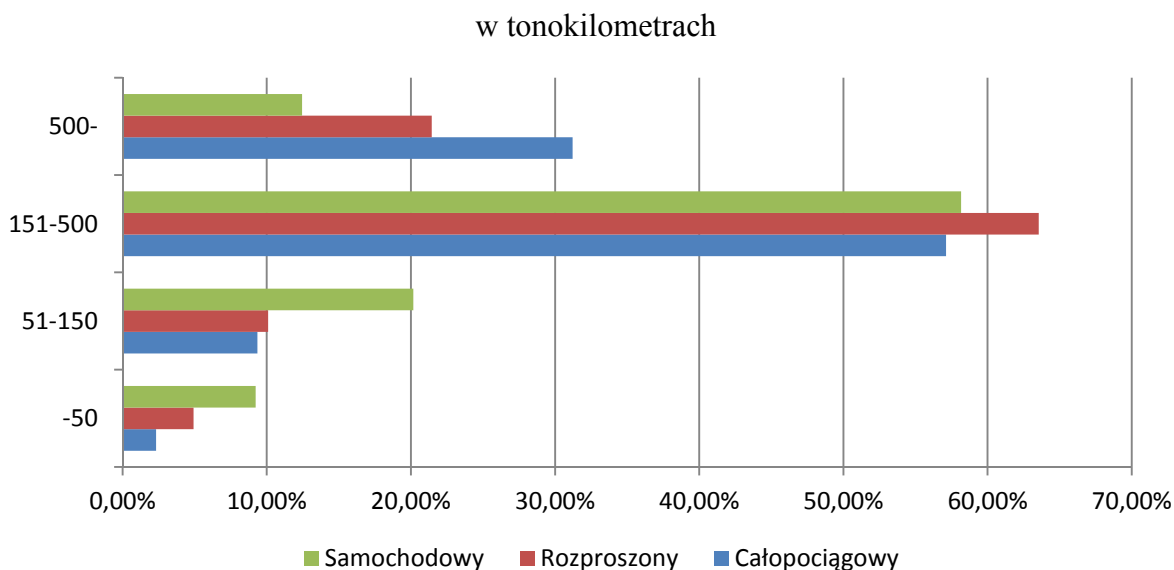
samochodowym największy udział wg masy towaru miały wówczas przesyłki nadane na odległość do 50 km.³¹ W przedziale tym realizowano transport 56% łącznej masy towarów. W kolejnych dwóch przedziałach udziały dla transportu samochodowego wynosiły odpowiednio 22% i 21%. Na odległość powyżej 500 km przewożono zaledwie 2% masy towarów przewożonych zarobkowo transportem samochodowym. Największe masy towarów przewożone transportem całopociągowym, stanowiące 42% łącznej masy wszystkich towarów nim transportowanych, przemieszczane były na odległościach od 151 do 500 km. W strefach obejmujących krótsze odległości przewożono po około 21-24% mas towarów. Na szczególną uwagę zasługuje wysoki, w porównaniu do innych rodzajów transportu - 13% udział mas towarów przewożonych na odległości powyżej 500 km.

Wykres 3.12. Udział przewozów ładunków transportem całopociągowym, rozproszonym, i samochodowym według stref odległości w roku 2010
w tonach



pierwsza strefa kończy się na 49 km, a druga rozpoczyna od 50 km. Przedstawione różnice uznać należy za nieznaczne i nie mające istotnego wpływu na dalszą rozważania przedstawione w niniejszym opracowaniu.

³¹ Do zestawienia wykorzystano masy i prace przewozową zrealizowaną transportem samochodowym w zakresie w jakim odbywać się mogła rzeczywista konkurencja z transportem kolejowym, czyli transportem samochodowym zarobkowym.



Źródło: Opracowanie własne oparte o dane uzyskane w trakcie badania oraz uzyskane z publikacji GUS.

Udziały mas towarów przewożonych w 2010 roku transportem rozproszonym w poszczególnych strefach są pośrednie pomiędzy udziałami uzyskiwanymi przez transport samochodowy i całopociągowy. Tak jak w transporcie samochodowym największy udział w łącznej masie przewiezionych towarów miały przesyłki realizowane na odległość do 50 km – 46%. Wysoki był także udział przewozów w strefie 151-500 km wynoszący 31%. Relatywnie mniej od transportu samochodowego i całopociągowego przewożono za to towarów na odległości 51-150 km.

Podobne zależności dostrzec można przy analizie udziałów przewozów wykonywanych w poszczególnych strefach w oparciu o wykonaną pracę przewozową. W przypadku wszystkich trzech rodzajów transportu większość pracy przewozowej wykonano na odległościach od 151 do 500 km. W 2010 roku transport całopociągowy wykonał w tej strefie 57% łącznie zrealizowanej pracy przewozowej, transport samochodowy 58%, zaś rozproszony 64%. W pozostałych strefach widoczna jest preferencja nabywców do korzystania z usług transportu samochodowego na krótszych dystansach (9% pracy przewozowej realizowano w strefie pierwszej, 20% w drugiej), zaś na odległościach powyżej 500 km najczęściej wybieranym rodzajem transportu był transport całopociągowy realizujący w tym przedziale 31% łącznej pracy przewozowej. We wszystkich strefach, poza trzecią, udziały pracy transportowej realizowanej przez przewozy rozproszone zawierają się w przedziale pomiędzy udziałem transportu samochodowego a udziałem transportu samochodowego.

Przedstawione zestawienia wskazują jednoznacznie, iż istnieje zależność pomiędzy rodzajem transportu a odległościami na jakie jest on wykonywany. Nabywcy preferują transport samochodowy na niewielkich odległościach, zaś w miarę ich wzrostu zapotrzebowanie na usługi transportu samochodowego zmniejsza się. Transport całopociagowy częściej wykorzystywany jest do przewozów na duże odległości i realizowany był w 2010 roku w większości na odległościach powyżej 150 km. Transport rozproszony przyjmuje pod względem odległości, na jakie jest zlecany, wartości pośrednie. Pod względem masy towarów jest on bardziej zbliżony do transportu samochodowego, pod względem pracy przewozowej do transportu całopociagowego. Łącznie uznać należy, iż jest on zazwyczaj wykonywany na odległości krótsze niż całopociagowy, lecz dłuższe niż samochodowy.

Ostatnią rozpatrywaną cechą immanentną analizowanych rodzajów transportu są wielkości pojedynczych przesyłek. Poddani badaniu nabywcy usług transportowych jednoznacznie wskazali, iż masowość przesyłek uniemożliwia im korzystanie z innych niż przewozy całopociagowe rodzajów transportu. Tezę tę zweryfikować można wskazując na zależność pomiędzy wielkością przesyłki a środkiem transportu. Przy założeniu średniej masy towarów przewożonych jednym samochodem ciężarowym na poziomie 25 ton (dla porównania granicą ostatniego przedziału ładowności naczep w publikacjach GUS jest ładowność 20 ton zaś dopuszczalna masa całkowita zestawu drogowego wynosi w Polsce 40 ton) aby zrealizować tego typu przesyłkę należałoby uruchomić minimum 40 samochodów ciężarowych. Transport samochodowy takiej masy byłby więc z punktu widzenia logistyki skomplikowany. Z drugiej strony transport niewielkich ilości towarów, których przewóz może być zrealizowany efektywnie (czyli bez konieczności uruchamiania częściowo pustego pojazdu) transportem samochodowym nie może być równie efektywnie wykonany przez którykolwiek z rodzajów transportu kolejowego. Pojedyncze wagony mają bowiem zazwyczaj ładowność w przedziale 40-60 ton, czyli więcej niż poruszający się na polskich drogach samochód ciężarowy. Tym niemniej za bardziej prawdopodobne uznać należy realizowanie niewielkich przesyłek w ramach przewozów rozproszonych niż uruchamianie całego składu w celu przewiezienia niewielkich ilości towarów. Masa jednorazowej przesyłki jest więc czynnikiem znacząco różnicującym badane rodzaje transportu oraz ograniczającym możliwości substytucji zwłaszcza pomiędzy transportem całopociagowym i samochodowym. Tak jak w przypadku analizy cechy dotyczącej odległości realizowanych przewozów transport rozproszony uznać należy za pośredni pomiędzy masowym transportem całopociagowym i używanym do obsługi

rozdrobnionych przesyłek transportem samochodowym. Jednocześnie transport samochodowy mogący obsługiwać bardziej rozdrobnione przesyłki powinien być na podstawie wielkości możliwych do zrealizowania przesyłek postrzegany za bardziej substytucyjny w stosunku do przewozów kolejowych niż transport kolejowy wobec przewozów samochodowych.

3.1.1.4. Podsumowanie informacji na temat substytucyjności popytowej

Opisane w poprzednich podrozdziałach zależności pozwalają na dokonanie generalizacji wzajemnych możliwości substytucji popytowej pomiędzy badanymi rodzajami transportu. Ze względu na znaczną ilość zgromadzonych danych oraz poziom skomplikowania wzajemnych zależności zasadnym jest przedstawienie oceny każdego z możliwych wariantów substytucji jednostronnej oddzielnie.

Możliwość substytucji popytowej transportu całopociągowego przez transport rozproszony jest zauważalna, lecz sama w sobie (nie poparta występowaniem innych czynników) nie jest wystarczająca by uznać te dwa rodzaje transportu za zamienne. Umiarkowanie wysoka mieszana elastyczność cenowa pomiędzy transportem całopociągowym a rozproszonym została zaobserwowana w opiniach przewoźników kolejowych, lecz wyniki testu SSNIP wskazały, iż w sytuacji wzrostu cen transportu całopociągowego o 10%, na rzecz rozproszonego przesunęłaby się niewielka część zgłaszanego popytu. Przewozy całopociągowe różnią się bowiem od rozproszonych strukturą przewożonych towarów, wielkością pojedynczej przesyłki oraz odległościami, na jakie są one przewożone.³² Istniejące wspólne cechy charakterystyczne, takie jak identyczne wymagania dotyczące infrastruktury oraz podobne procedury celne, wskazujące na możliwość substytucji popytowej są niewystarczające by stwierdzić, iż nabywcy mogą w sposób dowolny rezygnować z transportu całopociągowego na rzecz rozproszonego.

Podobna sytuacja zachodzi przy rozważaniu **możliwości substytuowania popytowego transportu rozproszonego przez całopociągowy**. Transport rozproszony, w opinii zarówno nabywców usług transportowych³³ jak i przewoźników kolejowych, nie cechuje się wysoką

³² Różnice te są jednak mniejsze niż w przypadku porównywania transportu samochodowego i całopociągowego.

³³ Zwłaszcza w bardziej istotnym dla oceny funkcjonowania rynku zestawieniu wg masy przewożonych towarów.

elastycznością cenową wobec transportu całopociągowego. Znaczna część typów towarów przewożonych transportem rozproszonym przemieszczana jest również transportem całopociągowym oraz istnieją cechy decydujące o możliwości korzystania z obu rodzajów transportu kolejowego. Nie oznacza to jednakże iż realizowane przesyłki można dowolnie przewozić jednym lub drugim rodzajem transportu kolejowego, gdyż transport rozproszony pozwala na obsługiwanie bardziej rozdrobnionych przesyłek i rozproszonych przestrzennie nadawców/odbiorców. Tym samym przewozy rozproszone i całopociągowe uznać należy od strony popytowej za produkty, pomiędzy którymi zachodzi relacja substytucyjności, lecz nie jest to silna substytucja.

Możliwości substytucji popytowej transportu samochodowego przez transport całopociągowy i rozproszony analizować można w sposób łączny. Żaden z rodzajów transportu kolejowego nie stanowi bowiem bliskiego substytutu dla transportu samochodowego, zaś większość wskazujących na to dowodów odnosi się w równym stopniu do przewozów całopociągowych jak i rozproszonych. Dobitnie świadczą o tym zarówno opinie podmiotów zajmujących się świadczeniem usług transportu samochodowego dotyczące oceny możliwości substytucji ze strony przewozów kolejowych jak i podstawowe cechy decydujące o wyborze transportu samochodowego, zwłaszcza odnoszące się do kwestii infrastruktury. Wyniki testu SSNIP w równym stopniu wskazują na ograniczone możliwości przekierowania popytu z transportu samochodowego na którykolwiek z rodzajów transportu kolejowego, co potwierdzone jest zaobserwowanym niewielkim zakresem monitorowania cen transportu kolejowego przez podmioty zajmujące się świadczeniem usług transportu samochodowego. Transport samochodowy cechuje się wysoką podzielnością przesyłek, terminowością i elastycznością, których to cech kolej nie jest w stanie zapewnić. Ewentualna substytucja mogłaby dotyczyć przewozów jedynie niektórych towarów, wyłącznie pomiędzy lokalizacjami mającymi dostęp do infrastruktury kolejowej oraz przy odpowiedniej masowości przewozów.³⁴ Tym samym z punktu widzenia substytucyjności popytowej nie jest możliwe zastąpienie transportu samochodowego przez którykolwiek z rodzajów transportu kolejowego. Potwierdzają to również opinie funkcjonujących na rynku podmiotów częściej oceniających transport kolejowy (oba rodzaje w podobny sposób) jako komplementarny niż substytucyjny wobec wykonywanych przez siebie przewozów.

³⁴ Cecha ta wskazuje na większą możliwość substytucji transportu samochodowego przez realizujący mniejsze przesyłki transport rozproszony.

Substytucja popytowa transportu całopociągowego przez transport samochodowy jest mało prawdopodobna. Zaledwie 3% nabywców usług reprezentujących mniej niż 1% masy przewożonych towarów wskazało, iż dziesięcioprocentowa zmiana cen transportu całopociągowego skutkować będzie przekierowaniem popytu na transport samochodowy. Transport całopociągowy specjalizuje się w odmiennych od samochodowego kategoriach produktów, zaś przesyłki charakteryzują się większą masą i są przewożone na większe odległości. Przewozy samochodowe postrzegane są przez przewoźników kolejowych bardziej jako usługa komplementarna niż substytucyjna. Tym samym substytucja popytowa pomiędzy tymi rodzajami transportu jest nieznaczna i sugeruje, iż nie można ich łączyć w jeden rynek produktowy. Przypuszczać można jednakże, iż transport całopociągowy, chociażby ze względu na dostępność infrastruktury łatwiejszy jest do zastąpienia przez samochodowy niż samochodowy całopociągowym.

Szczegółnej uwadze poddać należy **możliwości substytucji transportu rozproszonego przez samochodowy**. Kilka obserwacji sugerować może bowiem istnienie znaczącej substytucji jednostronnej w tak opisanej relacji. Podstawowym argumentem za takim twierdzeniem jest wynik testu SSNIP. Opinię o możliwości przeniesienia swoich zamówień z transportu rozproszonego na samochodowy w przypadku dziesięcioprocentowego wzrostu cen wyraziło bowiem 27% nabywców usług, zlecających przewozy 29% masy towarów przemieszczanych z wykorzystaniem transportu rozproszonego. Warto jednakże przytoczyć, iż jak wskazali badani nabywcy usług transportowych, w 2011 roku miała miejsce istotna, „dużo większa niż o 10%” podwyżka cen przewozów rozproszonych.³⁵ Informacja ta jest szczególnie istotna gdyż w sytuacji takiej wyniki testu SSNIP mogły być następstwem efektu (błędu) celofanowego.³⁶ Tym samym uzyskane wyniki nie mogłyby być uznane za miarodajne przy ocenie substytucyjności.

³⁵ Jeden z przedsiębiorców przytoczył przykład usługi, której cena wzrosła o blisko 80 %.

³⁶ Efekt celofanowy ma miejsce, gdy cena danego produktu jest zbliżona do ceny monopolistycznej. W tej sytuacji dalsze zwiększanie ceny powoduje istotne zmniejszenie wielkości popytu, utrata którego sprawia, iż zyski producentów znacząco maleją. Środki finansowe nabywców towarów przenoszone są wówczas na produkty, które, choć służą zaspokajaniu tej samej potrzeby nie są bliskimi substytutami badanego produktu. Podczas badania rynku z wykorzystaniem testu SSNIP uzyskuje się wówczas wyniki mylnie sugerujące istnienie bliskiej substytucji między takimi produktami. Występowanie efektu celofanowego jest szczególnie prawdopodobne, gdy produkty, na które wzrósłby popyt w wyniku takiego działania nie mogą być substytuowane przez badany produkt, czyli tak jak w analizowanej sytuacji mamy do czynienia z substytucyjnością asymetryczną. Efekt celofanowy występuje w sytuacji, gdy na rynku istnieje podmiot (lub podmioty) dysponujący siłą rynkową.

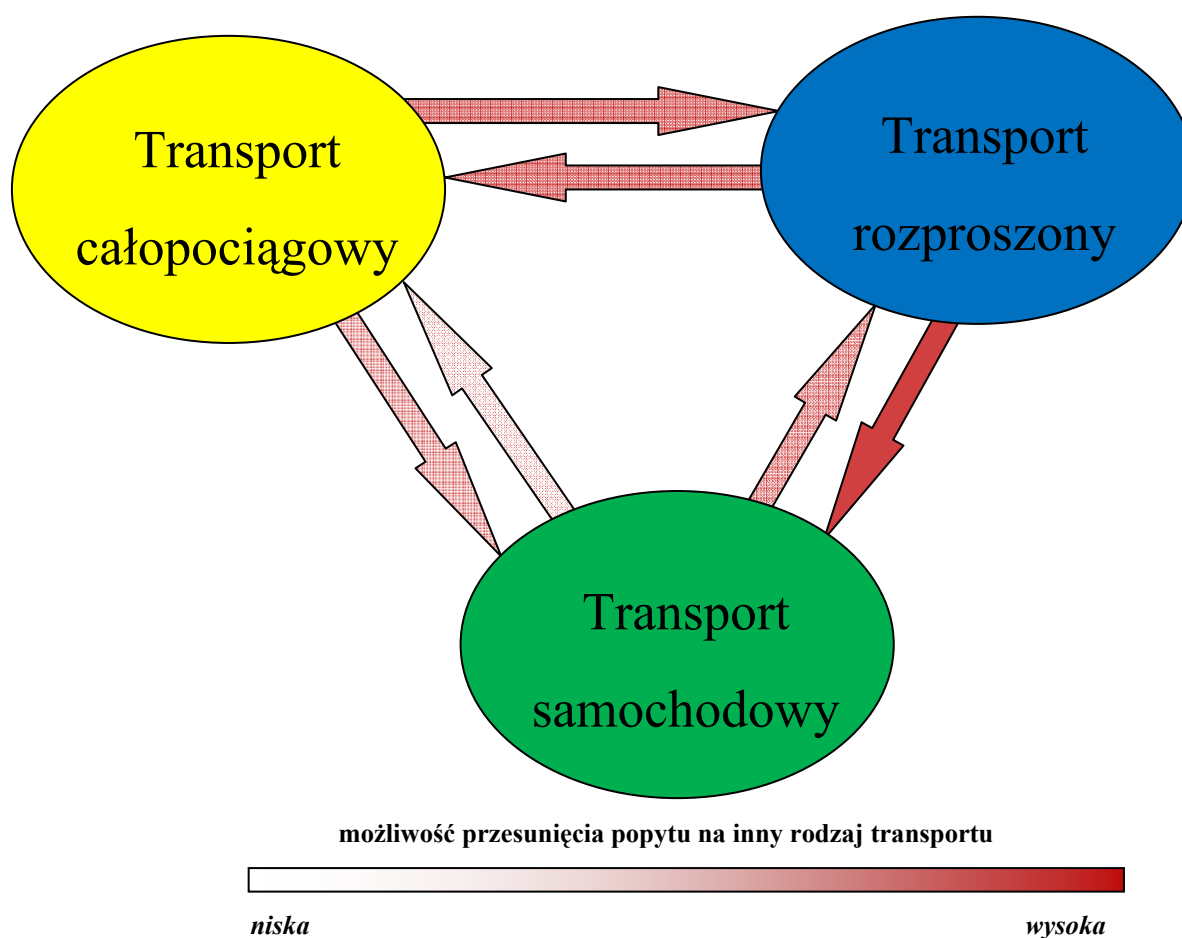
Na prawdziwość hipotezy, iż poprzednio substytucyjność pomiędzy przewozami samochodowymi i rozproszonymi była niewielka wskazuje fakt, iż mimo sygnalizowanych przez nabywców usług transportu rozproszonego wzrostów cen tego transportu w latach 2009-2011 odnotowano u nich zaledwie jeden przypadek rezygnacji z tego rodzaju transportu na rzecz transportu samochodowego.³⁷ Można więc przypuszczać, iż uzyskane w trakcie badania odpowiedzi nabywców usług transportowych są jedynie następstwem tych podwyżek.

Inne argumenty sugerujące, iż transport rozproszony może być substytuowany przez samochodowy również nie są rozstrzygające. Tak jak transport rozproszony, transport samochodowy obsługuje niewielkie przesyłki (o masie mniejszej niż całopociągowy), a ze względu na większą niż w transporcie kolejowym możliwość rozdrobnienia przesyłek i bardziej rozbudowaną sieć utwardzanych dróg publicznych domniemywać można, iż jest w stanie dotrzeć do wszystkich odbiorców transportu rozproszonego. Jednocześnie jednak widoczna jest preferencja nabywców usług transportu rozproszonego do korzystania z niego na większych odległościach niż w przypadku transportu samochodowego.³⁸ Masa towarów przewożonych jedną przesyłką transportem rozproszonym także jest, w opinii badanych podmiotów, większa niż przewożona transportem samochodowym. Ponadto ponad 81% podmiotów przewożących towary transportem rozproszonym, odpowiadających za popyt na 98% transportu rozproszonego, korzysta także z transportu całopociągowego. Oznacza to, iż nawet w przypadku rezygnacji z transportu kolejowego rozproszonego musieliby oni utrzymywać infrastrukturę (głównie odnosi się to do instalacji załadunkowej/rozładunkowej) związaną z przewozami kolejowymi, co zmniejszyłoby opłacalność zamiany rodzaju transportu. Dodatkowo, jak to zostało kilkakrotnie podkreślone u ankietowanych podmiotów ewentualna zamiana rodzaju transportu z kolejowego na samochodowy jest czasochłonna, co dodatkowo obniża możliwość postrzegania przewozów samochodowych jako substytutu dla przewozów rozproszonych.

³⁷ Dodatkowo jeden z podmiotów skazał, iż do takiej zmiany się przygotowuje. Zaobserwowana sytuacja może być jednak także dowodem na występowanie wzmiankowanych opóźnień w reakcji rynku na wzrost cen transportu rozproszonego.

³⁸ Różnica ta jest szczególnie widoczna przy analizie opierającej się na pracy przewozowej.

Wykres 3.13. Możliwości przesunięcia popytu pomiędzy transportem całopociągowym, rozproszonym i samochodowym w świetle informacji zebranych w trakcie badania



Źródło: Opracowanie własne.

Wizualizacją przeprowadzonych analiz jest wykres 3.13. Przedstawia on kierunki, w jakich przemieszczać może się popyt na poszczególne rodzaje transportu. Największą zastępowalność sygnalizuje strzałka od transportu rozproszonego do samochodowego. Dość niewielka jest zastępowalność transportu samochodowego przez całopociągowy i rozproszony, jak również całopociągowego przez samochodowy. Nieco wyższa wzajemna zastępowalność transportu całopociągowego i rozproszonego.

3.1.2 Substytucyjność podaży i konkurencja potencjalna

Drugim poziomem rozważań w zakresie wyznaczania rynku produktowego jest ocena substytucyjności od strony podaży. Ocenę tę przeprowadzić można porównując jakie koszty

muszą ponieść przedsiębiorcy oferujący jeden rodzaj produktów, aby rozpocząć produkcję innego rodzaju towarów. Jeśli koszty te są niskie, a posiadane obecnie moce produkcyjne umożliwiają szybką zmianę profilu produkcji, wahania cen analizowanego dobra doprowadzić mogą do pojawienia się w krótkim okresie nowych, alternatywnych wobec dotychczas istniejących mocy produkcyjnych. W takiej sytuacji nie istnieje możliwość generowania zysków nadzwyczajnych jedynie przez producentów jednego z rozważanych produktów, a więc oba te produkty należałoby uznać za jeden rynek.

Analiza substytucyjności podaży przeprowadzona będzie poprzez porównanie barier wejścia na rynek świadczenia usług poszczególnych rodzajów transportu.³⁹ Jeśli pokonanie barier wejścia na jeden rynek znacznie ułatwiłoby wejście na drugi uznać należałoby, iż prawdopodobnie można mówić o jednym rynku właściwym. Analiza barier wejścia stanowić też może punkt wyjścia do przedstawienia skali trudności i nakładów finansowych, jakie musi ponieść przedsiębiorstwo w związku z ewentualnym przeniesieniem działalności na alternatywny rynek usług transportowych.

Aby zbadać jakie są bariery wejścia na rynek transportu kolejowego w trakcie badania zapytano o opinie na temat ich istnienia przewoźników kolejowych. Podmioty te poproszono o wskazanie, które z wstępnie zdefiniowanych rodzajów barier dotyczą rynku kolejowego oraz jakie są przykłady konkretnych barier należących do danej kategorii. Na podstawie ich odpowiedzi ustalono, iż na rynku transportu towarów koleją występują bariery:

1. natury prawnej – związane z koniecznością uzyskania odpowiednich dokumentów takich jak:

- licencja na przewóz koleją rzeczy (WPR);
- certyfikaty lub świadectwa bezpieczeństwa;

2. natury organizacyjnej:

- dostęp do odpowiednio wykwalifikowanych pracowników;

3. natury handlowej:

- trudności z pozyskaniem klientów;
- wymagania klientów w zakresie uzyskania kompleksowej usługi łączącej usługi całopociągowe i rozproszone;

³⁹ Ze szczególnym naciskiem na dwa rodzaje transportu kolejowego.

4. natury inwestycyjnej:

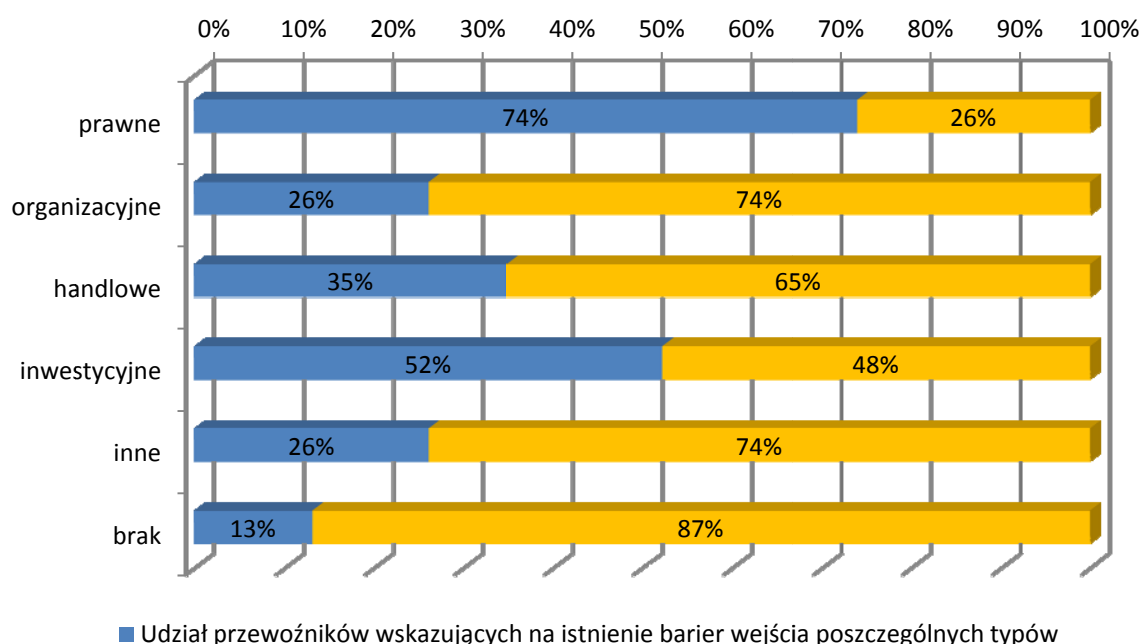
- koszty pozyskania taboru kolejowego;

5. inne:

- jakość infrastruktury;
- działania innych podmiotów na rynku;
- trudności z dostępem do infrastruktury.

Najczęściej wskazywanymi przez przewoźników kolejowych barierami były bariery prawne, których istnienie zostało podkreślone przez 74% przewoźników. Ponad połowa (52%) z nich wskazała także na istnienie barier natury inwestycyjnej a 35% podmiotów uważa, iż istnieją bariery wejścia natury handlowej. 26% dostrzega je w kwestiach związanych z organizacją przedsiębiorstw lub wskazuje na czynniki nie zaliczające się do żadnej z wyszczególnionych kategorii. Jedynie 13% przewoźników kolejowych wskazało, iż nie ma żadnych barier wejścia na rynek transportu kolejowego.

Wykres 3.14. Kategorie barier wejścia w opinii przewoźników kolejowych



Źródło: Opracowanie własne.

Wymagania prawne w zakresie posiadania licencji kolejowej jak również świadectw/certyfikatów bezpieczeństwa są identyczne w przypadku obu rodzajów transportu kolejowego. Podobna wydaje się skala głównego problemu natury inwestycyjnej – kosztu

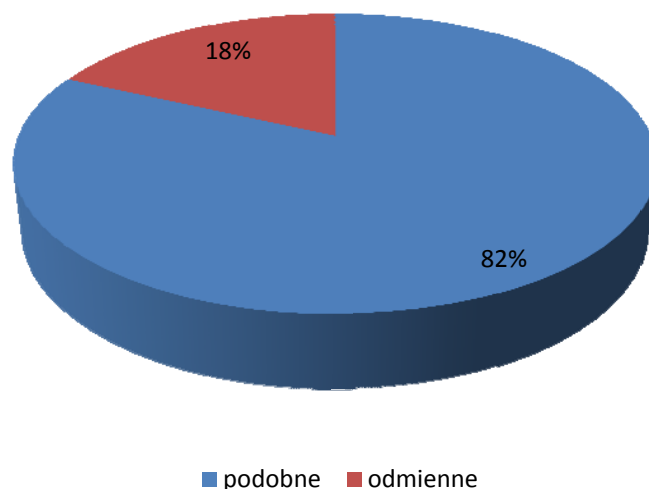
posiadania taboru. Ten sam tabor kolejowy może być wykorzystywany tak w transporcie całopociągowym jak i rozproszonym. Podstawowe różnice dostrzec można w kwestiach organizacyjnych, gdyż transport rozproszony wymaga więcej niż jednokrotnego formowania i rozformowywania, więc do jego świadczenia potrzebnych jest więcej wykwalifikowanych pracowników oraz w barierach handlowych (konieczność jednoczesnego pozyskania wielu klientów na podobnej trasie).⁴⁰ Ze względu na złożoność procesu możliwym jest także, iż przewozy rozproszone są efektywne dopiero przy dużej skali prowadzenia działalności, lecz weryfikacja takiego twierdzenia wymagałaby dodatkowych badań i wykracza poza ramy tego opracowania.

Porównując możliwości przeniesienia działalności z usług rozproszonych na usługi całopociągowe z możliwością zmiany w odwrotnym kierunku przyjąć należy, iż każde przedsiębiorstwo świadczące obecnie usługi w transporcie rozproszonym mogłoby bez poniesienia dodatkowych kosztów świadczyć swoje usługi jako transport całopociągowy. Pewne utrudnienia pojawiają się przy rozpoczynaniu działalności w zakresie przewozów rozproszonych przez przewoźników całopociągowych, lecz i w tym przypadku dwie najistotniejsze kategorie barier uznać można za na tyle zbliżone, by zamianę rodzaju świadczonych usług transportu kolejowego bez ponoszenia nadmiernych kosztów i w względnie krótkim okresie uznać za prawdopodobną.

O porównanie barier wejścia na potencjalne rynki przewozów całopociągowych i rozproszonych poproszono, w trakcie badania, przewoźników kolejowych, których 82% uznało, iż są one podobne (Wykres 3.15). Substytucję podaży pomiędzy transportem całopociągowym a rozproszonym można więc uznać za bardzo wysoką obustronnie i z pewnością jest ona wystarczająco istotna, by brać ją pod uwagę jako istotny czynnik przemawiający za zaliczeniem obu tych usług do jednego rynku właściwego.

⁴⁰ Badane podmioty często wskazywały jako różnice w barierach wejścia problemy dotyczące dostępu do infrastruktury i opłat za nią, lecz nie są to bariery wejścia różnicujące możliwości świadczenia usług, a raczej czynniki mogące powodować, że transport rozproszony jest mniej opłacalny od całopociągowego.

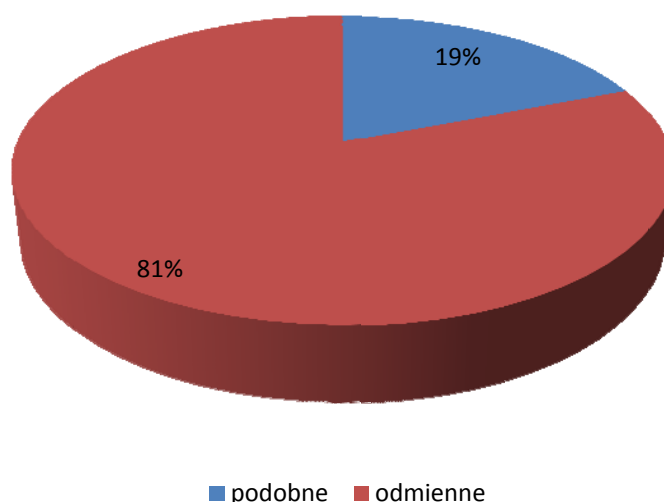
Wykres 3.15. Ocena podobieństwa barier wejścia na potencjalne rynki przewozów całopociągowych i rozproszonych w opinii przewoźników kolejowych



Źródło: Opracowanie własne.

Do odmiennych wniosków prowadzi analiza możliwości substytucji podażowej pomiędzy transportem samochodowym a kolejowym. Transport samochodowy różni się bowiem od kolejowego praktycznie we wszystkich wymienionych kategoriach barier wejścia. Podmioty oferujące usługi z zakresu transportu samochodowego działają na podstawie innych regulacji prawnych, korzystają z innego rodzaju środków trwałych oraz zatrudniają pracowników o odmiennych kwalifikacjach. Podmioty prowadzące działalność w zakresie przewozów samochodowych mają właściwie identyczne bariery wejścia na rynek przewozów kolejowych, jak podmioty nie świadczące usług w jakimkolwiek z rozważanych rodzajów transportu. Jedyną ich przewagą wobec nowo powstałych podmiotów może być znajomość rynku transportowego i posiadane kontakty handlowe. Potwierdzają to wyniki ankiety, w której 81% przewoźników kolejowych stwierdziło, iż bariery wejścia na rynek przewozów samochodowych są odmienne niż wejścia na rynek kolejowych przewozów kolejowych (w szczególności rozproszonych).

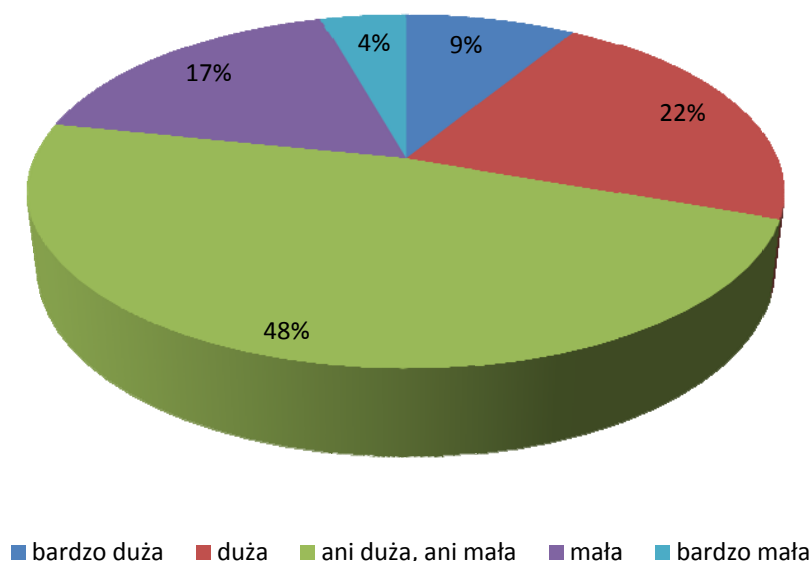
Wykres 3.16. Ocena podobieństwa barier wejścia na potencjalne rynki kolejowych przewoźników rozproszonych i przewoźników samochodowych w opinii przewoźników kolejowych



Źródło: Opracowanie własne.

W tej sytuacji zasadnym wydaje się rozpatrzenie możliwości nowych wejść na rynek transportu kolejowego. Mimo licznych barier wejścia na rynek kolejowy zaledwie 21% ankietowanych przewoźników uznało, iż prawdopodobieństwo wejścia na rynek nowych podmiotów jest małe lub bardzo małe. Blisko połowa z nich uznała, iż możliwość pojawiania się nowych podmiotów nie jest ani mała ani duża, zaś 31% stwierdziło iż jest duża lub bardzo duża. Tym niemniej podkreślić należy, iż wejście na rynek kolejowy jest skomplikowane chociażby pod względem spełnienia wymogów prawnych związanych z dopuszczeniem do organizowania przewozów kolejowych. Samo zaś uzyskanie kolejowej licencji na przewóz rzeczy nie skutkuje możliwością natychmiastowego rozpoczęcia świadczenia usług. Spośród 11 podmiotów, które rozpoczęły w 2011 działalność jako przewoźnicy kolejowi 5 uzyskało licencje w 2010 roku, 3 w 2009 a pozostałe 3 w 2008 lub wcześniej. Wejście na rynek jest więc czasochłonne, co powoduje efekty opóźnień w dostosowywaniu się podaży do zmiany zyskowności świadczonych nań usług. Nie zmienia to faktu, iż możliwe do osiągnięcia na tym rynku dochody były wystarczającą zachętą, by w latach 2010-2011 na rynku kolejowym rozpoczęło świadczyć usługi 15 nowych przewoźników.

Wykres 3.17. Ocena możliwości pojawienia się nowych podmiotów świadczących usługi w zakresie transportu kolejowego przez funkcjonujących na rynku przewoźników kolejowych.



Źródło: Opracowanie własne.

3.1.3 Wyznaczenie rynków produktowych

Efektom przeprowadzonych analiz będzie wyznaczenie rynków właściwych pod względem produktowym. Jak to zostało wykazane pomiędzy transportem rozproszonym i całopociągowym istnieje wysoka⁴¹ substytucyjność podażowa. Uniemożliwia ona traktowanie tych rynków jako oddzielnych rynków produktowych i sugeruje istnienie jednolitego rynku transportu kolejowego. Przewozy całopociągowe nie mogą być bowiem rozpatrywane jako niemożliwe do realizacji w przypadku posiadania zdolności do realizacji przewozów rozproszonych,⁴² te traktować zaś należy jako usługę wyspecjalizowaną wobec przewozów całopociągowych. W 2010 roku niewielki udział przewozów rozproszonych w łącznej wielkości rynku transportu kolejowego wynosił bowiem niecałe 16% masy i 11% pracy przewozowej.

Dodatkowo w kontekście ewentualnego podziału rynku kolejowego na rynki przewozów całopociągowych i rozproszonych istotnym jest, iż podział taki funkcjonuje w bardzo

⁴¹ Transport rozproszony jest od strony podażowej wręcz doskonale substytucyjny wobec transportu całopociągowego.

⁴² Znacząca niezależność od strony popytowej wynika głównie z różnic w cenie transportu całopociągowego i rozproszonego.

ograniczonym zakresie u podmiotów realizujących usługi transportu kolejowego. Spółka mająca największy udział w realizacji przewozów rozproszonych – PKP Cargo S.A. nie przygotowywała oddzielnych cenników dla usług transportu rozproszonego, zaś w taryfach towarowych tej spółki w latach 2010-2012 nie występuje rozróżnienie na przewozy całopociągowe i rozproszone. Tym samym podział rynku na przewozy rozproszone i całopociągowe uznać można za faktycznie mający niewielkie znaczenie dla przedsiębiorcy.⁴³

W tym kontekście konieczne jest ponowne rozpatrzenie zaobserwowanych czynników wskazujących na możliwość sybstituowania transportu rozproszonego samochodowym. Przewozy rozproszone są bowiem segmentem przewozów kolejowych, który charakteryzuje się najbardziej zbliżonymi do transportu samochodowego cechami. Są one jednak w znacznej mierze implikacją samej definicji przewozów rozproszonych. Jeśli przesyłki opłaca się łączyć muszą one być mniejsze, czyli o mniejszej masie niż w przypadku całopociągowych. Konieczność wielokrotnego rozformowania składów sprawia, że czas realizacji przesyłek będzie dłuższy niż przy przewozach całopociągowych, czyli ten rodzaj transportu będzie prawdopodobnie preferowany przy średnio krótszych dystansach. Rozdrobnienie przewozów wynika z tego, iż przesyłki należą do wielu odbiorców. Tak zdefiniowane przewozy są jednak niezbyt znaczące wobec całego rynku transportu kolejowego (udział na poziomie 11 – 16%) i stanowią usługę szczególną w stosunku do przewozów kolejowych jako całości. Wysoka cena tych usług skłaniać może niektóre przedsiębiorstwa do prób zastąpienia ich transportem samochodowym, lecz przewozy rozproszone uznać należy raczej za margines, w którym substytucja pomiędzy dwoma rodzajami transportu lądowego jest najbardziej prawdopodobna. Analogicznie domniemywać można, iż istnieje symetryczny, marginalny zakres,⁴⁴ w których możliwe byłoby zastąpienie transportu samochodowego kolejowym (np. przewozy masowe pomiędzy zakładem produkcyjnym a magazynem/hurtownią), co nie oznacza jednak, iż transport samochodowy i kolejowy są dla siebie bliskimi substytutami. W świetle zabranych informacji różnice pomiędzy nimi są bowiem na tyle istotne, by traktować je jako dwa oddzielne rynki właściwe. Tym samym dalsza analiza dotyczyć będzie całego rynku transportu towarów kolejją.

⁴³ Bardziej istotna wydaje się być dla przewoźników kolejowych np. masa jednorazowej przesyłki.

⁴⁴ Tezę tą potwierdzają zarówno przypadki zmiany rodzaju przewozów jak i opinie samych nabywców usług transportowych.

3.2. Rynek w ujęciu geograficznym

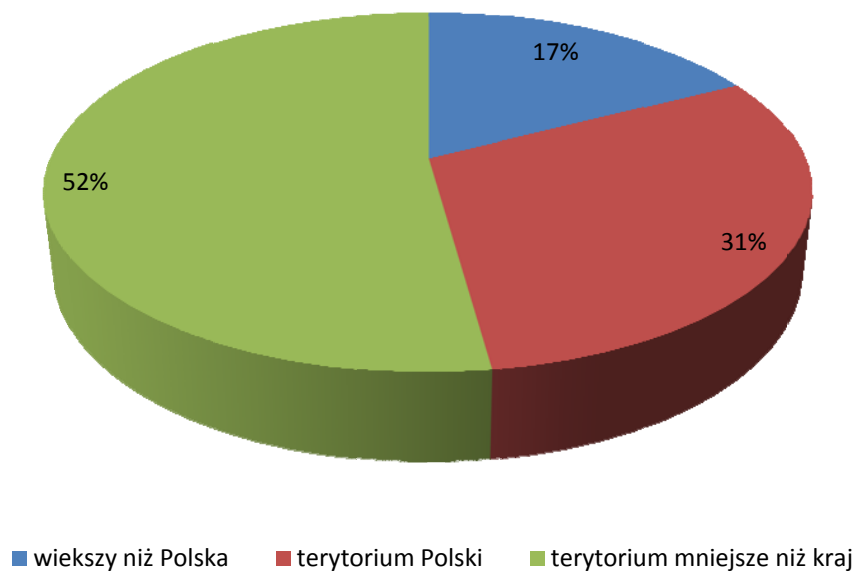
Rynek właściwy w ujęciu geograficznym stanowi obszar zbytu, na którym panują homogeniczne, tzn. tożsame lub podobne warunki konkurencji na ustalonym rynku produktowym. Ze względu na specyfikę badanego rynku wyznaczenie rynku geograficznego oparte będzie na podstawie przeglądu barier wejścia, porównania kosztów związanych z prowadzeniem działalności oraz obszarów faktycznego działania obecnych na rynku podmiotów.

Przy określaniu rynku geograficznego transportu kolejowego rozpatrywane będą dwie hipotezy: rynek ten jest pod względem geograficznym rynkiem krajowym lub też jest to rynek europejski (obejmującego kraje EOG). We wstępnym etapie rozważań zostały odrzucone hipotezy sugerujące istnienie rynku węższego niż krajowy (m. in. ze względu na jednolite regulacje prawne i koszty dostępu do infrastruktury na obszarze kraju) oraz rynku szerszego niż europejski (wszystkie nienależące do UE państwa sąsiadujące z Polską posiadają inny niż w Polsce rozstaw torów, ponadto brak jest wspólnych z tymi państwami regulacji prawnych w zakresie licencjonowania i dostępu do infrastruktury).

Jako wprowadzenie do rozważań dotyczących wyznaczania geograficznego rynku kolejowego potraktować można ocenę rynku na jakim prowadzą działalność krajowi przewoźnicy. Wśród przewoźników realizujących kolejowe przewozy towarów w 2009 roku 17% określiło ten rynek jako szerszy niż krajowy⁴⁵. Pozostałe 83% opisały obszar prowadzenia swojej działalności jako kraj lub terytorium mniejsze niż kraj. Podmioty prowadzące działalność na rynku szerszym niż krajowy były dużymi podmiotami, o największych przychodach z transportu kolejowego i często powiązane były kapitałowo z podmiotami realizującymi kolejowe przewozy towarów za granicą kraju. Mniejsze spółki nie prowadziły zaś działalności poza obszarem Polski.

⁴⁵ Dodatkowo jeden z podmiotów wskazał, iż prowadzi działalność na rynku szerszym niż krajowy, lecz realizował swoje przewozy jedynie na terenie kraju poszerzonym o krótkie odcinki od granicy do przygranicznych stacji kolejowych, na których następowało przejęcie wagonów przez partnerów zagranicznych. Dalszy transport międzynarodowy realizowany był przy pomocy przewoźników licencjonowanych poza Polską.

Wykres 3.18. Struktura przewoźników kolejowych wg obszaru na jakim prowadzona jest przez nich działalność



Źródło: Opracowanie własne.

Podstawowym wyznacznikiem rynku w aspekcie geograficznym są bariery wejścia. Jeśli bariera wejścia na rozważanych obszarach są identyczne lub podobne możliwe jest funkcjonowanie na nim jednolitego rynku właściwego. Bariery wejścia dotyczyć mogą problemów, jakie napotykają przedsiębiorcy zagraniczni chcący wejść na rynek polski oraz utrudnień związanych z wejściem polskich przewoźników na rynki krajów sąsiednich. Z punktu widzenia definicji rynku geograficznego obejmującego Polskę ważniejsze wydają się być bariery pierwszego typu i ich w większości dotyczyć będą zawarte w niniejszym podrozdziale rozważania.

Podstawową grupą barier wskazaną przez przewoźników kolejowych są bariery prawne. Najważniejszymi z nich są konieczność posiadania licencji na przewóz rzeczy koleją oraz posiadanie świadectw bezpieczeństwa. Aby prowadzić działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych przedsiębiorca musi posiadać licencję. Wydawana przez UTK licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Polski oraz innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Jednocześnie potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do

wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na obszarze Polski są również licencje wydawane przez właściwe władze ww. krajów. Licencja nie uprawnia jednak przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej. Podstawowym dokumentem uprawniającym przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa. Certyfikat bezpieczeństwa potwierdza ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach zarówno prawa wspólnotowego i prawa krajowego. Tym samym certyfikaty bezpieczeństwa należy uzyskać w Polsce oddzielnie⁴⁶, co wiąże się z poważnymi opóźnieniami przy rozpoczęciu działalności na rynku.⁴⁷ Utrudnia to istotnie możliwość bezpośredniego ponadgranicznego świadczenia usług transportowych przez przewoźników z różnych krajów. W Polsce do roku 2012 ani jeden certyfikat bezpieczeństwa nie został przyznany podmiotowi nie będącemu licencjonowanym w Polsce przewoźnikiem kolejowym. Tym samym żaden licencjonowany zagraniczny przewoźnik kolejowy⁴⁸ nie mógł wykonywać na obszarze Polski usług transportu kolejowego.⁴⁹ Wobec powyższego uznać należy, iż ograniczenia prawne związane z certyfikatami bezpieczeństwa nadal należy za istotny czynnik utrudniający wejścia zagranicznych przewoźników na rynek krajowy.

Potwierdzeniem iluzoryczności zapisów dotyczącym wzajemnego honorowania licencji na przewóz rzeczy są przykłady rozszerzenia działalności na sąsiednie kraje przez przewoźników kolejowych. Niemiecki przewoźnik DB chcąc rozszerzyć swoją działalność na Polskę zdecydował się na wykupienie spółek działających na rynku krajowym posiadających wszelkie konieczne uprawnienia do prowadzenia działalności na rynku polskim. Wejście na rynek krajowy odbyło się więc nie poprzez rozpoczęcie świadczenia usług na sąsiednim obszarze, jakby to miało miejsce w przypadku istnienia jednolitego rynku geograficznego, lecz w sposób właściwy dla ekspansji firm międzynarodowych na inne rynki geograficzne.

Drugą najistotniejszą barierą wejścia była, według przewoźników kolejowych, kwestia koniecznych do prowadzenia działalności nakładów inwestycyjnych. Najbardziej kosztowne nakłady jakie muszą ponieść przewoźnicy kolejni dotyczą zakupu taboru kolejowego,

⁴⁶ Od 2011 roku oddzielnie uzyskać należy jedynie certyfikat część B.

⁴⁷ Przykłady takich opóźnień występujące na rynku Polskim wskazane zostały w punkcie 3.1.2.

⁴⁸ Czyli przewoźnik posiadający licencje kolejową wydaną przez organy innego kraju niż Polska.

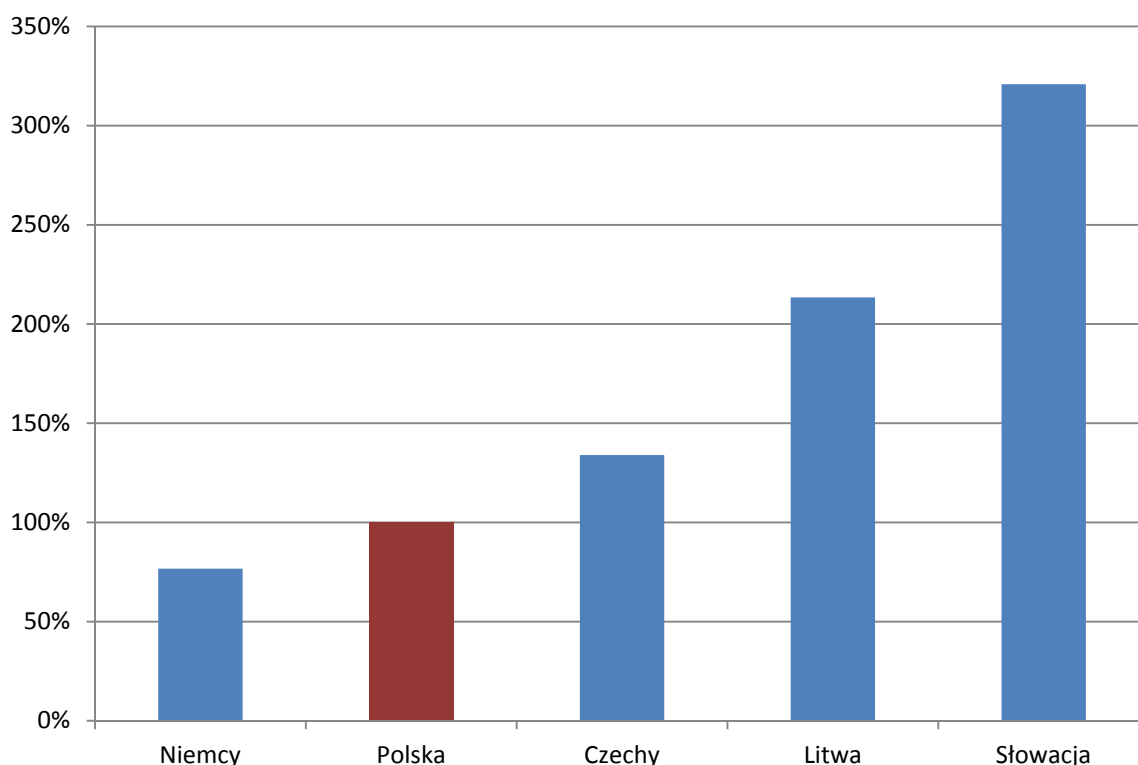
⁴⁹ PKP Cargo uzyskało jednakże certyfikaty bezpieczeństwa uprawniające do wykonywania przewozów w Niemczech i Czechach, co świadczy o możliwościach rozszerzenia działalności tej spółki na sąsiednie rynki, lecz nie ma bezpośredniego przełożenia na warunki konkurowania na rynku polskim.

w szczególności lokomotyw. Możliwość wykorzystania tych samych lokomotyw znacznie ograniczyłaby więc koszty rozszerzenia działalności przewoźników z krajów należących do EOG na Polskę. W wielu przypadkach nie jest jednak możliwe wykorzystanie w Polsce lokomotyw poruszających się po torach w krajach sąsiednich. Dotyczy to zwłaszcza lokomotyw elektrycznych, które dostosowane są najczęściej do sieci trakcyjnych zasilanych prądem o określonych parametrach. W Polsce lokomotywy elektryczne przystosowane są do korzystania z prądu stałego o napięciu 3 kV, zaś na przykład w Niemczech stosowany jest prąd zmienny o napięciu 15 kV. Tym samym niemieccy przewoźnicy nie mogą używać swoich elektrycznych lokomotyw w Polsce.

Innym istotnym elementem otoczenia gospodarczego znacząco różnicującym warunki konkurencji w Polsce i krajach sąsiadujących należących do EOG są stawki opłat za infrastrukturę kolejową. Opłaty te są jednym z najważniejszych składników kosztów prowadzonej działalności w zakresie przewozów kolejowych. Ukazane na wykresie 3.19 zestawienie przyjmuje stawkę w Polsce za 100% i porównuje do niej stawki z krajów sąsiednich należących do UE.⁵⁰ Stawki te różnią się w sposób zasadniczy od stosowanych w Polsce i przyjmują wartości od 77 do 321% stawki stosowanej w Polsce. Najbliższa stawkom polskim jest stawka stosowana w Niemczech niższa od polskiej o 23%. Odchylenie standardowe poziomu składek analizowanych krajów wynosi 99% stawki stosowanej w Polsce. Sugeruje to, iż przewoźnicy prowadzący działalność w tych krajach mają znacząco odmienne warunki na ustalonym rynku produktowym, co ogranicza możliwość funkcjonowania jednego geograficznego rynku właściwego.

⁵⁰ Wykres ten sporządzony został w oparciu o publikację IBM Global Business Services „Rail Liberalisation Index” z kwietnia 2011 r. Zaprezentowane w nim zostały średnie opłaty za pociągokilometr dla 960 tonowego pociągu zasilanego silnikiem spalinowym poruszającego się pomiędzy dwoma największymi w danym kraju stacjami towarowymi.

Wykres 3.19. Porównanie stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewozów towarowych w Polsce i krajach sąsiadujących należących do EOG



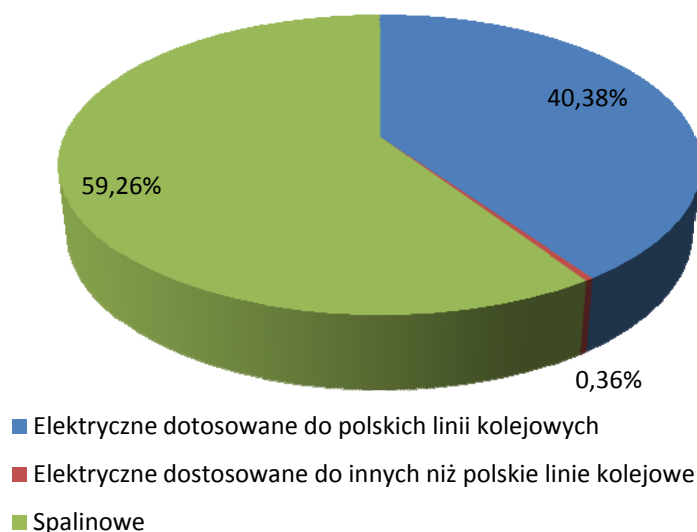
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych IBM Global Business Service.

Powyższe rozważania uzupełnione mogą być analizą uwarunkowań ekspansji polskich przewoźników kolejowych na rynki sąsiednich krajów należących do UE. Uregulowania prawne w zakresie licencji i certyfikatów bezpieczeństwa w Polsce i w innych krajach EOG są symetryczne. Ponadto krajowi przewoźnicy kolejowi wymieniali także inne problemy natury prawnej utrudniające przeniesienie działalności na rynki innych krajów EOG. Składają się na nie konieczność posiadania właściwej dla kraju przejazdu licencji maszynisty, znajomości przepisów w krajach przejazdów przez drużyny trakcyjne oraz zapewniania swoim pracownikom znajomości podstaw języka kraju przejazdu. Efektem tych utrudnień jest dominujący model biznesowy w międzynarodowych przewozach kolejowych polegający na świadczeniu usług kolejowych do granicy kraju, a następnie przekazywania przesyłek podmiotom zagranicznym. Oznacza to, że pomiędzy przewoźnikami krajowymi i zagranicznymi nie dochodzi do konkurencji, a ich usługi nawzajem się uzupełniają.

W odniesieniu do barier inwestycyjnych należy zaznaczyć, iż w roku 2010 ponad 40% lokomotyw posiadanych przez krajowych przewoźników kolejowych należało do grupy lokomotyw elektrycznych przystosowanych do zasilania prądem stałym o napięciu 3 kV.

Lokomotywy te nie mogłyby być wykorzystane w krajach sąsiadujących np. w Niemczech. Jedynie 0,36% lokomotyw polskich przewoźników stanowiły lokomotywy elektryczne przystosowane do poruszania się po zagranicznych zelektryfikowanych liniach kolejowych. Jednoznacznie utrudnia to możliwości ekspansji na sąsiednie rynki kolejowe. Pozostałe 59,26% lokomotyw będących własnością polskich przewoźników to lokomotywy spalinowe.

Wykres 3.20. Struktura lokomotyw będących własnością polskich przewoźników kolejowych w 2010 roku



Źródło: Opracowanie własne.

W świetle przedstawionych powyżej informacji uznać należy, iż rynkiem właściwym dla kolejowych przewoźników kolejowych jest rynek krajowy. Liberalizacja na rynku usług kolejowych sprawia, iż coraz częściej przewoźnicy krajowi muszą uwzględniać w swych działaniach zagranicznych przewoźników, lecz obecnie różnice w warunkach funkcjonowania na poszczególnych rynkach krajowych są nadal zbyt duże by można było mówić o jednolitym europejskim rynku transportu towarów koleją. O krajowym zasięgu rynku transportu towarów koleją świadczą zróżnicowane warunki dostępu do infrastruktury i opłat za nią, obowiązek uzyskania właściwego dla Polski certyfikatu bezpieczeństwa i konieczność korzystania z odmiennego taboru przystosowanego do wykorzystywanych w Polsce trakcji. Znajduje to potwierdzenie w opiniach przewoźników kolejowych, z których zaledwie trzech wskazało jako swoich konkurentów przewoźników kolejowych spoza Polski.

Rozdział 4 Rynek transportu kolejowego w Polsce

4.1. Najważniejsze przedsiębiorstwa działające na krajowym rynku przewozów towarów koleją

W 2010 roku w Polsce licencjonowane przewozy towarowe koleją realizowało 46 podmiotów, w tym na liniach normalnotorowych 39 przewoźników oraz na linii szerokotorowej o prześwicie 1520 mm jeden, zaś na liniach wąskotorowych 6.⁵¹ Komercyjną działalność rynkową jako towarowi przewoźnicy kolejowi prowadziło 37 spółek. Spółki te były częścią 26 podmiotów w tym:

- grupy kapitałowej PKP;
- grupy kapitałowej CTL;
- grupy kapitałowej DB;
- 23 mniejszych przewoźników towarowych, w tym czterech, których podstawowa działalność związana była z budową, utrzymaniem i modernizacją infrastruktury kolejowej.

Spośród tych przedsiębiorców największe znaczenie dla rynku mają grupy kapitałowe PKP, DB i CTL.

Grupa kapitałowa PKP

Grupa Kapitałowa PKP powstała w wyniku restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Na podstawie ustawy z 8 września 2000 r. "O komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe" przedsiębiorstwo to zostało podzielone funkcjonalnie na kilka podmiotów. Na czele grupy stoi PKP S.A., która posiada lub wykonuje prawa z co najmniej 50% akcji lub udziałów w 24 spółkach,⁵² z których najważniejsze to:

- spółki operatorskie świadczące usługi na rynku przewozów pasażerskich (PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o.);
- spółki operatorskie świadczące usługi na rynku przewozów towarowych (PKP Cargo S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o.);

⁵¹ „Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku”, UTK, Warszawa 2011, s. 28.

⁵² Stan na 1 grudnia 2011 r.

- spółki związane z infrastrukturą kolejową (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Energetyka sp. z o. o., TK Telekom sp. z o. o., PKP Informatyka sp. z o.o.).

W kontekście przeprowadzonego badania krajowego rynku przewozów towarów koleją najistotniejszymi spółkami grupy PKP są PKP Cargo i PKP LHS, w których PKP S.A. wykonuje prawa ze 100% akcji lub udziałów.⁵³ PKP Cargo jest właścicielem co najmniej 50% akcji lub udziałów w 16 spółkach,⁵⁴ w tym PKP CARGO INTERNATIONAL A.S. realizującym przewozy kolejowe, w przypadku których zarówno miejsce nadania, jak i odbioru ładunku, znajduje się poza granicami Polski. Ponadto PKP Cargo było właścicielem 40,62% udziałów w spółce PS Trade Trans Sp. z o.o. zajmującej się przewozami samochodowymi oraz promowymi (na linii Świnoujście – Ystad). Spółka PKP LHS to przewoźnik zajmujący się realizowaniem przewozów na liniach szerokotorowych.

W trakcie badania pojawiła się kwestia czy wielkości przewozów spółki PKP LHS wykonywanych na torach szerokotorowych należy włączyć do rynku (rynków) transportu towarów koleją. Ze względu na substytucyjność podażową transportu szerokotorowego i normalnotorowego nie uznano jednak za zasadne rozdzielanie tych segmentów. Obowiązujące prawo nie różnicuje bowiem statusu przewoźnika towarowego normalnotorowego i szerokotorowego, zaś rozpowszechniona praktyka wynajmu taboru kolejowego (zwłaszcza w odniesieniu do wagonów) ogranicza znaczenie barier inwestycyjnych.

Grupa DB

Kolejną grupą kapitałową prowadzącą działalność na krajowym rynku transportu towarów koleją jest grupa DB. W 2010 roku skoncentrowana na transporcie kolejowym część tej grupy składała się z 19 spółek, z czego sześć prowadziło działalność jako przewoźnicy kolejni DB Schenker Rail Polska S.A., DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., DB Schenker Rail Zabrze S.A., DB Schenker Rail Coaltran Sp. z o.o., NZTK Wola Sp. z o.o., DB Schenker Rail

⁵³ PKP Cargo S.A. i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o. były w trakcie badania ankietowane oddzielnie. Opinie ich np. dotyczące oceny konkurentów różniły się wobec czego rozpatrywane były one jako niezależne od siebie i w tym zakresie rozpatrywane jako pochodzące od różnych przedsiębiorców.

⁵⁴ Dane na dzień 9 lutego 2011 r. Na stronach internetowych spółki zależne od PKP Cargo wraz z tym podmiotem są określane jako „Grupa PKP CARGO LOGISTICS.”

Rybnik S.A., a jedna jako przewoźnik samochodowy.⁵⁵ Na czele grupy w Polsce stoi przedsiębiorstwo DB Polska Holding Sp. z o.o., którego 100% udziałowcem jest DB Mobility Logistics AG mająca siedzibę w Niemczech. Grupa DB Schenker jest jednym z największych dostawców zintegrowanych usług logistycznych na całym świecie z roczną sprzedażą na poziomie 15 miliardów euro, zatrudnia 91 000 pracowników i posiada 2000 oddziałów w 130 krajach.

Grupa DB rozpoczęła działalność na polskim rynku transportu towarów koleją w roku 2009, w którym przez zagranicznego inwestora zostały zakupione dwa podmioty: PCC Rail S.A. oraz PTK Holding S.A. wraz z posianymi przez nie licencjami i certyfikatami bezpieczeństwa uprawniającymi do realizowania usług transportu kolejowego. W grupie DB dochodziło w analizowanym okresie do połączeń należących do spółek. W wyniku tych przekształceń obecnie usługi transportu towarów koleją świadczy trzech przewoźników należących do tej grupy.

Grupa CTL

Grupa CTL jest kolejną międzynarodową grupą kapitałową zajmującą się transportem towarów. Na jej czele stoi CTL Logistics Sp. z o.o., której udziały w 75% należały do European Rail Freight II S.A.R.L. mającej siedzibę w Luksemburgu. W roku 2010 w Polsce do grupy tej należało 35 spółek, w tym działało sześć świadczących usługi jako przewoźnicy kolejowi: CTL Logistics Sp. z o.o., CTL Rail Sp. z o.o., CTL Train Sp. z o.o., X-TRAIN Sp. z o.o., CTL Express Sp. z o.o., CTL Reggio Sp. z o.o. W 2011 roku usługi towarowego transportu kolejowego zaczęło także świadczyć CTL Kargo. Ponadto CTL Logistics Sp. z o.o. jest właścicielem spółek w Niemczech, Rosji, Czechach, Rumunii i na Ukrainie.

4.2. Tabor kolejowy w dyspozycji krajowych przewoźników towarowych

Istotnym elementem kształtującym polski rynek transportu towarów są posiadane przez przedsiębiorców zasoby, w tym zasadnicze z punktu widzenia koniecznych nakładów inwestycyjnych - lokomotywy oraz wagony.

⁵⁵ Ponadto istniała samochodowa część grupy DB ze spółką Schenker Sp. z o.o. na czele.

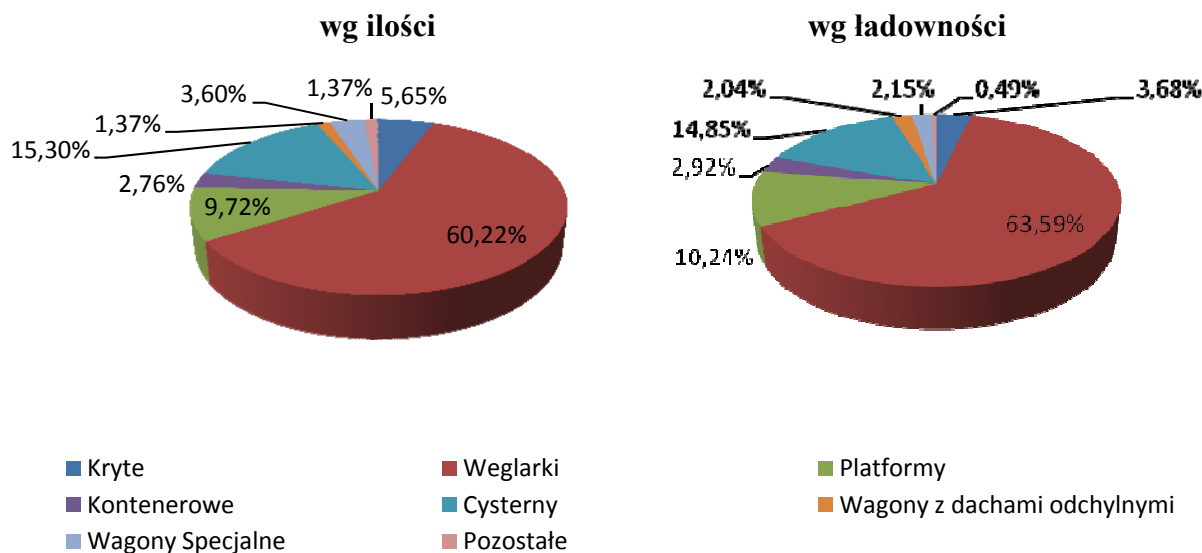
Lokomotywy

Zgodnie z danymi uzyskanymi w trakcie badania w 2010 roku w Polsce w własności przewoźników kolejowych było ponad 3 500 lokomotyw. Większość z nich była własnością spółek z grupy PKP, głównie spółki PKP Cargo. Znaczące ilości lokomotyw posiadały także grupa DB oraz CTL. Mniejsze podmioty posiadały w 2010 łącznie poniżej 10% lokomotyw będących własnością przewoźników kolejowych w Polsce.

Wagony towarowe

Wagonów będących w dyspozycji przewoźników kolejowych było w 2010 roku 91 562. Wśród nich najwięcej było węglarek (60% łącznej ilości wagonów odpowiadających za 64% ładowności wszystkich wagonów). Dużą ilość wagonów stanowiły także cysterny (około 15% w obu metodach wyliczeń) i platformy (analogicznie po około 10%).

Wykres 4.2. Struktura ilościowa i ładownościowa wagonów będących własnością krajowych przewoźników kolejowych



Źródło: Badanie własne.

Tak jak w przypadku lokomotyw większość wagonów była własnością grupy PKP. Znacząca ilość wagonów, głównie cystern dysponowała spółka GatX, dla której wynajem wagonów

stanowi podstawowy rodzaj działalności. Grupy kapitałowe DB i CTL posiadały mniejsze ilości wagonów pomiędzy 2 a 10%

Interesującym zestawieniem jest także ukazanie struktury właścicielskiej poszczególnych rodzajów wagonów. W takim ujęciu dostrzec można, iż zdecydowana większość wagonów krytych, kontenerowych, platform oraz węglarek było własnością spółek grupy PKP. Z kolei stosunkowo niewiele wagonów zaliczanych do cystern i pozostałych było własnością grupy PKP. Na uwagę zasługuje także znaczący udział spółki GatX w łącznej ilości cystern.

Struktura własnościowa wagonów implikuje konieczność użytkowania wagonów zlecniodawców lub wynajmowania wagonów przez niektórych przewoźników. Porównanie ilości posiadanych wagonów na dzień 31 grudnia 2010 roku z maksymalnym wykorzystaniem wagonów w roku 2010⁵⁶ wskazuje, iż taka praktyka dotyczyła 42% przewoźników. Łącznie wynajmowali oni około 4800 wagonów, z czego 59% stanowiły węglarki.

⁵⁶ Takie porównanie nie uwzględnia zmian ilości pojazdów będących własnością w trakcie roku wobec czego traktowane być może jedynie jako przybliżenie problemu a nie jego pełna analiza.

Rozdział 5 Struktura rynku przewozu towarów koleją

5.1. Wielkość rynku i udziały rynkowe

Wielkość krajowego rynku transportu kolejowego wyznaczyć można na trzy sposoby: w oparciu o masę towarów, wykonaną pracę przewozową oraz przychody ze sprzedaży usług transportu kolejowego. W roku 2010 rynek ten miał, w zależności od wybranej metody, wielkość 206 089 794 ton, 45 974 411 tys tkm lub 5 784 112 238 zł. Niezależnie od sposobu jego obliczenia grupa PKP posiadała w nim udział na poziomie 50-80%. Zdecydowanie mniejszy udział posiadali następni pod względem udziałów w rynku przewozów kolejowych przedsiębiorcy – grupa kapitałowa DB oraz grupa CTL. Pozostali przedsiębiorcy mieli nieznaczące udziały w rynku. Warto jednocześnie podkreślić, iż udział grupy PKP w rynku transportu towarów koleją określony masą towarów był najniższy spośród udziałów tej grupy wyznaczonych wszystkimi alternatywnymi metodami obliczania wielkości rynku, zaś udział najgroźniejszego spośród ich konkurentów jedynie przy jednej z nich osiągnął wartość w granicach 15-25%, w pozostałych przyjmując wartości poniżej 15%.

Wszystkie przedstawione powyżej ujęcia jednoznacznie wykazują, iż grupa PKP posiada udziały w wysokości wskazujące na możliwość istnienia pozycji dominującej na badanym rynku. Udziały rynkowe pozostałych podmiotów nie sugerują możliwości zagrożenia pozycji grupy PKP. Jedynie w zestawieniu udziałów rynkowych wg masy przewiezionych towarów grupa DB wydaje się posiadać pozycję rynkową mogącą ograniczyć siłę rynkową grupy PKP. W każdym z pozostałych zestawień grupa PKP ma udział wielokrotnie przewyższający udziały ich najgroźniejszych konkurentów. Według każdej metody obliczania wielkości rynku grupa PKP ma ponad dwukrotnie większy udział niż dwaj jej najwięksi konkurenci łącznie. Tym samym pozycja grupy PKP jako największego podmiotu na rynku powinna zostać uznana za bardzo silną.

5.2. Wskaźniki koncentracji

Krajowy rynek transportu towarów koleją można także analizować posługując się wskaźnikami koncentracji. W celu zbadania poziomu koncentracji możemy wykorzystać m.in. powszechnie stosowane wskaźniki, jakimi są: wskaźnik Herfindahla – Hirschmana (wskaźnik HHI) i wskaźnik dyskretny koncentracji (wskaźnik CR).

5.2.1. Wskaźnik dyskretny koncentracji

Poziom koncentracji można określić wykorzystując wskaźnik dyskretny koncentracji CR (concentration ratio). Oblicza się go sumując udziały rynkowe największych przedsiębiorstw działających na rynku. Wskaźnik CR wyraża się za pomocą wzoru:

$$CR_m = \text{suma } S_i (s_1 + s_2 + s_3 + \dots + s_m),$$

gdzie:

S_i – udział rynkowy firmy i ,

m – liczba największych firm.

Najczęściej do obliczeń przyjmuje się udziały czterech firm, jednakże wskaźnik może też być liczony dla większej lub mniejszej liczby przedsiębiorców. Jest to najbardziej typowy miernik, którym można posługiwać się przy określaniu poziomu koncentracji na rynku, a w szczególności rodzaju panującego na nim oligopolu. Im wskaźnik posiada wartość bliższą 0, tym rynek jest bardziej konkurencyjny. Przy wskaźniku CR przekraczającym 90 dla 3 największych firm bądź przekraczającym wartość 80 dla 2 największych firm, rynek powinien być uważany za bardzo silnie oligopolistyczny lub, w zależności od rozkładu udziałów, zdominowany przez jeden podmiot.

W niniejszym opracowaniu, ze względu na znaczące udziały jedynie trzech podmiotów, za właściwe uznano obliczenie wskaźników koncentracji CR 3. Wskaźnik ten obliczony będzie dla każdego z trzech zaprezentowanych w poprzednim punkcie sposobów wyznaczania udziałów rynku.

Tabela 5.1. Wskaźniki CR 3 w latach 2009-2010 obliczone według masy towarów, pracy przewozowej oraz wielkości przychodów

Rok	Wartość wskaźnika CR3 liczonego według		
	Masy towarów	Pracy przewozowej	Przychodów
2009	90,64	92,40	92,79
2010	89,75	90,05	91,33

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 5.1. zawiera informacje o wartościach wskaźników CR3 w latach 2009-2010 dla rynku transportu towarów koleją obliczone według masy towarów, pracy przewozowej oraz wielkości przychodów. Dla każdej z tych grup, w każdym roku wynosiły one około 90, co wskazuje, iż analizowany rynek jest wysoce skoncentrowany.

5.2.2. Wskaźnik Herfindahla – Hirschmana

Innym, bardziej precyzyjnym, wskaźnikiem służącym do pomiaru poziomu koncentracji na rynku jest wskaźnik HHI. Oblicza się go sumując podniesione do kwadratu procentowe udziały firm operujących na danym rynku. Obliczany jest on wg wzoru:

$$HHI = \text{suma } (S_i)^2,$$

gdzie

S_i – udział rynkowy firm,

$i = 1, 2, 3, \dots, n$,

suma $S_i = 1$.

Wartość wskaźnika HHI wynosi od 0 do 10 000, w zależności od koncentracji danego rynku. Im większa jest wartość wskaźnika, tym bardziej zmonopolizowany jest dany rynek, im natomiast jego wartość jest niższa, tym rynek jest bardziej konkurencyjny. Jeśli na rynku prowadzi działalność tylko jedno przedsiębiorstwo, wskaźnik HHI wyniesie 10 000.

Wartość wskaźnika HHI dzieli się na trzy następujące zakresy:

- poniżej 1000 – rynek nieskoncentrowany, brak prawdopodobieństwa wystąpienia siły rynkowej przedsiębiorstwa,
- od 1000 do 1800 – rynek umiarkowanie skoncentrowany,
- powyżej 1800 – rynek wysoce skoncentrowany, istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia siły rynkowej. Prawdopodobieństwo to jest szczególnie duże przy wskaźniku HHI przekraczającym 2400.

Tabela 5.2. Wskaźniki HHI w latach 2009-2010 obliczone według masy towarów, pracy przewozowej oraz wielkości przychodów

Rok	Wartość wskaźnika HHI liczonego według		
	Masy towarów	Pracy przewozowej	Przychodów
2009	4 035	5 760	5 359
2010	4 327	5 708	5 850

Źródło: Opracowanie własne.

Posługując się powyższym wskaźnikiem obliczono poziom koncentracji dla rynku transportu towarów koleją dla każdego z trzech zaprezentowanych w poprzednim punkcie sposobów wyznaczania udziałów rynkowych. Zaprezentowane w tabeli 5.2. wartości jednoznacznie wskazują, iż rynek transportu towarów koleją jest wysoce skoncentrowany. Wskaźnik HHI szczególnie wysokie wartości przyjmuje przy wyznaczaniu wielkości rynku według przychodów (5 850 w 2010 r.) i pracy przewozowej (5 708). Mniej skoncentrowany byłby rynek przy obliczaniu udziałów w nim według masy przewiezonego towaru (4 327). Istotnym jest także, iż w badanym okresie wartości wskaźników HHI wzrosły, co sugeruje wzmocnienie pozycji rynkowych największych przewoźników kolejowych oraz zmniejszanie się znaczenia mniejszych przewoźników.

Podsumowanie

Transport towarów z wykorzystaniem kolei jest jednym z najważniejszych rodzajów transportu w Polsce. Mimo, iż jego udział w łącznej wielkości przewozów w Polsce ma w ostatnich sześciu latach wyraźnie malejący trend w 2010 roku koleją przewieziono 12% masy towarów oraz wykonano 15% pracy przewozowej. Przewozy kolejowe są szczególnie istotne przy transporcie towarów masowych na duże odległości np. węgla kamiennego.

Usługi transportu towarów koleją w dalszym ciągu uznawać należy za jeden rynek produktowy. Przedstawiana przez przewoźników kolejowych hipoteza rozdzielnosci rynków przewozów kolejowych całopociągowych i rozproszonych w świetle dokonanych analiz nie znajduje potwierdzenia. Przewozy całopociągowe i rozproszone charakteryzują się nieco odmiennymi cechami, lecz podział rynku na dwa odrębne byłby niewłaściwy przede wszystkim ze względu na bliską doskonałości substytucyjność podażową pomiędzy tymi rodzajami transportu kolejowego. Jednocześnie substytucja ze strony transportu samochodowego zauważalna zwłaszcza przy analizie samych przewozów rozproszonych jest zbyt słaba, by łączyć w jednym rynku właściwym przewozy kolejowe jako całość z przewozami samochodowymi. Geograficznie rynek transportu towarów koleją uznany został za krajowy. Mimo postępującego procesu liberalizacji prawa unijnego w zakresie przewozów kolejowych i prób budowy wspólnego europejskiego rynku transportu kolejowego na chwilę obecną różnice w warunkach funkcjonowania przewoźników kolejowych w Polsce i poza jej granicami są zbyt duże by wyznaczyć szerszy niż krajowy rynek geograficzny.

Wielkość rynku wyznaczona została w oparciu o trzy metody: w oparciu o masę przewiezionych towarów, zrealizowaną pracę przewozową oraz przychody z usług transportu towarów koleją. Według każdego z przedstawionych powyżej ujęć grupa PKP posiada udziały rynkowe w wysokości wskazującej na możliwość istnienia pozycji dominującej na badanym rynku. Dwaj najwięksi konkurenci tego podmiotu – grupy kapitałowe DB i CTL posiadały w 2010 roku udziały nie sugerujące możliwości równoważenia siły rynkowej grupy PKP. W dwóch z trzech sposobów prezentacji rynku grupa PKP miała udział wielokrotnie przewyższający udziały każdego z jej najgroźniejszych konkurentów, zaś według każdej metody obliczania wielkości rynku grupa PKP miała ponad dwukrotnie większy udział niż dwaj jej najwięksi konkurenci łącznie. Jeżeli dodamy do tego fakt, iż wskaźniki koncentracji

na rynku przewozu towarów koleją dla lat 2009 – 2010 były względnie wysokie (CR3 na poziomie około 90 oraz HHI w granicach 4000 – 5900) przyjąć można, że pozycja grupy PKP, jako największego podmiotu na rynku, powinna zostać uznana za bardzo silną.

Przedstawione powyżej informacje nie oznaczają, iż rynek ten nie jest atrakcyjny dla nowych inwestorów. W latach 2010-2011 na rynku rozpoczęło świadczyć usługi w oparciu o własne licencje na przewóz rzeczy 15 nowych przewoźników. Oznacza to, iż mimo występowania licznych barier wejścia rynek ten można uznać za względnie otwarty. Niebagatelne znaczenie dla rozwoju rynku ma praktyka użytkowania wagonów będących własnością zleceniodawców lub też wynajętych od innych przedsiębiorstw, w tym od innych przewoźników kolejowych. Ogranicza to dotkliwość jednej z najważniejszych kategorii barier wejścia, a mianowicie barier inwestycyjnych. Wejścia na rynek nowych przewoźników, tak samo jak pojawienie się na rynku krajowym zagranicznych przewoźników kolejowych (międzynarodowego przewoźnika grupy DB) nie wpłynęły jednak na osłabienie pozycji grupy PKP jako najważniejszego dostawcy usług transportu kolejowego.

Podsumowując stwierdzić należy, iż w trakcie badania nie stwierdzono, by sytuacja na rynku transportu towarów koleją uległa zasadniczej zmianie od czasu przeprowadzenia ostatniego badania dotyczącego lat 2004-2006 i brak jest podstaw, by zmieniać ocenę struktury rynku prezentowaną w orzecznictwie Prezesa UOKiK z ostatnich lat.

Aneks 1. Najistotniejsze opracowania dotyczące transportu towarów koleją

Rynek transportu, w tym kolejowego, doczekał się licznych opracowań, których lektura może być cennym uzupełnieniem niniejszego raportu. Spośród najważniejszych publikacji z tego zakresu wymienić należy:

1. Transport – wyniki działalności w roku 2010, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011;
2. Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2011;
3. Rail Liberalisation Index, IBM Global Business Services, Brussels 2011;
4. Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Warszawa 2010.

Aneks 2. Hipoteza rynku transportu kolejowego jako rynku przetargowego

W związku ze zgłaszanymi przez jednego z krajowych przewoźników kolejowych opiniami sugerującymi możliwość funkcjonowania rynku kolejowego jako rynku przetargowego (kontraktowego) istotne jest określenie, na ile trafne byłoby takie określenie oraz jak ewentualne postrzeganie rynku w ten sposób mogłoby wpłynąć na ocenę poziomu konkurencji na rynku kolejowym w Polsce.

Rynek przetargowy to rynek, na którym dominuje przetargowy system zawierania umów handlowych. Na rynkach takich całość zamówienia przyznawana jest jednemu przedsiębiorcy oferującemu najkorzystniejsze warunki a wartość zawieranych kontraktów jest istotna w stosunku do obrotów całego rynku. Przetargi takie mają miejsce rzadko, zaś wygranie jednego przetargu nie ma wpływu na prawdopodobieństwo wygrania kolejnego. Na klasycznym rynku przetargowym pozycja rynkowa przedsiębiorcy może znacząco zmienić się w wyniku kolejnych rozstrzygnięć przetargów, efektem czego nawet wysoki, sugerujący posiadanie pozycji dominującej, udział w rynku nie musi oznaczać, iż podmiot ten działa niezależnie od swych konkurentów. Niezależność rozstrzygnięć kolejnych kontraktów sprawia, iż nie jest on w stanie narzucać innym podmiotom swoich warunków handlowych. W tej sytuacji pojawia się domniemanie, iż nawet niewielka ilość konkurentów może zapewnić efektywną konkurencję, a wysokie korzyści z wygrania przetargu sprawiają, iż każdy z oferentów zmuszony jest do intensywnej rywalizacji.

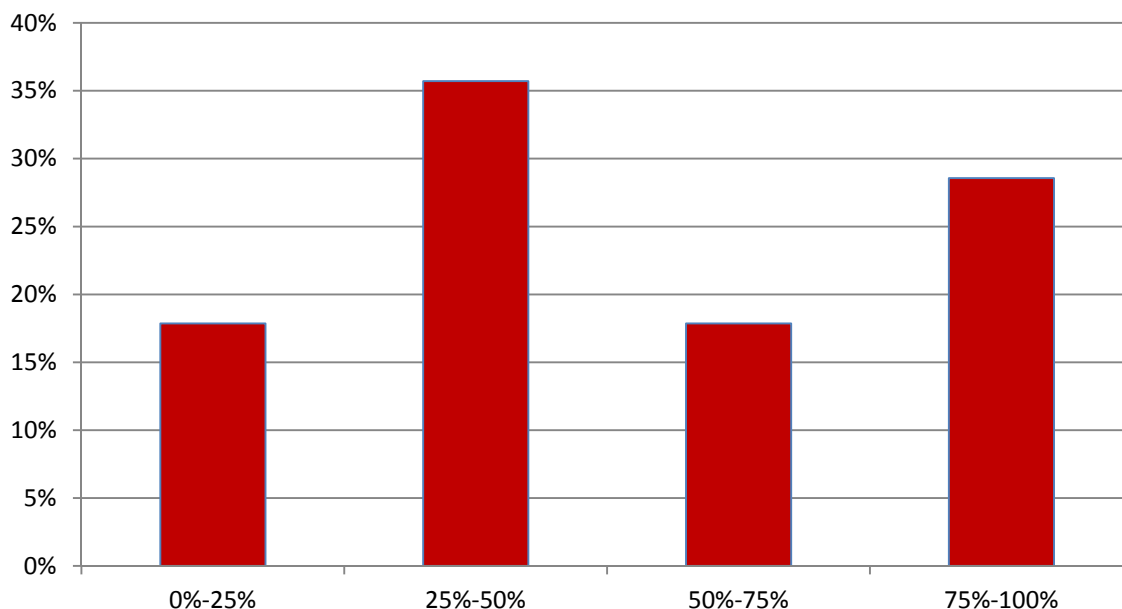
Punktem wyjścia do weryfikacji hipotezy o funkcjonowaniu rynku transportu towarów jako rynku przetargowego będzie określenie jaki jest faktyczny udział przetargów w realizowanych przewozach. W 2010 roku 35% ankietowanych nabywców usług transportu kolejowego korzystało z przetargowego systemu zlecania przewozów.⁵⁷ Podmioty te zlecały 31% łącznej wielkości popytu (w tonach) na przewozy kolejowe zgłaszanego przez wszystkie ankietowane podmioty.

Nabywcy posługujący się przetargowym systemem zleceń nadawali w ramach przetargów przesyłki o masie równej 72% łącznej masy towarów przewożonych na ich rzecz transportem

⁵⁷ Przyjęto, iż system przetargowy u danego podmiotu ma miejsce, gdy przedsiębiorstwo organizuje 5 lub mniej przetargów rocznie. Założenie to pozwala na eliminację z dalszej analizy podmiotów, u których relatywnie niewielka jest wartość pojedynczego przetargu, co byłoby sprzeczne z hipotezą istnienia rynku przetargowego.

kolejowym. Średnio przedsiębiorstwa te organizowały 1,64 przetargu rocznie. W ramach jednego przetargu zlecano przeciętnie 40% łącznej masy przewożonej na rzecz nabywcy usług transportu kolejowego.⁵⁸ Najwięcej przetargów zorganizowanych w 2010 roku dotyczyła przewozu mas od 25% do 50% rocznego transport kolejowego nabywcy. Przetargi na przewóz zdecydowanej większości (powyżej 75%) mas towarów transportowanych koleją stanowiły 29% zaobserwowanych przetargów i organizowane było przez 47% podmiotów korzystających z systemu przetargów. Podmioty zlecające rocznie w ramach przetargów na usługi transportu kolejowego powyżej 75% mas przewożonych na ich rzecz stanowiły 16% wszystkich ankietowanych nabywców usług transportu kolejowego.

Wykres A.2.1. Struktura udziałów mas towarów zleczanych do przewiezienia w jednym przetargu wobec łącznej masy przewożonej na rzecz nabywcy usług transportu kolejowego w roku 2010



Źródło: Opracowanie własne.

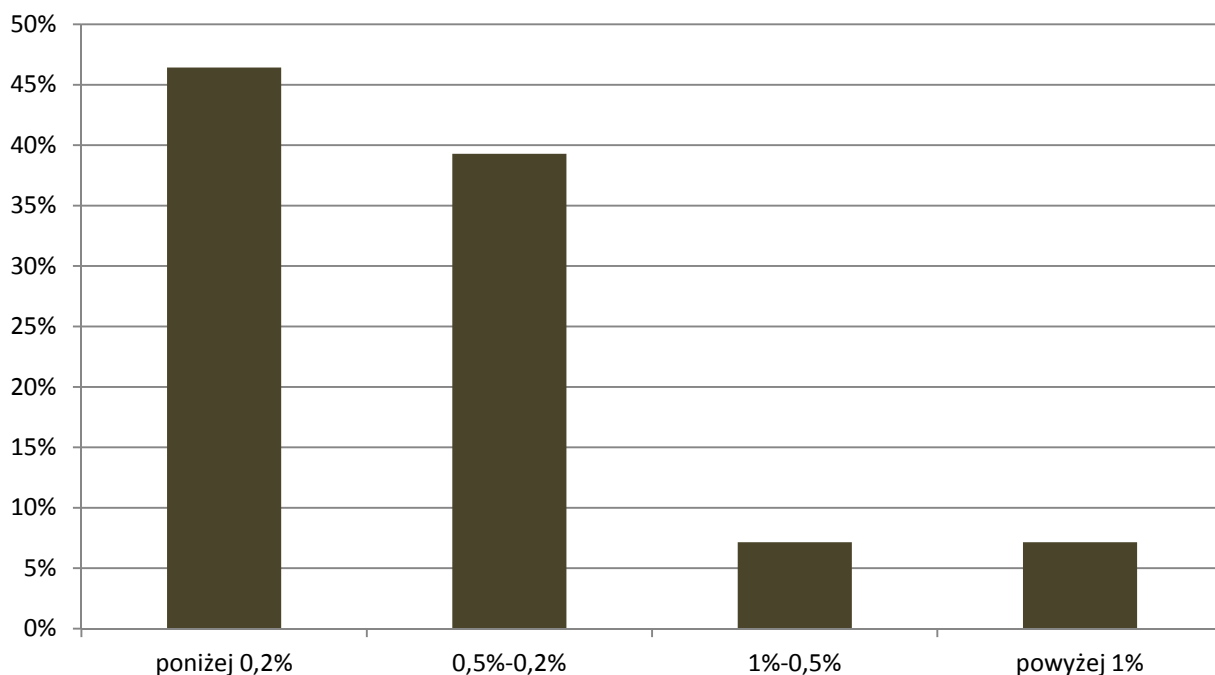
Masy zleczane w ramach pojedynczego przetargu różniły się w znacznie. Średnio wynosiły one 677 430 ton, tj. 0,44% wielkości rynku, jednak największy przetarg zaobserwowany u ankietowanych przedsiębiorców dotyczył przewozu o masie poniżej 3% łącznej masy przewożonej transportem kolejowym.⁵⁹ Przetargi na masę powyżej 1% masy przewożonej na rynku transportu kolejowego stanowiły jedynie 7% zaobserwowanych u nabywców

⁵⁸ W przypadku, gdy przetargi przeprowadzano rzadziej niż co roku przyjmowano roczne wartości towarów przewożonych na podstawie danego przetargu. Jeśli przedsiębiorca organizował więcej niż jeden przetarg masy zlecone w ramach jednego przetargu ustalane były z wykorzystaniem średniej arytmetycznej.

⁵⁹ Przetarg ten wygrany został jednakże przez dwa podmioty.

przetargów.⁶⁰ Taki sam był udział przetargów o masie zawierającej się w przedziale od 0,5% do 1% wielkości rynku. Najwięcej przetargów (46%) zorganizowano na masy poniżej 0,2% wielkości rynku.

Wykres A.2.2. Struktura udziałów mas przewożonych w ramach jednego przetargu wobec mas przewożonych na rynku transportu kolejowego w roku 2010



Źródło: Opracowanie własne.

Dodatkowo charakterystycznym dla nabywców usług transportu kolejowego było powierzanie przewozów zlecanych w ramach jednego przetargu dwu, a nawet większej ilości oferentów. W 2010 roku 29% przedsiębiorców stosujących przetargowy system zlecania przewozów kolejowych, w tym dwóch o największych masach przewożonych rocznie w ramach jednego przetargu, rozstrzygnęło pojedynczy przetarg na rzecz więcej niż jednego przewoźnika.

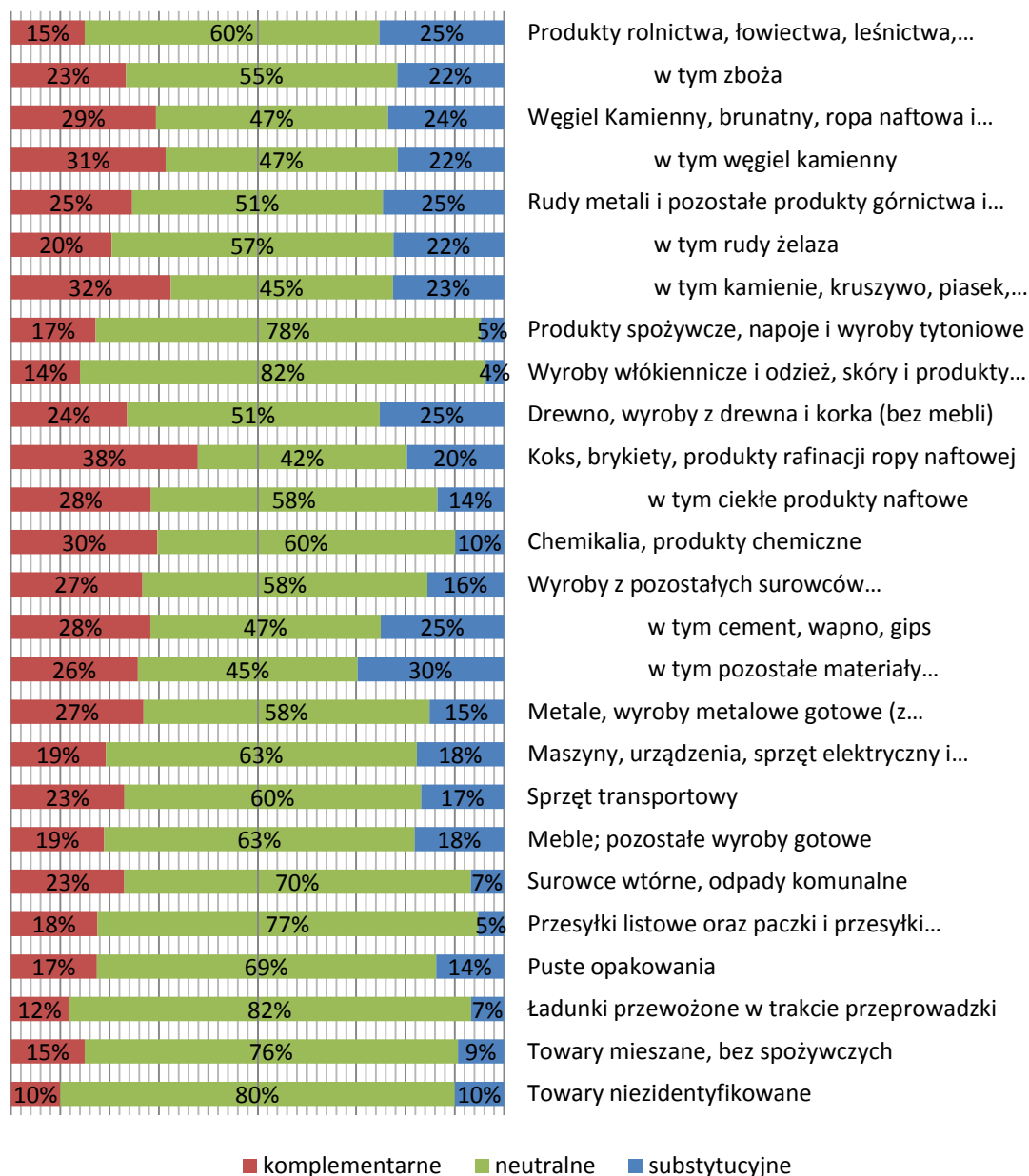
Przedstawione wyżej informacje dotyczące rynku transportu kolejowego nie wskazują na istotne znaczenie przetargów dla funkcjonowania tego rynku. Świadczy o tym zarówno stosunkowo niewielki udział mas przewożonych na podstawie przeprowadzonych przetargów w rynku jak i niezbyt znaczące masy zlecane w wyniku rozstrzygnięcia pojedynczego przetargu. Przetargów na przewóz względnie dużej masy towarów było niewiele, zaś

⁶⁰ W ramach tych przetargów zlecono przewiezienie 8 % mas zlecanych przez ankietowane podmioty.

rozstrzyganie ich na rzecz więcej niż jednego podmiotu podważa znaczenie przetargów dla funkcjonowania rynku jako całości. Pojedyncze przetargi nie mają więc zasadniczego znaczenia dla funkcjonowania przewoźników kolejowych. Tym samym hipotezę o przetargowym charakterze rynku należy jednoznacznie odrzucić. Na tej podstawie stwierdzić należy, iż udziały rynkowe podmiotów funkcjonujących na rynku transportu kolejowego posiadają taką samą wartość informacyjną jak na innych rynkach.

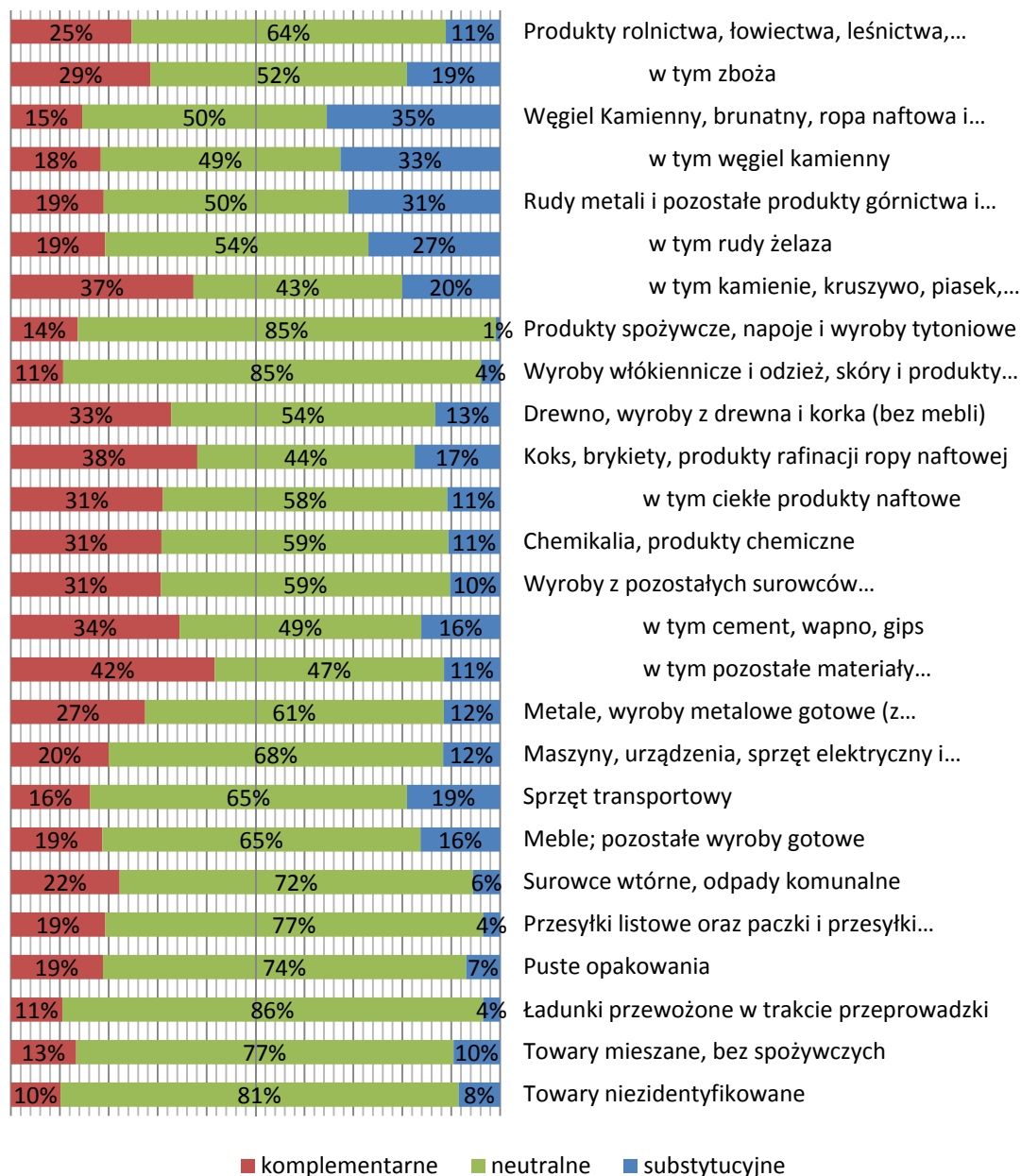
Aneks 3. Ocena substytucyjności, komplementarności i neutralności przewozów kolejowych i samochodowych w opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego

Wykres A.3.1. Ocena substytucyjności, komplementarności i neutralności pomiędzy rozproszonymi przewozami kolejowymi a przewozami samochodowymi według typów produktów w opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres A.3.2. Ocena substytucyjności, komplementarności i neutralności pomiędzy całopociągowymi przewozami kolejowymi a przewozami samochodowymi według typów produktów w opinii podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu samochodowego



Źródło: Opracowanie własne.

Aneks 4. Szacunkowe udziały w rynku transportu towarów w trzech pierwszych kwartałach 2011 roku

Przyjęty tryb prowadzenia badania krajowego rynku transportu towarów sprawił, iż zgromadzone dane dotyczyły przewozów do roku 2010. W związku z powyższym pojawiła się potrzeba wskazania, czy od tego czasu nie wystąpiły istotne zmiany, w szczególności czy spółki należące do grupy PKP nadal zachowują udział w przedziale 50-80% udziału w rynku. Podkreślić bowiem należy, iż różnice pomiędzy wynikami badania UOKiK a danymi prezentowanymi przez UTK uniemożliwiają wykorzystanie w tym celu publikacji UTK.

Przedstawione poniżej dane zostały oszacowane na podstawie formularzy sprawozdawczych składanych przez przewoźników kolejowych do GUS z 3 pierwszych kwartałów 2011 roku. W trakcie dokonywanych oszacowań napotkano trzy istotne problemy.

Dwa pierwsze problemy wynikały z faktu, iż wzmiankowane formularze mogą być składane przez przewoźników kolejowych wyłącznie w formie elektronicznej nie wszystkie podmioty dysponowały ich kopiami. W związku z tym od czterech podmiotów nie uzyskano formularzy za 2011 rok. Wielkość wykonywanych przez nich przewozów oszacowano poprzez przemnożenie masy i pracy przewozowej z roku 2010 przez 9/12 lub w przypadku przedsiębiorcy rozpoczynającego działalność w 2011 roku obliczono na podstawie średniej wielkości przewozów innych podmiotów rozpoczynających działalność jako przewoźnicy kolejowi w 2011 roku w danym okresie. W ten sposób oszacowano przewożoną masę i pracę przewozową o udziale poniżej 1%.

Kolejnym problemem było uzyskanie informacji o wielkości przewozów spółki LHS jedynie z całego 2011 roku. Aby sprowadzić te dane do identycznego okresu jak u innych przewoźników przemnożono wartości z ww. kwestionariusza przez 9/12.

Ponadto sześć badanych podmiotów wykonywało w 2010 roku przewozy na rzecz innych spółek z grupy kapitałowej. Dane wpisywane w formularze GUS były więc dla nich większe niż wielkość usług faktycznie oferowanych na rynku i istniało podejrzenie, iż w 2011 roku sytuacja mogła się powtórzyć. Z tego powodu wartości wpisane w ww. formularze zostały włączone do rynku w ułamku odpowiadającym proporcji przewozów zadeklarowanych w trakcie badania jako rynkowe wobec przewozów deklarowanych w formularzach GUS

w 2010 roku. W ten sposób oszacowano dane dotyczące 3,20% masy towarów i 3,34% pracy przewozowej.

Wskazują one, iż także w tym okresie grupa PKP miała wysokie, porównywalne z 2010 rokiem udziały rynkowe zarówno w rynku mierzonym masą przewiezionych towarów jak i wykonana pracą przewozową.

Sporządził i wykonał: Jacek Kraska