

Raport

**KONKURENCJA W TRANSPORCIE
KOLEJOWYM WARUNKIEM POPRAWY
KONKURENCYJNOŚCI POLSKIEJ
GOSPODARKI**

pod kierunkiem

Prof. dr. hab. Aleksandra Surdeja



XX lat

Centrum im. Adama Smitha
Pierwszego Niezależnego Instytutu w Polsce
1989-2009

Warszawa, 3 września 2009 roku

Streszczenie

Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki

- > Transport kolejowy jest ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Polski ze względu na swoje ekonomiczne i ekologiczne właściwości. Przez lata jednak zaniedbywano infrastrukturę kolejową, co doprowadziło do jej względnej degradacji.
- > W najbliższych latach podjęte zostaną znaczne inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej. Te znaczne, choć wielokrotnie mniejsze niż wydatki na drogownictwo, wydatki publiczne przyniosą lepsze skutki gospodarcze (wzrost efektywności, wzrost wolumenu przewozów, niższe ceny) jeśli równocześnie przeprowadzone zostaną reformy wzmacniające konkurencję w przewozach towarowych i pasażerskich.
- > Obecnie jednak grupa PKP SA zajmuje pozycję skutecznie utrudniającą rozwój konkurencji: firmy tej grupy są zarazem zarządcami znacznej części infrastruktury kolejowej, jak i dominującymi przewoźnikami. Konieczna jest reorganizacja grupy, wydzielająca z niej operatora infrastruktury, którym powinno stać się odrębne, niezależne od PKP SA przedsiębiorstwo.
- > Ważne jest także, aby sposób ustalania opłat przejazdowych nie wywłaszczał efektywnych przewoźników z ich, uzyskanych dzięki wyższej efektywności, zysków. Jednakże Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej konstruuje cennik tak, aby premiować mniej efektywne przewozy.

- > W proces inwestycyjny powinny być włączone, na warunkach rynkowych, podmioty prywatne oraz samorządy tak, aby szybko usprawniać infrastrukturę kolejową tworząc dogodne punkty przeładunkowe, rozwijając lokalne połączenia oraz poprawiając jakość obsługi pasażerów.
- > Rozwojowi konkurencji powinien sprzyjać, wzmocniony w swoich kompetencjach i w relacji do rządu i Ministerstwa Infrastruktury, urząd regulacyjny. Obecnie Urząd Transportu Kolejowego tych funkcji, z racji umocowania ustawowego, nie spełnia.
- > Inwestując w rozwój infrastruktury władze publiczne powinny unikać subsydiowania, bezpośredniego i pośredniego, poszczególnych państwowych przedsiębiorstw. Działania takie konserwują ich niską efektywność, a niekiedy prowadzą do paradoksalnej sytuacji kosztownej zagranicznej ekspansji realizowanej kosztem pogorszenia dobrobytu Polaków.
- > Rząd powinien przejawiać większą determinację w tworzeniu warunków wzrostu konkurencji w sektorze kolejowym, gdyż tylko konkurencja ujawnia nieefektywność poszczególnych przedsiębiorstw, poszerza ofertę dla konsumenta oraz zwiększa dobrobyt społeczny.

Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki

I. Wstęp

Transport kolejowy jest i pozostanie ważnym czynnikiem konkurencyjności polskiej gospodarki (transport zapewnia 10% polskiego PKB), o ile zostanie zorganizowany na zasadach umożliwiających skuteczną konkurencję przewoźników.

Od wielu lat trwa w Polsce proces degradacji infrastruktury kolejowej - jeżeli będzie przebiegał w dotychczasowym tempie, to zamkniętych może zostać nawet 7 tys. km z obecnych 19 tys. km linii kolejowych. Spośród 19 tys. linii kolejowych w stanie dobrym jest 37%, natomiast aż 25% znajduje się w stanie niezadowolającym. Ponad 40% linii kolejowych nie pozwala na rozwinięcie prędkości przekraczającej 80 kilometrów na godzinę, a na 9% linii prędkość przejazdu nie może przekroczyć 40km na godzinę.

Paradoks polega na tym, że likwidacja linii kolejowych może być ekonomicznie uzasadniona, gdy równocześnie maleją inwestycje w utrzymanie linii i innych obiektów infrastrukturalnych (takich jak dworce, bocznicę przeładunkowe itp.) oraz gdy nie istnieją silne bodźce konkurencyjne. Niszcząca infrastruktura odpycha pasażerów i innych użytkowników wydłużając czas przejazdu i przewozu, a niska konkurencja sprawia, że oferta przewozowa jest uboga i mało elastyczna.

II. Inwestycje publiczne w infrastrukturę kolejową tak! Jawne i ukryte subsydia dla przewoźników - NIE!

Inwestycje infrastrukturalne w transport kolejowy pozostaną odpowiedzialnością państwa - nie powinny jednak być realizowane przez przedsiębiorstwo, które łączy funkcje operatora infrastruktury oraz przewoźnika na konkurencyjnym rynku. Inwestycje te powinny być planowane tak, aby likwidować

tzw. wąskie gardła w sieci transportowej, czyli przynosić likwidację lokalnych ograniczeń prędkości. Obecnie jednak zdarza się, że nawet znaczne środki z funduszy europejskich inwestowane są pod presją lokalnych lobby, a ze stratą dla sprawności systemu przewozów kolejowych. Inwestycje w infrastrukturę kolejową powinny być podejmowane w sposób skoordynowany tak, aby jak najniższym kosztem uzyskać znaczny przyrost wolumenu przewozów.

III. Odpowiednia struktura organizacyjna sektora warunkiem uczciwej konkurencji

W transporcie kolejowym, podobnie jak w przypadku innych gałęzi sieciowych, nie ma skutecznej konkurencji bez sprawnego systemu regulacji warunków dostępu do sieci (w tym opłat za dostęp do sieci, warunków technicznych realizacji usług, rozkładu przejazdów). Rozdział operatora infrastruktury od przewoźników jest warunkiem niezbędnym realizacji równych warunków konkurowania. W Polsce współistnienie w holdingu PKP operatora infrastruktury PKP PLK oraz przewoźników (przykładowo PKP Cargo) łamie tę zasadę ze szkodą dla konkurencji, użytkowników usług kolejowych oraz całej gospodarki. Grupa PKP SA nie kryje, że nie w smak jej konkurencja tak w zakresie przewozów towarowych, jak i pasażerskich i próbuje bronić anty konkurencyjnej struktury organizacyjnej powołując się na mityczne korzyści wielkich grup gospodarczych.

Należy stwierdzić, że struktura organizacyjna transportu kolejowego w Polsce konserwuje nieefektywność całej gałęzi przewozów kolejowych. Przedsiębiorstwa grupy PKP cechują wysokie koszty działalności wynikające głównie z przerostu zatrudnienia, a ich dominująca i utrwalana przez praktyki taryfowe i pozataryfowe pozycja nie skłania je do oferowania odpowiadających klientom usług.

Prowadzona na podstawie Ustawy o Transporcie Kolejowym z 2003 roku restrukturyzacja polskiego transportu kolejowego nie powinna skończyć się na wewnętrznej restrukturyzacji Grupy PKP SA (zarządzanie infrastrukturą kolejową

powinno być własnościowo rozdzielone od świadczenia usług przewozowych). Jednakże, co dobrze dokumentuje Raport NIK nr 153/2009, dotychczasowa reorganizacja w Grupie PKP SA została przeprowadzona w sposób niepełny i utrudniający rozwój konkurencji. Przykładowo PKP SA wydzierzało przewoźnikowi (tj. spółce PKP Cargo) składniki publicznej infrastruktury kolejowej, które są newralgiczne dla prowadzenia działalności przewozowej, a tym samym dla świadczenia usług przewozowych przez licencjonowanych konkurentów. Sytuacja taka, co także stwierdza NIK, doprowadziła do degradacji dzierżawionej przez PKP Cargo infrastruktury, gdyż dzierżawca pozbawiony jest bodźców do inwestowania w utrzymanie i rozwój użyczonego mienia. Wadliwa reorganizacja umożliwia więc PKP Cargo ograniczanie konkurencji dostępu publicznej infrastruktury kolejowej.

Konkurencja w kolejnictwie jest możliwa i niezbędna, gdyż ujawnia niesprawność monopolu i poszerza ofertę dla konsumentów. Przykładowo rozpoczęcie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich przez spółkę Przewozy Regionalne pokazuje jak wielka jest „monopolistyczna renta”: spółka ta skalkulowała cenę przejazdu z Krakowa do Warszawy na poziomie 40% ceny pociągów ekspresowych, przy czym przejazd pociągami „InterRegio” ma trwać zaledwie pół godziny dłużej niż przejazd pociągiem ekspresowym (16% dłużej). Nowa oferta nie musi wiązać się z prostym przejściem pasażerów dotychczasowego monopolisty. Można natomiast oczekiwać przyrostu ruchu pasażerskiego, a okres „kryzysu gospodarczego” czyni ofertę tańszych przewozów kolejowych dodatkowo atrakcyjną.

IV. Błędne rozumienie roli rządu

W podejściu kolejnych rządów do reformowania PKP dominuje antyeconomiczne i pseudosocjalne podejście. Rządy zapominają, że utrzymywanie znacznego zatrudnienia nie jest właściwym celem przedsiębiorstwa, gdyż jest nim tworzenie wartości dla odbiorców. Jeśli PKP Cargo zatrudnia 44 tysiące pracowników, a większy od niego (pod względem wolumenu przewozów)

DB Schenker zatrudnia niespełna 29 tysięcy pracowników, to oczywiste jest, które z przedsiębiorstw wnosi większy wkład w społeczny dobrobyt. Pomimo wspomnianego wcześniej uprzywilejowania PKP Cargo generuje straty: jak informuje NIK, w 2008 roku wyniosły one ok. 176 milionów złotych.

Nie ma wzrostu bogactwa i dobrobytu bez wzrostu produktywności pracy. Co więcej chociaż zmiany poprawiające wydajność pracy wiążą się często z kosztami społecznymi w postaci zwolnień pracowników, to jednak koszty te są jednorazowe, podczas gdy mało wydajne przedsiębiorstwo przynosi stałe koszty społeczne w postaci utraconego dochodu i dobrobytu.

V. Co nie sprzyja skutecznej konkurencji?

Skuteczna konkurencja może pojawić się wtedy, gdy struktura organizacyjna i regulacyjna rynku nie buduje zapór dla potencjalnych konkurentów, a ci, którzy „są na rynku” mogą rosnąć, jeśli są wystarczająco efektywni. Wprawdzie w Polsce w 2008 roku działało 62 przewoźników towarów, to udział PKP Cargo szacowany na około 75% sprawia, że jest to bardzo nierówna konkurencja. Co więcej, niektóre decyzje regulacyjne wyraźnie uprzywilejowały podmioty z grupy PKP, w tym PKP Cargo. Przykładowo Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej:

- zmienia zasady różnicowania cen dostępu do infrastruktury likwidując min. kategorię pociągów intermodalnych i wskutek tego de facto podwyższając opłaty dla tego rodzaju przewozów. Zmiana ta będzie miała wpływ na konkurencyjność przewozów kontenerowych, pogarszając konkurencyjność przewozów kolejowych względem ruchu kołowego i sprawi, że nastąpi dodatkowe przesunięcie przewozów towarowych na transport drogowy. Zauważyć należy, że kolejne rządy nie doceniały potencjalnych możliwości kolejowego (lub łączonego) transportu kolejowego. Ogromne środki przeznaczano na rozbudowę dróg, podczas gdy linie kolejowe, których budowa i utrzymanie wymagają relatywnie mniejszych nakładów, ulegały degradacji. Prowadziło to do wskazanej już spirali utraty atrakcyjności

przewozów kolejowych i odchodzenia klientów. Z kolei zmniejszenie liczby klientów uzasadniało zmniejszenie nakładów inwestycyjnych, uruchamiając taką spiralę.

- umożliwia drastyczne podwyżki stawek dla ciężkich pociągów w nowym cenniku: wzrost parametrów linii oznacza obligatoryjnie wzrost kosztów dostępu. Dłuższe (składy o większej liczbie wagonów) i cięższe pociągi są wskaźnikiem poprawy efektywności przewozu, lepszej koordynacji dostaw i umiejętności łączenia potrzeb wielu klientów. Ponieważ dane dotyczące przewozów pokazują, że takie umiejętności efektywnego zarządzania zleceniami cechują prywatnych przewoźników, podczas gdy PKP Cargo przewozi towary mniejszymi i lżejszymi składami, może to wskazywać na celowe działanie uprzywilejowujące dominującego przewoźnika.

VI. Kiedy polityka taryfowa pobudza efektywność i konkurencję?

Należy przypomnieć, że w myśl zasad I Pakietu Kolejowego a zwłaszcza z Artykułem 8 pkt 1 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku „System pobierania opłat powinien respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe”. Dosłowne i wierne duchowi odczytanie tej dyrektywy nakazuje, aby wzrost efektywności przewozów na poziomie przedsiębiorstw skutkował wzrostem ich zyskowności, a co za tym idzie możliwością rozwoju w oparciu o własne środki. Mechanizm rynkowy nie działa, jeśli opłaty ustalane są tak, aby wyrównywać zyski i premiować niższą efektywność. Nie działa, gdyż system taki jest antymotywacyjny. Sprawia, że przedsiębiorstwa nie muszą się starać o wzrost efektywności wykorzystania swoich aktywów, gdyż jeśli do takiego wzrostu doprowadzą, to zostaną ograbione z korzyści, a jeśli będą trwać w nieefektywności, to system opłat zrekompensuje im ich własną bezwładność (w teorii regulacji ekonomicznych zjawisko takie jest nazywane efektem Averch-Johnsona). Podkreślmy: system naliczania opłat za dostęp do infrastruktury powinien zachęcać do wzrostu efektywności i produktywności przewozów kolejowych.

Nowe zasady konstrukcji systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej wskazują na krótkowzroczność działań rządów (uprzywilejowanie nieefektywnych podmiotów) i dowodzą braku długofalowej, wewnętrznie spójnej i konsekwentnie realizowanej polityki transportowej państwa, na skutek czego zaprzepaszczana jest szansa na rozwój transportu kolejowego, a sukces przewoźników kołowych może okazać się pyrrusowy, gdyż doprowadzi do zagęszczenia i dewastacji dróg oraz do wzrostu ilości wypadków śmiertelnych.

Co więcej, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 roku daje większą swobodę określenia przez PKP PLK elementów kosztowych i sposobu kalkulowania stawek przy tworzeniu cennika. Fakt ten, ze względu na przynależność PKP PLK (operatora infrastruktury) do tej samej grupy kapitałowej co przewoźnicy (np. PKP Cargo) sprawia, że pojawia się możliwość manipulowania stawkami (np. upustami) na korzyść przewoźnika należącego do własnej grupy kapitałowej.

W rezultacie działania na rzecz jednego (kilku przewoźników) w transporcie kolejowym zmniejszają konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego. Konkurencja bowiem wymusi poprawę atrakcyjności przewozów kolejowych w ogóle i zwiększy uzasadnienie dla inwestycji publicznych w rozwój infrastruktury kolejowej.

Konieczna staje się więc modyfikacja przyjętego na rok 2009/2010 cennika tak, aby nie karał on za efektywność przewozów i nie pozwalał na ukrywanie nieefektywności poprzez ułatwianie subsydiów krzyżowych w grupie podmiotów należących do holdingu PKP.

VII. Stawki dostępu powinny odzwierciedlać między gałęzi owo zrównoważoną politykę transportową

Obecnie, w przypadku przewozów towarowych, opłaty za korzystanie z dostępu do infrastruktury są najistotniejszym pojedynczym elementem kosztowym przewozów kolejowych, stanowiąc ponad 1/3 kosztów realizacji przewozu towarowego.

Paradoksalnie w kraju niskiej jakości dróg, gdzie uzasadnione byłoby przekierowywanie większej części przewozów „z dróg na tory”, stawka dostępu do infrastruktury kolejowej (zarządzanej przez PKP PLK) należy do najwyższych w Europie. Stawki dostępu w Niemczech, kraju o znacznie wyższych płacach, są blisko dwukrotnie niższe niż stawki obowiązujące w 2009 w Polsce. Tak wysokie stawki sprawiają, że pojawia się groźba spadku przewozów towarowych i przesunięcia wolumenów przewozów w kierunku transportu drogowego. Maleje także atrakcyjność Polski jako kraju tranzytu kolejowego z Zachodu na Wschód (ale także z Południa do polskich portów).

Inwestycje w infrastrukturę kolejową powinny służyć zmniejszeniu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.

VIII. Kierunek proefektywnościowych zmian

Kluczem do proefektywnościowych zmian w transporcie kolejowym jest przeprowadzenie zmian organizacyjnych, z których najważniejszą jest wydzielenie PKP PLK z Grupy PKP S.A. (z pewnością także zmiana nazwy na przykładowo „Polnetkol SA” - Polska Sieć Kolejowa). PKP PLK (czy jak proponujemy Polnetkol) powinno funkcjonować poza grupą PKP S.A. - tylko w ten sposób możliwe będzie uniknięcie pokusy ochrony powiązanego z operatorem infrastruktury przewoźnika. Operator infrastruktury (ów Polnetkol) powinien stać się zarządcą infrastruktury kolejowej ze względu na jej cechy naturalnego monopolu (nie opłaca się układać linii kolejowych, gdy istnieją już nie w pełni wykorzystane tory). Zadaniem operatora infrastruktury kolejowej jest inwestowanie w rozwój i utrzymanie sieci oraz jej udostępnianie na równych warunkach wszystkim koncesjonowanym, niezależnie od ich struktury własnościowej, przewoźnikom.

Należy pamiętać, że zmiany te są elementami polityki tworzenia efektywnego rynku przewozów kolejowych, a nie ideologicznymi postulatami. Celem jest lepsze, efektywniejsze wykorzystanie majątku, jakim jest infrastruktura kolejowa, dzięki czemu potanieją usługi kolejowe, zwiększy się wolumen

przewozów kolejowych i poprawią bodźce do inwestowania w liniową i punktową infrastrukturę transportu kolejowego.

IX. Pluralizm form organizacyjnych i własnościowych dotyczy także zarządzania infrastrukturą

Wcześniej już wskazaliśmy, że w przypadku infrastruktury kolejowej, jeszcze bardziej niż w przypadku dróg, zasadne jest uznanie państwa za główne źródło finansowania rozwoju i utrzymania infrastruktury kolejowej. Nie oznacza to jednak wyłączości państwa, ani też organizacyjnej centralizacji odpowiedzialności. Przeciwnie, państwowy zarząd infrastrukturą powinien zostać ograniczony do linii i obiektów centralnych tak, aby w proces inwestowania (na warunkach rynkowych) mogły zostać włączone władze regionalne oraz podmioty prywatne. Powinno być tak z dwóch powodów. Po pierwsze chodzi o mobilizację środków inwestycyjnych, których budżetowi państwa brakuje. Po drugie, i ważniejsze, chodzi o stworzenie możliwości porównania efektywności działań. Jeśli istnieje jedno przedsiębiorstwo zarządzające infrastrukturą, to zazwyczaj funkcjonuje nieefektywnie, a nieefektywność swoją ukrywa poprzez praktykę wyceny swoich usług według formuły „koszty plus zadawalające stopa zwrotu”. Co więcej, nikt nie posiada podstaw informacyjnych, które pozwalałyby na stwierdzenie czy koszty te są, czy nie są uzasadnione. Należy próbować stworzyć strukturę organizacyjną rynku, która umożliwi konfrontowanie sposobów działania oraz doprowadzić do rynkowej wyceny także usług zarządczych i inwestycyjnych.

X. Skuteczna konkurencja wymaga prorynkowego regulatora

Rynki, na których warunki działania mają trudno usuwalny element monopolizujący (przykładowo sieci energetyczne i linie kolejowe) wymagają istnienia niezależnego od rządu i konkurujących podmiotów regulatora, który za swoją misję będzie miał tworzenie i egzekwowanie reguł, które wywołają lub

pobudzą zachowania konkurencyjne. Istniejący Urząd Transportu Kolejowego (powstały w 2003 roku z przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa), pomimo rozwoju jego funkcjonowania, nie można jeszcze uznać za dojrzałego regulatora rynku. Jest tak, gdyż Prezes UTK jest powoływany bez określenia kadencyjności sprawowania przezeń urzędu oraz wskazania warunków jego usunięcia przed upływem kadencji, co czyni jego pozycję słabą wobec Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Infrastruktury. W takiej sytuacji działania UTK są osłabiane względem oczekiwanej reakcji rządu oraz ministra, który sprawuje nadzór nad przedsiębiorstwami państwowymi w sektorze kolejnictwa.

Należy zauważyć, że UTK powinien koncentrować się na bezpieczeństwie przewozu kolejowego (co czyni określając warunki techniczne taboru, sieci oraz zagęszczenia przejazdów), a jego wpływ na rynek przewozowy powinien być neutralny: regulacje cenowe powinny sprzyjać skutecznej konkurencji. UTK powinien więc dbać o to, aby taryfy dostępu do sieci kolejowej sprzyjały uczciwej konkurencji wewnątrz transportu kolejowego.

UTK powinien zajmować się nie tylko rozdziałem dostępu do istniejącej infrastruktury głównie poprzez licencjonowanie, ale także powinien odgrywać aktywną rolę w procesie planowania rozwoju infrastruktury kolejowej. Publiczna koordynacja rozwoju sieci kolejowej jest niezbędna ze względu na pewne cechy jej szczególne w tym, *niejednorodność* (torowiska dla podmiejskich, często zatrzymujących się pociągów są nieodpowiednie dla szybkich pociągów), *współzależność* (opłacalność danej usługi przewozowej zależy od całej oferty usług danego przewoźnika), *efektu złożonej sieci* (możliwości wystąpienia konfliktów w wielu miejscach sieci przewozu) oraz *niektórych zobowiązań licencyjnych* (w tym w przypadku przewozów pasażerskich zobowiązania do stałego świadczenia przewozu według zapowiedzianego rozkładu jazdy) [zob. S. Gibson, Allocation of Capacity in the Rail Industry, w Utilities Policy, nr 11/2003].

XI. Subsydiowana ekspansja zagraniczna zmniejsza dobrobyt społeczny

Jeśli rząd podejmie konsekwentne działania prokonkurencyjne, to można oczekiwać dodatkowych korzyści z liberalizacji przewozów kolejowych. Wskazuje na to fakt, że zliberalizowanie rynku przewozów towarowych spowodowało w ciągu ostatnich 5 lat obniżenie cen przewozu towarów. Przeszkodą dla rozwoju konkurencji wewnątrzgałęziowej jest jednak kształt grupy PKP, a także utrzymanie pod kontrolą PKP Cargo części infrastruktury kolejowej niezbędnej do realizacji przewozów przez granice wschodnią oraz dojazdu do terminali portowych i przeładunkowych, w tym infrastruktury przeładunkowej na wielu stacjach kolejowych. Interes jednego, dominującego, przewoźnika nie jest jednak tożsamy z interesem rozwoju całej gałęzi i interesami całej gospodarki. Jak dowodzą tego liczne, historyczne i współczesne, przykłady ochrona interesów jednej wielkiej firmy państwowej zazwyczaj prowadzi do jej nieefektywności ze szkodą dla dobrobytu społecznego oraz dla całej gospodarki. Nieefektywny jest, chroniony przez kolejne rządy, włoski przewoźnik lotniczy Alitalia. Mało ekonomicznego sensu mają niektóre inwestycje zagraniczne rosyjskich państwowych firm paliwowych, w tym Gazpromu. Analiza ekonomiczna wskazuje, że taka zagraniczna ekspansja dzieje się na koszt rosyjskich konsumentów i obywateli. Ekonomiczny sens ma jedynie zagraniczna ekspansja firm, które na rynku krajowym działają w konkurencyjnych warunkach!

XII. Zakończenie

Do 2013 roku w infrastrukturę kolejową ma być zainwestowane prawie 10 miliardów euro (na rozwój infrastruktury drogowej przewidziano kilka razy więcej - rozwój tej infrastruktury powinien być przestrzennie koordynowany). Wydatki te będą mieć większy sens ekonomiczny, gdy unowocześniana infrastruktura zostanie wykorzystana przez przewoźników funkcjonujących w warunkach możliwie skutecznej konkurencji. Podniesione w niniejszym opracowaniu problemy to najważniejsze bariery wdrażania warunków konkurencji na rynku przewozów kolejowych. Bez ich prokonkurencyjnego rozwiązania znaczna część środków publicznych zostanie zmarnowana.

Kontakt:

Centrum im. Adama Smitha

✉ Bednarska 16, 00-321 Warszawa

☎ (22) 8284707

✉ 1989@smith.pl