



## IDEA PRYWATYZACJI KOLEI W WYBRANYCH KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

Dariusz Liszewski

Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

**Streszczenie:** Celem artykułu jest przedstawienie zmian organizacyjnych w kolei w wybranych krajach europejskich. Przeprowadzone analizy pozwalają stwierdzić, że istnieją trzy modele własnościowe organizacji kolei funkcjonujące w Europie. Tylko Wielka Brytania postanowiła radykalnie zmienić swój system kolejowy i przeprowadziła całkowitą prywatyzację. Większość państw członkowskich UE ogranicza się do formalnej prywatyzacji, uwalniając struktury wydzielonych jednostek zaangażowanych w zarządzanie infrastrukturą i operacjami transportowymi, które – mimo że stanowią prawnie odrębne podmioty – wciąż pozostają w domenie publicznej.

**Słowa kluczowe:** prywatyzacja, restrukturyzacja, transport kolejowy pasażerski

### Wprowadzenie

Historia kolei w Europie sięga roku 1820, kiedy to w Anglii po raz pierwszy zastosowano lokomotywę. Początkowo praktycznie we wszystkich państwach kolej była domeną prywatnych inicjatyw: prywatni inwestorzy byli właścicielami budowanych przez siebie regionalnych sieci kolejowych. Już po kilkudziesięciu latach postanowiono jednak zmienić model zarządzania kolejami, doprowadzając do ich nacjonalizacji i powstania państwowych przedsiębiorstw, będących monopolistami na rynku. Na taki krok już w 1905 roku zdecydowano się we Włoszech, powołując do życia Ferrovie dello Stato. Podobnie uczyniono we wszystkich dużych europejskich krajach, m.in. w Niemczech (w 1920 roku powstał Deutsche Reichsbahn), we Francji (w 1938 roku utworzono Societe Nationale des Chemins de fer Francais, w skrócie SNCF), w Hiszpanii (w 1941 roku powstał Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, w skrócie RENFE) oraz w Wielkiej Brytanii (w 1948 roku powstał British Rail). Jednostki te były właścicielem i zarządcą całej infrastruktury kolejowej, a jednocześnie świadczyły całość usług transportowych. Taki model branży kolejowej cieszył się popularnością w zasadzie do początku lat 90. ubiegłego wieku<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> P. Pellegrini, J. Rodriguez, *Single European Sky and Single European Railway Area: A system level analysis of air and rail transportation*, „Transportation Research” 2013, Part A 57, s. 66; P. Cantos, J.M. Pastor, L. Serrano, *Evaluating European railway deregulation using different approaches*, „Transport Policy” 2012, Vol. 24, s. 67.

## Zmiany w funkcjonowaniu kolei

Odchodzenie pasażerów od transportu kolejowego do innych rodzajów transportu spowodowało, że od końca lat 80. wiele krajów zaczęło podejmować próby zwiększenia wydajności swoich kolei poprzez wprowadzenie bądź wzmocnienie konkurencji<sup>2</sup>. Cel ten osiągnięty może być przy wykorzystaniu trzech metod, którymi są: wertykalne rozdzielanie, prywatyzacja oraz deregulacja. Metody te mogą być stosowane alternatywnie, mogą też być wprowadzane łącznie. Kraje europejskie najczęściej wykorzystują pionowe rozdzielanie (co wynika w głównej mierze z postanowień UE), które może zostać zrealizowane poprzez nakazanie istniejącym kolejom przyznania dostępu do swoich linii innym kolejom albo niezależnym operatorom. W większości przypadków odbyło się to jednak poprzez podział tzw. zasiedziałych przedsiębiorstw kolejowych (ang. *incumbent*) na niezależnych operatorów kolejowych (tzw. TOCs – *train operating companies*) i przedsiębiorstwa zajmujące się infrastrukturą, by ułatwić wprowadzenie konkurencji. Drugą opcją wzmocnienia konkurencyjności jest zwrócenie się w stronę sektora prywatnego<sup>3</sup>. Sposobem na to jest sprzedaż (sprywatyzowanie) państwowych przedsiębiorstw kolejowych bądź udzielenie prywatnym przedsiębiorstwom koncesji na prowadzenie działalności kolejowej na okres 10, a nawet 50 lat. Ostatnią opcją jest zwiększenie konkurencyjności poprzez zmniejszenie kontroli rządu nad cenami usług transportowych oraz rodzajem usług świadczonych przez operatorów. Podejście takie jest stosowane w niektórych krajach Ameryki Łacińskiej, które sprywatyzowały swoje koleje i, z uwagi na silną konkurencję w sektorze, nadmierną regulację państwa uznają za całkowicie zbędną. Największe kontrowersje wzbudza pionowe rozdzielanie, które jest sprzeczne z deregulacją i w mniejszym stopniu również z prywatyzacją, gdyż podział wymaga wpływu rządu, a pozostałe dwie opcje ten wpływ redukują. Przy wertykalnej separacji ten wpływ też może być zredukowany, ale tylko wówczas, gdy rządowe regulacje i własność są ograniczone do zarządzania infrastrukturą, natomiast działalność operatorów regulują siły rynkowe. Jednak tak długo, jak niektóre segmenty będą monopolistami, rząd pozostanie zaangażowany jako regulator (bądź właściciel). Prywatyzację można przeprowadzić zarówno z separacją wertykalną, jak i bez niej, natomiast deregulacja kłóci się z podziałem wertykalnym choćby dlatego, że przedsiębiorstwa mają naturalną tendencję do integracji pionowej, a podział właśnie przed tym chroni<sup>4</sup>.

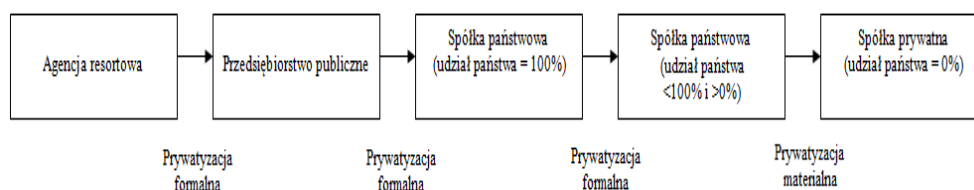
Prywatyzacja kolei posiada cechy wspólne z prywatyzacją innych sektorów sieciowej użyteczności publicznej, jak choćby telekomunikacji czy usług pocztowych. C. Schmitt wyróżnia dwa rodzaje prywatyzacji takich sektorów: prywatyzację formalną i prywatyzację materialną, przy czym prywatyzacja formalna może przybrać

<sup>2</sup> S. Brzezinski, D. Liszewski, *Development perspectives of passenger rail transport in Poland and chosen European Union countries*, "Advanced Logistic Systems" 2014, Vol. 8, No. 2, s. 5-10.

<sup>3</sup> Zob.: M. Szajt, *Zmiany w strukturze działowo-gałęziowej w Polsce na tle innych Państw Europejskich*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie” nr 14, red. M. Szajt, Sekcja Wydawnictw Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 2014, s. 46-54.

<sup>4</sup> J.A. Gomez-Ibanez, *An overview of the option*, [w:] *Competition on the Railway Industry. An International Comparative Analysis*, red. J.A. Gomez-Ibanez, G. de Rus, Edward Elgar, Cheltenham-Northampton 2006, s. 1-2.

dwie formy. Pierwszą z nich jest przekształcenie agencji resortowych, będących częścią ministerstwa, w przedsiębiorstwa publiczne podlegające publicznemu albo specjalnemu prawu (np. France Telecom). Celem tej formy prywatyzacji jest nadanie osobowości prawnej – powstałe przedsiębiorstwo publiczne taką osobowość posiada, jest autonomiczne, ma własny statut prawny i przynajmniej częściowo handlową strukturę (podczas gdy agencja resortowa jest podporządkowana ministerstwu i nie posiada odrębnej osobowości prawnej). Mimo że cele przedsiębiorstwa publicznego definiowane są przez przepisy prawa i mają odpowiadać potrzebom państwa, to jednak przedsiębiorstwo to ma dużo większą swobodę w codziennej działalności niż typowy organ ministerialny. Przedsiębiorstwo publiczne działa zgodnie z zasadami rachunkowości finansowej, a swoją działalność finansuje poprzez pożyczki albo dotacje państwowe. Drugim typem prywatyzacji formalnej jest przekształcenie przedsiębiorstwa publicznego w spółkę państwową, będącą przedmiotem prawa prywatnego, np. spółka akcyjna, której właścicielem jest rząd (np. British Telecom). Przedsiębiorstwo to podlega takim samym regulacjom, jak przedsiębiorstwa prywatne. Cechą charakterystyczną, odróżniającą tę formę od poprzedniej, jest zorientowanie przedsiębiorstwa na własne dobro i maksymalizację zysku. Firma taka jest prowadzona przez w pełni odpowiedzialny zarząd, ma własne aktywa i pasywa, a swoją działalność finansuje z własnych środków. Wpływ rządu jest pośredni, ograniczony w zasadzie jedynie do prawa własności. Bez przeprowadzenia prywatyzacji formalnej nie można sprzedać udziałów i rozpocząć prywatyzacji materialnej<sup>5</sup>. Prywatyzacja materialna polega na rzeczywistym przekazaniu własności i zarządzania do sektora prywatnego. Etapy prywatyzacji graficznie przedstawiono na rysunku 1.



**Rysunek 1. Ogólny schemat prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych**

Źródło: C. Schmitt, *The diffusion of privatization in Europe: political affinity or economic competition?*, „Public Administration” 2014, Vol. 92, No. 3, s. 617

Szeroko podkreślanym celem prywatyzacji jest poprawa konkurencyjności. By jednak mówić o konkurencyjności, na rynku musi działać co najmniej kilka przedsiębiorstw, mających równe prawa w walce o klientów. Istnienie takiej konkurencji leży w najlepiej pojętym interesie państwa, dlatego też musi ono zadbać o zagwarantowanie konkurencyjnych reguł. Państwo do ukształtowania funkcjonowania

<sup>5</sup> C. Schmitt, *The diffusion of privatization in Europe: political affinity or economic competition?*, „Public Administration” 2014, Vol. 92, No. 3, s. 616-617.

swojego rynku kolejowego może wykorzystać różne modele konkurencji na rynku. OECD wyróżnia trzy takie formy<sup>6</sup>:

- Konkurencja na rynku między pionowo zintegrowanymi przedsiębiorstwami kolejowymi; wymaga to istnienia przynajmniej dwóch oddzielnych infrastruktur kolejowych, które mogą stanowić swoje substytuty (np. dwie drogi kolejowe między tymi samymi miastami) – występuje w USA w transporcie towarowym.
- Konkurencja na rynku między operatorami transportowymi z regulowanym dostępem do infrastruktury kolejowej (infrastruktura ta może być własnością jednego z operatorów) – transport towarowy w Europie i Australii; konkurencja na rynku może odbywać się w modelu całkowitej separacji pionowej, który zakłada rozdzielenie operatorów od infrastruktury (model preferowany przez UE), albo modelu *third-party access*, w którym mamy do czynienia z pionowo zintegrowaną infrastrukturą, a przedsiębiorstwa kolejowe są zmuszone umożliwić dostęp do swojej infrastruktury konkurującym operatorom (model ten stosowany jest w niektórych krajach członkowskich UE).
- Konkurencja o rynek między przedsiębiorstwami kolejowymi (w ramach regulowanego dostępu do torów); model ten charakteryzuje się konkurencyjnymi przetargami i występuje w przewozach regionalnych niektórych państw UE.

W prywatyzacji kolei europejskich niebagatelną rolę odegrała Unia Europejska, która poprzez swoje ustawodawstwo wymusiła na państwach członkowskich modernizację podejścia do przemysłu kolejowego. Już w 1991 roku Komisja Europejska ogłosiła *Dyrektywę 91/440/EWG*, za pomocą której zobligowano kraje Wspólnoty do oddzielenia funkcji zarządzania infrastrukturą kolejową od funkcji przewozowych. Wymóg dotyczył jednak jedynie rozdzielenia tych funkcji w zakresie rachunkowości, co pozwalało na utrzymanie organizacyjnej i instytucjonalnej jedności. Mimo to *Dyrektywa 91/440/EWG* stanowiła pierwszy krok na drodze restrukturyzacji rynku kolejowego i separacji wertykalnej dwóch kluczowych obszarów, zapowiadając jednocześnie, że organizacja transportu kolejowego znajduje się w obszarze zainteresowania Wspólnoty. Poza wymogiem separacji usług transportowych i zarządzania infrastrukturą nakreślono bowiem jeszcze trzy główne osie, które miały być w przyszłości rozwijane. Osie te dotyczyły uniezależnienia kolei od rządu, zarówno pod względem finansowym, jak i zarządczym, zobligowania państw członkowskich do redukcji zadłużenia kolei do poziomu, który nie będzie utrudniał należytego zarządzania finansami oraz ustanowienia prawa dostępu do infrastruktury dla przedsiębiorstw założonych na terenie Wspólnoty. Warto przy okazji tej dyrektywy zaznaczyć, że w roku 1988, czyli jeszcze przed wprowadzeniem jakichkolwiek unijnych regulacji, Szwecja, będąca prekursorem europejskiej restrukturyzacji kolei, zreformowała swoje koleje właśnie poprzez rozdzielenie funkcji zarządcy infrastruktury od funkcji przewoźnika<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> M. Finger, *Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five cases*, „Utilities Policy” 2014, Vol. 31, s. 279.

<sup>7</sup> P. Pellegrini, J. Rodriguez, *Single European ...*, op. cit., s. 66; A. Mężyk, *Bariery liberalizacji europejskiego rynku kolejowego i perspektywy zmian*, „Technika Transportu Szynowego” 2012, nr 11-12, s. 8; M. Finger, P. Messulam, *Rail economics and regulations*, [w:] *Rail Economics, Policy and regulation in Europe*, red. M. Finger, P. Messulam, Edward Elgar, Cheltenham-Northampton 2015, s. 2-3.

Drugim krokiem liberalizacji europejskich kolei były tzw. pakiety kolejowe, których do chwili obecnej ogłoszono cztery. Pierwszy pakiet obejmował: *Dyrektywę 2001/12*, *Dyrektywę 2001/13* oraz *Dyrektywę 2001/14*. *Dyrektywa 2001/12* zmieniała postanowienia *Dyrektywy 91/440* i definiowała prawa dostępu w międzynarodowym transporcie towarowym między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, tym samym kładąc podstawy pod liberalizację transportu kolejowego (która nastąpiła w 2007 roku). *Dyrektywa* ta również nakazywała rozdzielanie operacji transportu pasażerskiego i towarowego oraz definiowała opłaty za użytkowanie infrastruktury i licencjonowanie. *Dyrektywa 2001/13* definiowała ustrój licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych, a *Dyrektywa 2001/14* określała warunki dotyczące alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, opłaty za użytkowania infrastruktury oraz certyfikaty bezpieczeństwa. Bardzo ważnym postanowieniem pierwszego pakietu kolejowego było nakazanie utworzenia w każdym państwie członkowskim krajowego organu kontrolnego (regulatora), tak zwanych NRA (National Regulatory Authorities). Zadaniem tego organu było zapewnienie uczciwego i niedyskryminującego dostępu do sieci kolejowej oraz usług<sup>8</sup>.

W 2004 roku przyjęto drugi pakiet kolejowy, który zawierał 3 dyrektywy (*Dyrektywę 2004/49*, *Dyrektywę 2004/50* i *Dyrektywę 2004/51*) i jedno rozporządzenie (*Rozporządzenie 881/2004*), dotyczące przede wszystkim bezpieczeństwa i interoperacyjności, zarówno w odniesieniu do linii konwencjonalnych, jak i linii dużych prędkości (HSR – high speed rail). *Dyrektywa 2004/49* zmieniła *Dyrektywę 2001/14* w zakresie alokacji zdolności przepustowych oraz opłat dostępowych, rozszerzając nieco kompetencje i władzę NRA w tym zakresie. Na mocy *Rozporządzenia 881/2004* powołano do życia Europejską Agencję Kolejową (ERA – European Railway Agency), która zajmuje się kwestiami technicznymi oraz bezpieczeństwa (kwestie ekonomiczne zarezerwowano dla regulatorów krajowych).

W drugim pakiecie kolejowym zwrócono uwagę na niekompatybilność techniczną oraz niezgodność regulacji w zakresie bezpieczeństwa, które to czynniki utrudniają stworzenie jednolitego europejskiego rynku kolejowego, dlatego też nakazano wyrównać te niezgodności.

Trzeci pakiet kolejowy, przyjęty w 2007 roku, zawiera dwie dyrektywy (*Dyrektywę 2007/57* i *Dyrektywę 2007/58*) oraz dwa rozporządzenia (*Rozporządzenie 1370/2007* i *Rozporządzenie 1371/2007*). Jego główną cechą jest otwarcie międzynarodowego rynku usług pasażerskich, włącznie z kabotażem, do 2010 roku. Pakiet ten wprowadza również prawa pasażera oraz harmonizuje sposób przyznawania licencji motorniczego. Ostatni aspekt jest szczególnie istotny dla ERA, która obok podstawowej działalności ma się również zajmować licencjonowaniem motorniczych. *Dyrektywa 2007/58* ma największe znaczenie dla NRA, gdyż rozciąga otwarty dostęp, a zatem też kompetencje NRA, na rynek międzynarodowy i krajowy kabotaż, który to dostęp może jednak być ograniczony, jeśli zagraża równowadze tzw. obowiązkowych usług publicznych (PSO – Public Service Obligation). Kategorię obowiązkowych usług publicznych wprowadza *Rozporządzenie 1370/2007* –

<sup>8</sup> M. Finger, P. Messulam, *Rail economics ...*, op. cit., s. 2-3; A. Asquer, *Liberalization and regulatory reform of network industries: A comparative analysis of Italian public utilities*, „Utilities Policy” 2011, Vol. 19, s. 177.

stwierdzono w nim, że krajowy transport pasażerski nie może być obecnie prowadzony na zasadach komercyjnych, a władze państw członkowskich, w celu zapewnienia świadczenia tych usług, muszą zostać wyposażone w odpowiednie instrumenty. Głównym aspektem tego rozporządzenia jest wprowadzenie procedur przetargowych dla PSO nie później niż w 2019 roku. Zadanie to jednak nie będzie leżało w kompetencji NRA – kraje członkowskie mają powołać tzw. kompetentny organ, który będzie odpowiedzialny za wykonanie tego zadania<sup>9</sup>.

W roku 2013 Komisja Europejska zaproponowała czwarty pakiet kolejowy skupiający się na trzech podstawowych kwestiach<sup>10</sup>:

- interoperacyjności i standaryzacji przy wzmocnieniu znaczenia Europejskiej Agencji Kolejowej;
- wzmocnieniu zarządców infrastruktury, w tym dalszym rozdziale i dostępie do obiektów usługowych;
- otwarciu krajowego pasażerskiego rynku kolejowego, w tym dostępu do taboru i systemów biletowych.

Realizacji tych kwestii towarzyszyć ma także wzmocnienie roli i kompetencji krajowych organów regulacyjnych.

Kluczowe cechy unijnej deregulacji to zatem: separacja zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej, konkurencja między przewoźnikami (konkurencja na rynku w przypadku otwartego dostępu lub konkurencja o rynek w przypadku franchisingu), techniczna standaryzacja, która umożliwi konkurencję dzięki niskim barierom wejścia na rynek, oraz regulacja branży. Te kluczowe cechy generalnie są zgodne z unijnym zestawem narzędzi do utworzenia jednolitego europejskiego rynku w różnych obszarach.

Państwa członkowskie zobligowane są do respektowania postanowień Wspólnoty, co sprawia, że nawet mimo wielu obiekcji musiały dostosować się do wymagań pakietów kolejowych, podążając drogą liberalizacji i prywatyzacji kolei. Dyrektywy unijne nie narzucają jednak sposobów osiągnięcia założonych celów, co sprawia, że kraje europejskie realizują wymogi wspólnotowe w różny sposób. Jedyną wspólną cechą jest, wymuszona *Dyrektywą 91/440/EWG*, odrębność rachunkowa zarządzania infrastrukturą oraz działalności przewozowej. W Europie mamy do czynienia z trzema podstawowymi modelami instytucjonalnymi kolei, które powstały w wyniku wertykalnej restrukturyzacji branży. W pierwszym modelu (tzw. modelu szwedzkim) zarządzanie infrastrukturą i przewozy są całkowicie rozdzielone, zajmują się nimi dwie odrębne, niepowiązane ze sobą jednostki (lub grupy jednostek). W drugim modelu (tzw. modelu niemieckim) jednostki zajmujące się zarządzaniem infrastrukturą i przewozami funkcjonują w ramach tego samego holdingu, jednak są jego osobnymi częściami. W trzecim modelu (tzw. modelu francuskim) mamy do czynienia z separacją kluczowych kompetencji zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów<sup>11</sup>. Zastosowanie powyższych modeli przez wybrane państwa europejskie przedstawiono w tabeli 1.

<sup>9</sup> M. Finger, P. Messulam, op. cit., s. 2-3.

<sup>10</sup> M. Finger, *Governance of ...*, op. cit., s. 280.

<sup>11</sup> A. Laurino, F. Ramella, P. Beria, *The economic regulation of railway networks: A worldwide Survey*, „Transportation Research” 2015, Part A 77, s. 207.

Tabela 1. Modele zarządzania koleją

Model szwedzki	Model niemiecki	Model francuski
Wielka Brytania Finlandia Dania Litwa Holandia Norwegia Hiszpania Portugalia Słowacja Szwecja	Austria Belgia Niemcy Włochy Łotwa Polska Grecja	Czechy Estonia Francja Węgry Słowenia Luksemburg

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Finger, *Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five casus*, „Utilities Policy” 2014, Vol. 31, s. 280

Rozdzielenie zarządzania infrastrukturą i świadczenia usług spowodowało konieczność opracowania konkretnych modeli zarządzania tymi obszarami.

W literaturze wyróżnia się trzy główne sposoby zarządzania infrastrukturą kolejową:

- model tradycyjny – infrastrukturą zarządza agencja rządowa; mamy tu do czynienia z bezpośrednimi świadczeniami rządowymi na rzecz branży;
- zarządzanie przez przedsiębiorstwa (publiczne lub prywatne) na podstawie koncesji;
- prywatna własność<sup>12</sup>.

We wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej zarządcy infrastruktury zostali założeni jako krajowi monopolisci, a większość z nich nadal jest własnością państwową. Istnieje jednak kilka wyjątków. W Niemczech i we Włoszech około 20% sieci jest zarządzane przez lokalne przedsiębiorstwa różne od krajowego operatora (we Włoszech wszystkie te przedsiębiorstwa są własnością publiczną, w Niemczech są one częściowo prywatne). Eurotunel łączący Francję i Wielką Brytanię jest, na podstawie umowy koncesyjnej, zarządzany przez specjalną jednostkę prywatną. Podobnie koncesja na budowę i zarządzanie infrastrukturą tunelu Perpignan–Figueres między Francją a Hiszpanią, przyznana została prywatnemu holdingowi TP Ferro. We Francji na dwóch liniach LGV (linie dużych prędkości) zastosowano formułę partnerstwa publiczno-prywatnego i tam infrastrukturą zarządzają i ją konserwują firmy prywatne, podczas gdy RFF, czyli krajowy zarządca infrastruktury, zarządza zdolnością przepustową i opłatami dostępowymi, współdziałając z operatorami kolejowymi<sup>13</sup>.

Świadczenie usług transportowych w warunkach konkurencji może się z kolei odbywać na dwa sposoby:

<sup>12</sup> Ibidem, s. 204.

<sup>13</sup> M. Finger, P. Messulam, *Rail economics ...*, op. cit., s. 7-8; A. Laurino, F. Ramella, P. Beria, *The economic ...*, op. cit., s. 206.

- przy wykorzystaniu konkurencyjnych przetargów prowadzących do franchisingu wyłącznego prawa działania – w ten sposób zorganizowany jest regionalny transport w Szwecji i innych krajach oraz krajowy transport w Wielkiej Brytanii;
- na podstawie otwartego dostępu, konkurencja odbywa się na torach – otwarty dostęp do rynku usług krajowych obowiązuje w Szwecji, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Niemczech, Austrii i na Węgrzech<sup>14</sup>. Mimo to konkurencja i tak jest utrudniona.

W większości państw rynki krajowych usług transportowych są nadal zamknięte, a obsługują je państwowi monopolisci – zatem jedyna różnica, jaką można dostrzec w porównaniu z czasami sprzed restrukturyzacji, polega na tym, że przedsiębiorstwa te nie są jednocześnie właścicielami infrastruktury kolejowej. Jednak nawet w przypadku otwartych rynków konkurencja na nich jest mocno utrudniona. W Szwecji tylko 10% dochodów w ruchu pasażerskim generowane jest przez podmioty prywatne. W Niemczech, z wyjątkiem kilku tras, Deutsche Bahn, czyli operator krajowy, nadal dominuje w ruchu długodystansowym<sup>15</sup>.

## Podsumowanie

Podsumowując, pomimo dużego zaangażowania ustawodawczego Unii Europejskiej mającego przynieść liberalizację rynku kolejowego i wzrost konkurencyjności na tym rynku, cele te zostały osiągnięte w niewielkim stopniu. Jedynie Wielka Brytania zdecydowała się na radykalną zmianę swojego systemu kolejowego, dokonując jego prywatyzacji materialnej. Większość państw członkowskich Wspólnoty ograniczyła się do prywatyzacji formalnej, wydzielając ze struktur resortowych jednostki zajmujące się zarządzaniem infrastrukturą i operacjami transportowymi, które – mimo że stanowią prawnie wyodrębnione jednostki – nadal stanowią własność publiczną. Mimo liberalizacji przepisów nie udało się również przełamać monopolu państwowych przewoźników na świadczenie usług pasażerskiego transportu kolejowego. Co więcej, unijne przepisy, które miały przyczynić się do zredukowania rozbieżności pomiędzy systemami kolejowymi państw członkowskich i stworzenia jednolitego rynku, de facto utrudniły tę integrację poprzez stworzenie nowych rozbieżności. Każde państwo członkowskie bowiem wprowadza unijne zalecenia we własny sposób, korzystając z różnorodnych możliwości organizacji rynku transportu kolejowego, co utrudnia ich międzynarodową koordynację.

---

<sup>14</sup> O. Fröidh, C. Byström, *Competition on the tracks – Passengers' response to deregulation of inter-regional rail services*, „Transportation Research” 2013, Part A 56, s. 2.

<sup>15</sup> A. Laurino, F. Ramella, P. Beria, *The economic ...*, op. cit., s. 208.



## Literatura

1. Asquer A., *Liberalization and regulatory reform of network industries: A comparative analysis of Italian public utilities*, „Utilities Policy” 2011, Vol. 19.
2. Brzezinski S., Liszewski D., *Development perspectives of passenger rail transport in Poland and chosen European Union countries*, “Advanced Logistic Systems” 2014, Vol. 8, No. 2.
3. Cantos P., Pastor J.M., Serrano L., *Evaluating European railway deregulation using different approaches*, „Transport Policy” 2012, Vol. 24.
4. Finger M., *Governance of competition and performance in European railways: An analysis of five casus*, „Utilities Policy” 2014, Vol. 31.
5. Finger M., Messulam P., *Rail economics and regulations*, [w:] *Rail Economics, Policy and regulation in Europe*, red. M. Finger, P. Messulam, Edward Elgar, Cheltenham-Northampton 2015.
6. Fröidh O., Byström C., *Competition on the tracks – Passengers’ response to deregulation of interregional rail services*, „Transportation Research” 2013, Part A 56.
7. Gomez-Ibanez J.A., *An overview of the option*, [w:] *Competition on the Railway Industry. An International Comparative Analysis*, red. J.A. Gomez-Ibanez, G. de Rus, Edward Elgar, Cheltenham-Northampton 2006.
8. Laurino A., Ramella F., Beria P., *The economic regulation of railway networks: A world-wide Survey*, „Transportation Research” 2015, Part A 77.
9. Mężyk A., *Bariera liberalizacji europejskiego rynku kolejowego i perspektywy zmian*, „Technika Transportu Szynowego” 2012, nr 11-12.
10. Pellegrini P., Rodriguez J., *Single European Sky and Single European Railway Area: A system level analysis of air and rail transportation*, „Transportation Research” 2013, Part A 57.
11. Schmitt C., *The diffusion of privatization in Europe: political affinity or economic competition?*, „Public Administration” 2014, Vol. 92, No. 3.
12. Szajt M., *Zmiany w strukturze działowo-gałęziowej w Polsce na tle innych Państw Europejskich*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie” nr 14, red. M. Szajt, Sekcja Wydawnictw Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 2014.

## IDEA OF RAILWAYS PRIVATIZATION IN CHOSEN EUROPEAN COUNTRIES

**Abstract:** Presentation of the organizational changes in railways in chosen European countries is the main objective of the paper. The author found that there are three models of railway functioning in Europe in relation to the ownership. Only the United Kingdom has decided to radically change its railway system, conducting its material privatization. Most of the Member States of the Community limited themselves to merely formal privatization, releasing the structures of departmental units involved in infrastructure management and the transport operations which, although they constitute a legally separate entities, still remain in the public domain.

**Keywords:** privatization, restructuring, passenger railway transport