

Wstęp

Procesy regulacyjne na rynku transportowym są dokonywane zarówno na poziomie europejskim, jak i krajowym. Niektóre rynki gałęziowe są objęte regulacjami o charakterze globalnym. Implementacja regulacji zmienia nie tylko warunki konkurowania, ale także powoduje zmiany strukturalne tego rynku, naruszające dotychczasowe reguły gry rynkowej. Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej uznała, że istnieje potrzeba badań w zakresie konkurencyjności polskiego i europejskiego transportu oraz podmiotów rynku transportowego, a także skutków regulacji dla szeroko rozumianego otoczenia, w tym przede wszystkim ostatecznego beneficjenta tych regulacji, jakim jest klient rynku usług transportowych.

Idea zrównoważonego rozwoju transportu w kontekście procesów regulacyjnych budzi wiele wątpliwości, wymaga szczegółowych badań i analiz związanych z implementacją przepisów na poziomie europejskiego rynku transportowego, którego polski system transportowy jest elementem. W monografii zaprezentowano rezultaty studiów i wyniki badań statutowych w przedmiotowej problematyce. Najwięcej uwagi poświęcono transportowi kolejowemu i lotniczemu, gdyż na tych rynkach gałęziowych procesy regulacyjne i ich skutki są najbardziej zaawansowane i widoczne.

W pierwszym rozdziale *Regulacje i ich skuteczność* autorstwa Bogusława Liberadzkiego postawiono pytanie, dlaczego regulacje na poziomie unijnym i narodowym są nieskuteczne i nie zapewniają realizacji celów wspólnotowej polityki transportowej. Autor szuka sensu w ustanawianiu regulacji, które nie są skuteczne w realizacji wizji i koncepcji europejskiego systemu transportowego, wskazuje ponadto dążenia Unii Europejskiej do wykreowania warunków uczciwej konkurencji na rynku transportowym, zarówno w aspekcie konkurenci międzygałęziowej, jak i wewnątrzgałęziowej. Autor także zwraca uwagę, że w zakresie konkurencji międzygałęziowej regulacje opierają się na koncepcji zrównoważonego rozwoju i internalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Tu wskazuje na skutki ekonomiczne regulacji, czyli koszty wprowadzanych przepisów oraz ich efekty. Szczególnie problem ten jest naświetlony w odniesieniu do regulacji w transporcie kolejowym? zostały sformułowane wnioski dotyczące skutków wprowadzania pakietów kolejowych od 2001 r., które nie przyniosły określonych zmian w strukturze systemu transportowego. Autor zamyka swoje rozważania konstatacją, iż regulacje unijne powstają przy zastosowaniu wspólnotowego podejścia, zaś państwa członkowskie mają określony zakres swobody co do sposobów i czasu ich implementacji. Tu okazuje się, że wspólnotowo określone cele, instrumenty i środki przegrywają w konfrontacji z narodowymi politykami transportowymi, gdyż instytucje europejskie nie mają narzędzi egzekwowania stanowionego przez siebie prawa.

Z kolei Wojciech Paprocki w rozdziale drugim *Modele europejskiego systemu transportu kolejowego* przedstawia problematykę kształtowania modeli europejskiego systemu transportu kolejowego. Przybliży główne nurty dyskusji o modelach tego systemu oraz wskazuje liczne zagadnienia, które zostały do tej pory pominięte lub omówione jedynie pobieżnie zarówno w literaturze przedmiotu, jak i w dokumentach polityczno-programowych. W opracowaniu zastosowano metodę analizy więzi przyczynowo-skutkowych między decyzjami władz legislacyjnych i wykonawczych a zachowaniem podmiotów gospodarczych strony podaźowej rynku usług kolejowych, a także metodę analizy porównawczej systemów gospodarczych. Autor uwypukla te działania i procesy, które zostały przypisane *explicite* regulatorom rynku bądź powinny być przypisane ich kompetencjom, gdyby w okresie występowania tych działań i procesów instytucja regulatora rynku była zdefiniowana.

Kolejny, trzeci rozdział *Zmiany strukturalne na rynku usług kolejowych w Europie na przykładzie Polski i Niemiec* dotyczy również transportu kolejowego. W kontekście podejmowanych od 20 lat przez Komisję Europejską działań regulacyjnych w transporcie kolejowym Jana Pieriegud analizuje, w jakim stopniu działania te przyczyniły się do zmian strukturalnych w transporcie kolejowym, a mianowicie: czy dokonano pełnej separacji działalności operacyjnej od zarządzania infrastrukturą; czy nastąpiły zmiany organizacyjno-prawne w systemie instytucjonalnym transportu kolejowego oraz czy zapewniono niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej i warunki do funkcjonowania licencjonowanych przewoźników, a także czy nastąpiły pozytywne zmiany w zakresie udziału transportu kolejowego w rynku przewozów towarowych i pasażerskich. Analizę przeprowadzono na przykładzie dwóch dużych rynków kolejowych w Europie - Polski i Niemiec. Zmiany strukturalne oceniono m.in. na podstawie porównania liczby aktywnych przedsiębiorstw kolejowych oraz ich udziałów w rynku w stosunku do kolei narodowych. Wnioski płynące z badań J. Pieriegud niestety nie są pozytywne. Zmiany otoczenia regulacyjnego przyczyniły się do zwiększenia konkurencji wśród przewoźników cargo, natomiast nie wpłynęły na poprawę *modal split* na rzecz wzrostu udziału kolei. Nie osiągnięto też oczekiwanych rezultatów na rynku usług pasażerskich w Polsce.

W rozdziale czwartym *Wpływ nowych regulacji prawnych na przetargi dotyczące usług operatorskich w komunikacji miejskiej* Michał Wolański na przykładzie trzech polskich miast opisuje, w jaki sposób przepisy unijne i krajowe, mające na celu demonopolizację usług, poprawę ich jakości i efektywności, faktycznie doprowadziły do zupełnie przeciwnego efektu. Demonopolizacja jest obecnie utrudniona, czego doświadczył Wałbrzych, a jeśli samorząd się jej podejmuje, to musi się liczyć z obniżeniem jakości usług, jak to się stało w Tczewie i Myszkowie. Na podstawie badań M. Wolańskiego można wysnuć wnioski, iż nowe regulacje w komunikacji miejskiej nie przyczyniły się do poprawy funkcjonowania tego segmentu rynku transportowego.

Kolejne trzy rozdziały dotyczą sektora usług transportu lotniczego.

W rozdziale piątym *Wpływ umowy transatlantyckiej "Open skies Unia Europejska-Stany Zjednoczone" na zmiany strukturalne na rynku lotniczym* Elżbieta Marciszewska analizuje skutki umowy transatlantyckiej dla rynku lotniczego zeszczególnym uwzględnieniem rynku Unia Europejska?Stany Zjednoczone. Wskazuje na znaczenie tej umowy dla kształtowania nowego ładu prawnego i rynkowego w sektorze lotniczym. Umowa ta może prowadzić bowiem do nowej postchicagowskiej epoki w lotnictwie światowym. W opracowaniu przedstawiono związki przyczynowo-skutkowe pomiędzy liberalizacją rynku lotniczego a zmianami strukturalnymi w sektorze. Wskazano tu trudności w jednoznacznej ocenie skutków umowy transatlantyckiej ze względu na nałożenie się zjawisk kryzysowych w gospodarce światowej na okres wprowadzania umowy.

Rozdział szósty *Zmiany strukturalne w sektorze pasażerskiego transportu lotniczego w wybranych krajach Unii Europejskiej w warunkach zliberalizowanego rynku* autorstwa Adama Hozzmana przedstawia analizę zmian strukturalnych rynku pasażerskiego transportu lotniczego wywołanych zmianami w otoczeniu regulacyjnym w wybranych krajach Unii Europejskiej. Do analizy wybrano takie kraje, jak: Niemcy, Francja, Hiszpania i Polska. W badaniu zastosowano metodę analizy przypadków. Na podstawie uzyskanych wyników sformułowano kilka ważnych wniosków, istotnych z punktu widzenia tendencji rozwojowych na rynku lotniczym.

Po pierwsze, zauważono, że występuje współzależność rozwoju przewoźników niskokosztowych i portów regionalnych. Wynika ona z faktu, że przewoźnicy niskokosztowi korzystają przede wszystkim z portów regionalnych, w tym z portów dedykowanych do obsługi ruchu LCC, unikając jednocześnie wykonywania przewozów z/do portów węzłowych poza nielicznymi wyjątkami. Po drugie, stwierdzono, że w krajach, gdzie pozycja przewoźnika tradycyjnego (przewoźnika narodowego) jest silna, takich jak Niemcy czy Francja, rozwój przewoźników niskokosztowych jest utrudniony, a ich penetracja rynku - ograniczona. W przypadku rynków, na których nie ma silnego przewoźnika tradycyjnego, tak jak w Hiszpanii i Polsce, przewoźnicy niskokosztowi uzyskują wysoki udział w rynku. Jak pokazuje przykład Węgier i Malew zaprzestanie działalności przez przewoźnika narodowego prowadzi przede wszystkim do wzrostu udziału rynkowego przewoźników niskokosztowych.

Po trzecie, tendencje rozwojowe wskazują, że na wielu rynkach udział przewoźników niskokosztowych będzie nadal wzrastać, choć tempo tego wzrostu będzie niższe niż w przeszłości. Ponadto wśród obserwowanych tendencji należy wymienić integrację czy hybrydyzację modeli biznesowych przejawiającą się przede wszystkim w zbliżaniu się przewoźników tradycyjnych do modelu niskokosztowego. Tendencjom tym sprzyjają coraz intensywniejsze procesy reregulacyjne na rynku transportu lotniczego.

Kolejnym rozdziałem dotyczącym transportu lotniczego jest rozdział siódmy Pawła Zagajka *Wpływ nowych regulacji w zakresie przydzielania czasu na start lub lądowanie na funkcjonowanie sektora transportu lotniczego*. Dotyczy on regulacji w zakresie alokacji slotów. System alokacji slotów odgrywa ważną rolę w procesie kształtowania rynku transportu lotniczego. Decyduje on o dystrybucji usług ograniczonej infrastruktury pomiędzy różnych interesariuszy, a przez to determinuje ich pozycję konkurencyjną i możliwość rozwoju. W Europie system alokacji slotów oparty jest na trzech poziomach regulacji: wytycznych IATA zawartych w dokumencie *World Slot Guidelines*, Rozporządzeniu Rady nr 95/93 z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz tzw. lokalnych wytycznych, jeśli takie są ustanowione w portach koordynowanych. Wśród trzech wspomnianych dokumentów należy wyróżnić Rozporządzenie nr 95/93, które obowiązuje w zmienionym kształcie od wczesnych lat 90. XX w. Obecnie trwają prace nad jego kolejną nowelizacją. Do najważniejszych zmian zaproponowanych przez Komisję Europejską należą zaostrzone przepisy odnośnie zasady utrzymania historyczności, wydłużenia serii slotów, opłata za rezerwację oraz uregulowanie kwestii handlu slotami. Takie rozwiązania mają na celu w szczególności zapewnienie lepszego wykorzystywania przepustowości lotnisk. Mogą one jednak jednocześnie prowadzić m.in. do pogorszenia się elastyczności operacji przewoźników lotniczych. Ogólne podejście Rady Unii Europejskiej złagodziło propozycję przepisów dotyczących długości serii slotów i zasady utrzymania historyczności. Jak słusznie podkreśla autor, o ostatecznym kształcie rozporządzenia zdecyduje wynik prac wszystkich instytucji zaangażowanych w proces legislacyjny UE. Możliwym rozstrzygnięciem jest również wycofanie projektu przez Komisję Europejską.

Ostatni rozdział, osmy, to opracowanie Izabeli Bergel *Prawa pasażerów niepełnosprawnych w polskim systemie transportowym w świetle regulacji unijnych (ze szczególnym uwzględnieniem transportu lotniczego)*. Ma charakter nieco inny niż poprzednie, gdyż dotyczy praw pasażerów niepełnosprawnych. Aby osoby niepełnosprawne i o ograniczonej sprawności ruchowej mogły bez ograniczeń realizować swoje potrzeby i w pełni uczestniczyć w życiu codziennym, potrzebują m.in. odpowiednich rozwiązań organizacyjnych oraz przystosowania infrastruktury i środków transportu. Unia Europejska w swoich działaniach od

dawna regulowała prawa pasażerów, w tym niepełnosprawnych, toteż w niniejszym opracowaniu podjęto próbę oceny wpływu tych regulacji na poprawę mobilności osób o ograniczonej sprawności ruchowej w Polsce. W szczególności przeanalizowano wpływ Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1107/2006/WE w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, podróżujących drogą lotniczą. Zaprezentowano zmiany, jakie wdrożono w infrastrukturze i u przewoźników lotniczych w Polsce w wyniku implementacji unijnego rozporządzenia, oraz dane dotyczące przewozów osób niepełnosprawnych przez narodowego przewoźnika - Polskie Linie Lotnicze LOT. Krytycznie oceniono także aktualny stan wdrażania praw pasażerów niepełnosprawnych w transporcie drogowym i kolejowym.

Intencją autorów jest przybliżenie czytelnikom problemów regulowania rynku transportowego i jego strukturalnych przekształceń wynikających z procesów regulacyjnych, a w szczególności pokazanie niespójności polityki regulacyjnej Unii Europejskiej i trudności w osiąganiu celów wspólnotowych w zakresie kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu w wymiarze ekonomicznym, społecznym i ekologicznym. Autorzy za cel obrali również włączenie się w nurt dyskusji toczącej się na temat roli i skutków regulacji na rynku transportowym. W publikacji przedstawiono wybrane, najważniejsze - zdaniem autorów - problemy, które są przedmiotem naukowo-badawczych zainteresowań pracowników Katedry Transportu Kolegium Zarządzania i Finansów Szkoły Głównej Handlowej.

Publikacja ta jest adresowana do wszystkich zainteresowanych problematyką rozwoju rynku transportowego i jego przemian strukturalnych, do środowisk nauki i praktyki gospodarczej, którzy będą mieli w przyszłości okazję wpływać na kształt europejskiego rynku transportowego.

Recenzja

Regulacje w transporcie ze względu na jego ważność jako działu gospodarki oddziałują nie tylko na gospodarkę, ale także na życie społeczne oraz relacje w układzie międzynarodowym i globalnym. Zmieniają także strukturę rynku usług transportowych nie zawsze w kierunku oczekiwanym, zwłaszcza z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju. Autorzy monografii dają liczne dowody takich następstw, rozważając zmiany struktury rynku usług kolejowych, lotniczych oraz komunikacji miejskiej. Dbając o bardzo wysoki poziom merytoryczny opracowania nadają mu tym samym charakter użyteczny. Należy pogratulować Zespołowi autorskiemu, że podjął się tego zadania w okresie przygotowywania nowych regulacji UE odnośnie do transportu. Wskazane w opracowaniu skutki tych regulacji oraz nakreślone kierunki nowych rozwiązań dają świadectwo wysokiego poziomu wiedzy eksperckiej Autorów.

Spis treści

WSTĘP (*Elżbieta Marciszewska*)

ROZDZIAŁ 1. REGULACJE I ICH SKUTECZNOŚĆ (*Bogusław Liberadzki*)

Wprowadzenie

1.1. Synteza efektów regulacji

1.2. Postulat "Więcej metody wspólnotowej dla skutecznych regulacji"

Podsumowanie

Bibliografia

ROZDZIAŁ 2. MODELE EUROPEJSKIEGO SYSTEMU TRANSPORTU KOLEJOWEGO (*Wojciech Paprocki*)

Wprowadzenie

2.1. Historyczny rozwój modeli narodowego i kontynentalnego systemu transportu kolejowego

2.2. Cechy modelu pełnej separacji i otwarcia rynku

2.3. Model hybrydowy

Podsumowanie

Bibliografia

ROZDZIAŁ 3. ZMIANY STRUKTURALNE NA RYNKU USŁUG KOLEJOWYCH W EUROPIE NA PRZYKŁADZIE POLSKI I NIEMIEC (*Jana Pieriegud*)

Wprowadzenie

3.1. Przegląd literatury i metodologia badań

3.2. Zmiany strukturalne na rynku przewozów kolejowych w Polsce

3.2.1. System instytucjonalny

3.2.2. Rynek przewozów towarowych

3.2.3. Rynek przewozów pasażerskich

3.2.4. Transport kolejowy a konkurencja międzygałęziowa

3.3. Zmiany strukturalne na rynku przewozów kolejowych w Niemczech

3.3.1. System instytucjonalny

3.3.2. Rynek przewozów towarowych

3.3.3. Rynek przewozów pasażerskich

3.3.4. Transport kolejowy a konkurencja międzygałęziowa

Podsumowanie

Bibliografia

ROZDZIAŁ 4. WPŁYW NOWYCH REGULACJI PRAWNYCH NA PRZETARGI DOTYCZĄCE USŁUG OPERATORSKICH W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (*Michał Wolański*)

Wprowadzenie

4.1. Uregulowania Rozporządzenia (WE) 1370/2007

4.2. Uregulowania Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

4.3. Studium przypadku Tczewa

4.4. Studium przypadku Myszkowa

4.5. Studium przypadku Wałbrzycha

Podsumowanie

Bibliografia

ROZDZIAŁ 5. WPŁYW UMOWY TRANSATLANTYCKIEJ "OPEN SKIES UNIA EUROPEJSKA-STANY ZJEDNOCZONE" NA ZMIANY STRUKTURALNE NA RYNKU LOTNICZYM (*Elżbieta Marciszewska*)

Wprowadzenie

5.1. Porozumienie pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi jako nowy etap regulacji rynku lotniczego w skali globalnej

5.2. Skutki umowy "Open skies Unia Europejska-Stany Zjednoczone" - zmiany strukturalne na rynku lotniczym

5.3. Wzrost ruchu lotniczego na rynku transatlantyckim - próby szacunku

Podsumowanie

Bibliografia

ROZDZIAŁ 6. ZMIANY STRUKTURALNE W SEKTORZE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO W WYBRANYCH KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ W WARUNKACH ZLIBERALIZOWANEGO RYNKU (*Adam Hoszman*)

Wprowadzenie

6.1. Zakres badania i metoda badawcza

6.2. Zmiany strukturalne na rynku lotniczym w Niemczech

6.3. Zmiany strukturalne na rynku lotniczym w Hiszpanii

6.4. Zmiany strukturalne na rynku lotniczym we Francji

6.5. Zmiany strukturalne na rynku lotniczym w Polsce

Podsumowanie

Bibliografia

ROZDZIAŁ 7. WPŁYW NOWYCH REGULACJI W ZAKRESIE PRZYDZIELANIA CZASU NA START LUB LĄDOWANIE NA FUNKCJONOWANIE SEKTORA TRANSPORTU LOTNICZEGO (*Paweł Zagrajek*)

Wprowadzenie

7.1. Dostęp do slotów jako mechanizm zarządzania ograniczoną przepustowością lotnisk

7.2. Nowe propozycje regulacji dostępu do slotów - stanowisko Komisji Europejskiej

Podsumowanie

Bibliografia

ROZDZIAŁ 8. PRAWA PASAŻERÓW NIEPEŁNOSPRAWNYCH W POLSKIM SYSTEMIE TRANSPORTOWYM W ŚWIETLE REGULACJI UNIJNYCH (ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM TRANSPORTU LOTNICZEGO (*Izabela Bergel*))

Wprowadzenie

8.1. Strategia Unii Europejskiej wobec niepełnosprawności

8.2. Transport drogowy

8.3. Transport kolejowy

8.4. Implementacja zaleceń i regulacji prawnych Unii Europejskiej w polskim systemie prawnym oraz ich stosowanie w praktyce

8.5. Prawa pasażera w Białej Księdze Komisji Europejskiej 2001

8.6. Prawa pasażerów niepełnosprawnych w transporcie lotniczym

8.7. Podstawowe znaczenie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1107/2006/WE dla dostosowania usług lotniczych do potrzeb pasażerów niepełnosprawnych

8.8. Regulacje krajowe dotyczące praw osób niepełnosprawnych

8.9. Przykłady wdrożenia Rozporządzenia 1107/2006/WE na lotniskach w Polsce

Podsumowanie

Bibliografia