PRACE NAUKOWE UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO WE WROCŁAWIU
Nr 39 — 2009
Problemy ekonomii, polityki ekonomicznej i finansów publicznych

Małgorzata Zielenkiewicz
Uniwersytet Gdański

OCENA SKUTECZNOŚCI INSTRUMENTÓW POLITYKI ANTYMONOPOLOWEJ NA PRZYKŁADZIE RYNKU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

1. Wstęp

Jednym z podstawowych regulatorów procesów gospodarczych jest mechanizm rynkowy, jednak w pewnych okolicznościach nie zapewnia on efektywnych rozwiązań. Sam fakt występowania niedoskonałości mechanizmu rynkowego nie stanowi jednak wystarczającego uzasadnienia poddawania procesów gospodarczych regulacji publicznej, ponieważ również instytucje publiczne nie są wolne od wad, a ich działania mogą być nieskuteczne[1]. Rodzi to potrzebę badania efektów stosowania instrumentów ingerowania w mechanizm rynkowy. W artykule poddano analizie skuteczność polityki transportowej w zakresie rozwiązywania problemu niedostatecznej konkurencji na rynku transportu kolejowego.

2. Instrumenty przeciwdziałania negatywnym skutkom niedostatecznej konkurencji na rynku

Ingerencję instytucji publicznych w mechanizm rynkowy w przypadku niedostatecznej konkurencji uzasadnia się tym, że prowadzi ona do straty społecznej (graficznie przedstawianej za pomocą trójkąta Harbergera)[2]. Państwo ma do dyspozycji następujące instrumenty[3]:

---

[1] Szerzej na ten temat: *Ekonomia dla prawników i nie tylko*, red. M. Bednarski, J. Wilkin, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2003, s. 116-118.

[2] J. Rączka, *Dlaczego państwo reguluje rynki – pozytywne teorie regulacji ekonomicznej*, „Ekonomista" 2002, nr 3.

[3] R.H. Frank, *Mikroekonomia jakiej jeszcze nie było*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2007, s. 463-467; N. Acocella, *Zasady polityki gospodarczej. Wartości i metody analizy*, WN PWN, Warszawa 2002, s. 275-279; *Regulacyjna rola państwa we współczesnej gospodarce*, red. D. Kopycińska, Katedra Mikroekonomii, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2006, s. 67.

- Przejęcie branży przez państwo: za uzasadnienie tego rozwiązania traktuje się występowanie na rynku bardzo silnej tendencji do monopolizacji, a zwłaszcza istnienie monopoli naturalnych; jednak rozwiązanie to osłabia motywację do ekonomicznego gospodarowania zasobami w przedsiębiorstwach państwowych i może prowadzić do pogłębienia X-nieefektywności, czyli sytuacji, w której przedsiębiorstwo nie osiąga możliwej przy danych nakładach czynników wytwórczych maksymalnej produkcji.
- Kontrola cen: może odbywać się poprzez ustalenie maksymalnej marży zysku, ustalenie maksymalnej stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału lub ustalenie maksymalnej ceny; słabą stronę tego instrumentu stanowi ryzyko spowodowania długookresowych strat przedsiębiorstwa (zwłaszcza w przypadku monopoli naturalnych) lub zaniku motywacji do obniżania kosztu (w przypadku powiązania cen lub zysków z kosztami przeciętnymi).
- Ustawodawstwo antymonopolowe: polega na tworzeniu instytucji prawnych regulujących zachowania monopolistyczne oraz uznawaniu części z nich za nielegalne i podlegające karze; wadą rozwiązania jest m.in. ograniczanie możliwości wykorzystywania efektów skali.
- Pobudzanie konkurencji: sprowadza się głównie do łagodzenia barier wejścia na rynek, czasem do odgórnego podziału przedsiębiorstwa monopolistycznego na kilka mniejszych; narzędzie to nie rozwiązuje problemu w przypadku, gdy minimalna efektywna skala produkcji nie pozwala na funkcjonowanie na rynku dużej liczby przedsiębiorstw.
- Kontraktowanie: kładzie nacisk nie na samą konkurencję na rynku, ale na konkurowanie o dostęp do tego rynku; może być wykorzystywane w przypadku, gdy minimalna efektywna skala produkcji pozwala działać jedynie niewielu, a w skrajnych przypadkach tylko jednemu przedsiębiorstwu. Skuteczność kontraktowania może obniżać zawieranie między uczestnikami konkursu porozumień oraz ograniczony dostęp przedsiębiorstw nowych, które nie mają jeszcze doświadczenia w obsłudze danego rynku (jeżeli wymogiem kontraktu jest doświadczenie w branży) lub wystarczającego kapitału (gdy działalność wymaga poniesienia wysokich kosztów utopionych). W takich sytuacjach proponuje się rozpisanie konkursu jedynie na prowadzenie działalności w oparciu o istniejący już majątek trwały, którego właścicielem może być państwo lub niezależny podmiot.

Poniżej zostaną przedstawione sposoby i skutki wykorzystywania powyższych instrumentów w antymonopolowej polityce transportowej.

3. Polityka transportowa wobec problemu niedostatecznej konkurencji na rynku transportu kolejowego

Ponieważ w początkowej fazie rozwoju transport kolejowy funkcjonował na zasadach rynkowych, szybko ujawniły się skłonności do monopolizowania rynku przez

duże przedsiębiorstwa kolejowe. Pierwotnie przewozy kolejowe stanowiły inicjatywę prywatnych przedsiębiorców i były finansowane przez brytyjskie kompanie węglowe, z czasem jednak straciły charakter lokalny i zaczęły powstawać połączenia na coraz większe odległości. Transport kolejowy rozwinął się w Europie i w Ameryce Północnej, a później (gdy nasiliła się konkurencja między przedsiębiorstwami europejskimi) również na innych kontynentach. Wraz z ekspansją transportu kolejowego pojawiały się coraz potężniejsze organizacje, skupiające kapitał umożliwiający budowę kosztochłonnej infrastruktury. Rozwojowi dużych towarzystw kolejowych towarzyszyły skłonności do monopolizacji rynku (m.in. poprzez dokonywanie fuzji). Przykładem są tu Stany Zjednoczone, gdzie pod koniec XIX w. 56% całej sieci należało do 2,3% wszystkich istniejących wówczas towarzystw kolejowych[4]. Przedsiębiorstwa tworzyły też porozumienia cenowe, chociaż wiele z nich miało nietrwały charakter – uczestnicy porozumienia łamali umowy, udzielając tajnych rabatów dla spedytorów lub różnicując stawki w zależności od regionu lub towaru. Silna konkurencja cenowa pomiędzy przedsiębiorstwami prowadziła nieraz do bankructw i przejmowania linii kolejowych przez konkurentów, którzy po pozbyciu się rywali podnosili ceny swoich usług. Tam, gdzie towarzystwu udawało się osiągnąć pozycję monopolisty, stawki za przewozy były wysokie, jednak najczęściej konkurencja pojawiała się albo ze strony innych towarzystw kolejowych, albo innych gałęzi transportu (głównie transportu wodnego)[5].

Wspomniane problemy oraz dostrzeganie przez rządy korzyści w zaangażowaniu się w działalność transportową zaowocowały pojawieniem się pierwszych regulacji prawnych dotyczących kolei oraz włączeniem się państwa w finansowanie rozwoju transportu kolejowego. Stopniowo regulator publiczny coraz bardziej ingerował w funkcjonowanie kolei. Pod koniec XIX w. rozpoczął się proces nacjonalizowania przedsiębiorstw kolejowych. Władze nabywały koleje od prywatnych właścicieli, tworząc państwowe monopole. W niektórych krajach uchwalono ustawy sekwestracyjne, stanowiące prawną podstawę do przejmowania przez państwo tych kolei, które nie regulowały zobowiązań, w innych zaś uchwalano ustawy o nacjonalizacji transportu kolejowego. Etap nacjonalizacji kolei w Europie datuje się na lata 1879 (Prusy) – 1947 (Wielka Brytania)[6]. Kolej znacjonalizowano także w Stanach Zjednoczonych: przewozy pasażerskie w 1971 r., tworząc spółkę Amtrak z większościowym udziałem federalnego rządu amerykańskiego, a przewozy towarowe w 1976 r., powołując spółkę Conrail[7].

Taka forma interwencji nie usuwała oczywiście monopolu (czasem monopol pojawiał się dopiero wraz z nacjonalizacją), miała natomiast poprzez oddanie przedsiębiorstw pod pełną kontrolę państwa ograniczyć praktyki nieuczciwej konkurencji

[4] A. Wielkopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu*, WKiŁ, Warszawa 1975, s. 222-242.

[5] M. Friedman, R. Friedman, *Wolny wybór*, Wydawnictwo Aspekt, Sosnowiec 2006, s. 186-188.

[6] J. Engelhardt, W. Wardacki, P. Zalewski, *Transport kolejowy. Organizacja, gospodarowanie, zarządzanie*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995, s. 19-20 i 32-33.

[7] M. Friedman, R. Friedman, wyd. cyt., s. 191; http://www.conrail.com/history.htm.

i wykorzystywania dominującej pozycji. Nacjonalizacja oznaczała najczęściej nie tylko własność państwową środków produkcji, ale również przeniesienie na szczebel państwowy wszystkich istotnych decyzji związanych z funkcjonowaniem transportu kolejowego, w tym ustalanie poziomu cen, zasad konstrukcji taryf, zasad zasilania w środki finansowe, decyzje o otwieraniu i zamykaniu połączeń itp. Koleje funkcjonujące na takich zasadach w większości przypadków okazały się głęboko deficytowe i niekonkurencyjne w stosunku do pozostałych gałęzi transportu, co stało się jedną z przyczyn utraty przez kolej dominującej pozycji w systemie transportowym[8].

Ustawodawstwo antymonopolowe zapoczątkowano w Stanach Zjednoczonych pod koniec wieku XIX. Pierwotnym celem nie było zagwarantowanie efektywności, tylko osłabienie politycznej siły monopoli. Wielkie spółki kapitałowe, w tym towarzystwa kolejowe, odgrywały ważną rolę polityczną, stanowiąc potężne lobby[9]. Początkowo prawo antymonopolowe nie miało charakteru ogólnego, tylko branżowy, a regulacje dotyczyły tylko tych działów gospodarki, gdzie problem niedostatecznej konkurencji był najbardziej dotkliwy. Kolej była pierwszą uregulowaną w ten sposób gałęzią, co stanowiło odpowiedź na protesty kółek rolniczych, Sojuszu Farmerów, Partii Greenback i innych organizacji, domagających się rządowej kontroli nad opłatami przewozowymi i praktykami towarzystw kolejowych. Do agitacji na rzecz regulacji przystąpiły również same przedsiębiorstwa kolejowe, dostrzegające w kontroli cen możliwość ochrony przed cenową konkurencją na tych obszarach, gdzie nie zajmowały pozycji dominującej. Regulacje zostały zawarte w wydanym w 1887 r. Interstate Commerce Act. Powołano też Międzystanową Komisję Handlu (Interstate Commerce Commission). W gestii ICC było m.in. wydawanie koncesji i narzucanie stawek. Prawo antymonopolowe o ogólnym charakterze zaczęło obowiązywać od 1890 r. (uzupełniane i modyfikowane w kolejnych latach), jednak pewne sektory gospodarki, w tym transport, były wyłączone spod ogólnych ustaw antymonopolowych i regulowane oddzielnymi ustawami[10].

Ustanowienie prawa antymonopolowego nie powstrzymało jednak pogłębiania się koncentracji na rynkach i wzrostu znaczenia monopoli, co można było obserwować w różnych gałęziach przemysłu. W amerykańskim transporcie kolejowym miały miejsce powiązania personalne szefów ICC ze środowiskiem kolejowym, a decyzje ICC doprowadziły do wzrostu cen na długich trasach. Sztywne przepisy ograniczyły jednocześnie przedsiębiorstwom kolejowym szybkie reagowanie na konkurencję, która pojawiła się ze strony nowych gałęzi transportu (samochodowego i lotniczego), prowadząc do bankructwa części przewoźników[11].

---

[8] D. Rucińska, *Cykle gospodarcze w transporcie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1992, s. 59; J. Engelhardt, W. Wardacki, P. Zalewski, wyd. cyt., s. 19-20, 32-33 i 288.

[9] M. Friedman, R. Friedman, wyd. cyt., s. 189.

[10] *Państwo w gospodarce rynkowej*, red. J. Żabińska, AE, Katowice 1992, s. 22-24; M. Friedman, R. Friedman, wyd. cyt., s. 188-189.

[11] *Państwo w gospodarc*e…, s. 27; M. Friedman, R. Friedman, wyd. cyt., s. 188-194; W. Bieńkowski, *Reaganomika i jej wpływ na konkurencyjność gospodarki amerykańskiej*, WN PWN, Warszawa 1995, s. 194.

W Europie prawo antymonopolowe ma krótszą historię, ponieważ później niż w Stanach Zjednoczonych ujawniły się tu problemy związane z monopolizacją rynku. Wiązało się to m.in. z posiadaniem przez najsilniejsze kraje europejskie kolonii, które stanowiły kierunek ekspansji działalności, a tym samym mniejsze było zainteresowanie monopolizowaniem rynku krajowego. Europejskie ustawodawstwo antymonopolowe zaczęło się pojawiać w pierwszej połowie XX w. i nie było wymierzone przeciwko wszystkim monopolom, a jedynie przeciwko konkretnym praktykom szkodzącym konkurencji. Kiedy je wprowadzano, koleje w większości były już jednak znacjonalizowane i tym samym poddane bezpośredniej regulacji państwowej[12].

Konsekwencje nacjonalizacji i restrykcyjnego prawa ograniczającego możliwość konkurowania z innymi gałęziami transportu spowodowały krytykę tych instrumentów oraz pojawienie się pod koniec XX w. silnych tendencji deregulacyjnych w polityce transportowej. W ramach przeciwdziałania skutkom niedostatecznej konkurencji na rynku podjęto wysiłki tworzenia warunków sprzyjających uczciwej konkurencji i znoszeniu barier wejścia na rynek.

W Stanach Zjednoczonych proces deregulacji rozpoczęło ustanowienie Rail Revitalization and Regulatory Act z 1976 r.[13], jednak faktyczny odwrót od regulacji i złagodzenie przepisów antymonopolowych nastąpił w latach 80. w ramach polityki Ronalda Reagana. Podważono zasadność istnienia ICC w dotychczasowym kształcie, a w 1980 r. ogłoszono The Staggers Rail Act, na mocy którego przedsiębiorstwa kolejowe odzyskały częściowo swobodę ustalania wysokości stawek przewozowych (wcześniej stawki regulowało ICC, teraz przedsiębiorstwa mogły wyznaczać je samodzielnie, jeśli stawki nie przekroczyły 180% kosztów zmiennych przewozu). W 1987 r. sprywatyzowano Conrail, a infrastrukturę pozostawiono w gestii przedsiębiorstw wykonujących przewozy. ICC przestało istnieć w 1996 r. i zostało zastąpione przez STB (Surface Transportation Board), któremu w stosunku do kolei powierzono decyzje związane z fuzjami, budową, sprzedażą i zamykaniem odcinków linii kolejowej oraz monitorowanie sytuacji na rynku transportu kolejowego (jak również innych śródlądowych gałęzi transportu)[14].

W Europie podstawę do pobudzenia konkurencji poprzez wprowadzenie mechanizmu konkurowania o prawo do obsługi rynku dała Dyrektywa 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych[15] oraz pakiety kolejowe[16]:

– pakiet pierwszy (2001 r.): dyrektywy 2001/12/WE, 2001/13WE, 2001/14/WE, 2001/16/WE,

---

[12] *Państwo w gospodarce*…, s. 27-28.

[13] *Liberalizacja i konkurencja na rynku transportowym w Europie*, red. S. Dziadek, M. Michałowska, AE, Katowice 2000, s. 12.

[14] W. Bieńkowski, wyd. cyt., s. 194; Z. Taylor, A. Ciechański, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny" 2005, t. 77, z. 2; http://www.stb.dot.gov.

[15] *Dyrektywa Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych* (91/440/EWG), DzU L 237 24.08.1991 r., s. 25-28.

[16] http://ec.europa.eu/transport/rail.

– pakiet drugi (2004 r.): dyrektywy 2004/51/WE, 2004/50/WE, 2004/49/WE, decyzja 881/2004,
– pakiet trzeci (2007 r.): dyrektywy 2007/58/WE, 2007/59/WE, rozporządzenie 1371/2007/WE.

Program reformowania kolei w Europie dotyczył wielu kwestii. Dla polityki antymonopolowej kluczowe znaczenie miały[17]:
– oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od eksploatacji kolei (rachunkowe obligatoryjnie, natomiast instytucjonalne fakultatywnie),
– liberalizacja dostępu do infrastruktury kolejowej,
– licencjonowanie przedsiębiorstw kolejowych.

Proces reformowania kolei przebiegał w różnym tempie i nie wszędzie przyjęto identyczny model funkcjonowania transportu kolejowego. Zdecydowana większość państw przekształciła lub planuje przekształcić przedsiębiorstwa kolejowe w spółki holdingowe z podziałem instytucjonalnym na infrastrukturę i eksploatację, gdzie operatorzy infrastruktury mają obowiązek udostępniać ją przewoźnikom na równych warunkach. Tylko nieliczne kraje zdecydowały się natomiast na prywatyzację infrastruktury; powszechne jest też przekonanie o konieczności dofinansowywania przewozów pasażerskich i inwestycji infrastrukturalnych. Najdalej posuniętą prywatyzację przeprowadzono w Wielkiej Brytanii, gdzie przedsiębiorstwo British Rail podzielono na około 100 mniejszych, infrastrukturę przekazano prywatnym inwestorom, a działalność przewozową oparto na systemie koncesji i przetargów[18].

Skutki zmian w Stanach Zjednoczonych ocenia się jako pozytywne – zwiększyła się liczba przewozów oraz udział w ogólnej strukturze gałęziowej transportu ładunków, poprawiła się jakość usług i wskaźniki efektywności; praktyki monopolowe natomiast są skutecznie blokowane przez konkurencję ze strony innych gałęzi transportu[19].

Liberalizacja przeprowadzana w Europie przyniosła efekty w postaci wzrostu konkurencji na rynku transportu kolejowego. Łącznie do połowy 2006 r. wydano w UE prawie 700 licencji na przewozy ładunków i osób. Największy stopień liberalizacji rynku osiągnęła Wielka Brytania, Niemcy i Szwecja, czyli kraje, które najwcześniej rozpoczęły proces restrukturyzacji kolei[20]. Dzięki pojawianiu się prywatnych przedsiębiorstw oraz działaniom zreformowanych państwowych spółek na

---

[17] M. Antonowicz, *Liberalizacja kolejowego rynku towarowego w Polsce – stan i perspektywy*, „Przegląd Kolejowy" 2007, nr 1.

[18] J. Ostaszewicz, *Pionowa dekoncentracja kolei brytyjskich. Sukces czy niepowodzenie?* „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2005, nr 7-8; J. Engelhardt, W. Wardacki, P. Zalewski,wyd. cyt., s. 22-24.

[19] W. Bieńkowski, wyd. cyt., s. 194; Z. Taylor, A. Ciechański, wyd. cyt.

[20] Wskaźnik liberalizacji rynku LIB (którego 70% stanowi ocena przepisów prawnych obowiązujących w danym kraju, a 30% – ocena praktycznego stosowania tych przepisów: wydawania licencji i świadectw bezpieczeństwa, systemu stawek itp.) dla Wielkiej Brytanii wynosił w 2004 r. 7,7, w Niemczech i Szwecji natomiast – 7,1. M. Antonowicz, wyd. cyt.

rynkach transportu kolejowego zaczęła pojawiać się konkurencja. Przykładem są niemieckie i szwajcarskie koleje towarowe, które weszły na rynki innych państw – niemiecki Railion przejął holenderski NS Cargo, duński DSB Cargo i prywatny włoski SFM (tak powstały Railion Nederland, Railion Denmark i Railion Italia), szwajcarskie SBB Cargo utworzyło wraz z prywatną koleją niemiecką HGK przedsiębiorstwo SBB Cargo Deutschland, a we Włoszech samodzielnie SBB Cargo Italia, stanowiące konkurencję dla Railion. Pojawili się także konkurenci prywatni, np. niemieckie HGK, TX Logistik i Rail4Chem, holenderskie Shortlines BV (które zostało jednak przejęte przez Rail4Chem, a w TX Logistik część akcji wykupił państwowy przewoźnik włoski Renitalia Cargo). Udział nowych przedsiębiorstw kolejowych w przewozach towarowych największy jest w Wielkiej Brytanii, Estonii, Łotwie i Holandii (około 20%) oraz w Niemczech i Szwecji (10%). Jednak wciąż są obecne tendencje do koncentracji – np. w Wielkiej Brytanii w 2005 r. 90% rynku przewozów towarowych i 70% rynku przewozów pasażerskich obsługiwały cztery przedsiębiorstwa. Zaczęły również tworzyć się alianse, np. European Bulls, Ecco-Cargo czy New Entrants[21].

4. Podsumowanie

Na rynku transportu kolejowego problem niedostatecznej konkurencji jest powszechny i trudny do rozwiązania. Ma to związek ze specyfiką kosztów, których 50-70% stanowią koszty stałe, co przekłada się na malejące w miarę wzrostu pracy przewozowej przeciętne koszty całkowite. W związku z występującymi stale korzyściami skali często traktuje się koleje jako monopole naturalne[22]. Stąd też przed polityką transportową stoi trudne zadanie, a wszystkie dotychczasowe rozwiązania były obarczone pewnymi niedoskonałościami.

Wśród instrumentów, które zawiodły, można wymienić przejęcie całej branży przez państwo, które doprowadziło do niegospodarności, braku zdolności do konkurowania z innymi gałęziami transportu oraz do niedopasowania oferty do oczekiwań klientów. Nie przyniosło również oczekiwanych rezultatów ustawodawstwo antymonopolowe. Z porównania różnych modeli funkcjonowania kolei wynika, że właśnie w okresie największej regulacji, kiedy przedsiębiorstwa kolejowe miały ograniczony wpływ na kształtowanie stawek za przewozy, zbyt wysokie (w porównaniu do

---

[21] J. Ostaszewicz, *Pionowa…*; Z. Pawlicka, *Europejskie kolejowe przewozy towarowe: dobre perspektywy*, „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2005, nr 12; J. Ostaszewicz, *Konkurencja w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych*, „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2006, nr 4; M. Ucieszyński, *Prywatny towarowy transport kolejowy w 2005 r.*, „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2006, nr 7-8.

[22] P. Zalewski, *Liberalizacja i prywatyzacja rynku usług kolejowych to merytorycznie błędne i niebezpieczne hasło*, [w:] *II Kongres Transportowy Translog 2003*, Fundacja na rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003.

transportu drogowego), ceny i niższa jakość zepchnęły kolej z pozycji dominującej w systemie transportowym gałęzi.

Lepsze efekty przyniosło kształtowanie warunków wejścia na rynek. W przypadku oddzielenia infrastruktury i eksploatacji przewoźnikom łatwiej wejść na rynek (nie muszą ponosić kosztów budowy infrastruktury). Jednak widoczna w Europie gra rynkowa zaczęła ponownie ujawniać skłonności podmiotów rynkowych do koncentracji (bądź poprzez przejęcia, bądź łączenie się w alianse). Nie wystąpiły jednak typowe monopolistyczne praktyki stosowania wygórowanych cen i zaniedbywania jakości przewozów, ponieważ istnienie substytucyjnych gałęzi transportu skutecznie rekompensuje brak konkurencji wewnątrzgałęziowej, a o dostęp do rynku trzeba konkurować (licencje). Ukierunkowanie polityki transportowej na kształtowanie warunków wejścia na rynek wydaje się więc najskuteczniejszym z dotychczas stosowanych instrumentem przeciwdziałania negatywnym skutkom niedostatecznej konkurencji.

Literatura

Acocella N., *Zasady polityki gospodarczej. Wartości i metody analizy*, WN PWN, Warszawa 2002.

Antonowicz M., *Liberalizacja kolejowego rynku towarowego w Polsce – stan i perspektywy*, „Przegląd Kolejowy" 2007, nr 1.

Bieńkowski W., *Reaganomika i jej wpływ na konkurencyjność gospodarki amerykańskiej*, WN PWN, Warszawa 1995.

Dyrektywa Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (91/440/EWG), DzU L 237 z 24.08.1991 r., s. 25-28.

Ekonomia dla prawników i nie tylko, red. M. Bednarski, J. Wilkin, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2003.

Engelhardt J., Wardacki W., Zalewski P., *Transport kolejowy. Organizacja, gospodarowanie, zarządzanie*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995.

Frank R. H., *Mikroekonomia jakiej jeszcze nie było*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2007.

Friedman M., Friedman R., *Wolny wybór*, Wydawnictwo Aspekt, Sosnowiec 2006.

Państwo w gospodarce rynkowej, red. J. Żabińska, AE, Katowice 1992.

Liberalizacja i konkurencja na rynku transportowym w Europie, red. S. Dziadek, M. Michałowska, AE, Katowice 2000.

Ostaszewicz J., *Konkurencja w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych*, „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2006, nr 4.

Ostaszewicz J., *Pionowa dekoncentracja kolei brytyjskich. Sukces czy niepowodzenie?* „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2005, nr 7-8.

Pawlicka Z., *Europejskie kolejowe przewozy towarowe: dobre perspektywy*, „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2005, nr 12.

Rączka J., *Dlaczego państwo reguluje rynki – pozytywne teorie regulacji ekonomicznej*, „Ekonomista" 2002, nr 3.

Regulacyjna rola państwa we współczesnej gospodarce, red. D. Kopycińska, Katedra Mikroekonomii, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2006.

Rucińska D., *Cykle gospodarcze w transporcie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1992.
Taylor Z., Ciechański A., *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny" 2005, t. 77, z. 2.
Ucieszyński M., *Prywatny towarowy transport kolejowy w 2005 r.*, „Biuletyn Informacyjny Głównej Biblioteki Komunikacyjnej" 2006, nr 7-8.
Wielkopolski A., *Zarys gospodarczych dziejów transportu*, WKiŁ, Warszawa 1975.
Zalewski P., *Liberalizacja i prywatyzacja rynku usług kolejowych to merytorycznie błędne i niebezpieczne hasło*, [w:] *II Kongres Transportowy Translog 2003*, Fundacja na rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003.
http://www.conrail.com/history.htm.
http://ec.europa.eu/transport/rail.
http://www.stb.dot.gov.

THE EFFICIENCY OF ANTIMONOPOLISTIC POLICY INSTRUMENTS IN THE CONTEXT OF RAILROAD TRANSPORT

Summary

The paper analyzes instruments used in antimonopolistic policy for solving a problem of non sufficient competition in railroad transport. Rail is an example of the market with a strong tendency towards concentration. Neither free market policy nor nationalization of railroad transport did solve this problem. The aim of the paper is to present different public instruments used in transport policy and to identify which types of public regulations are able to bring effective solutions.