Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym

Niniejszy raport zawiera lub może zawierać stwierdzenia dotyczące rozwoju rynku oraz wpływu określonych działań na wielkość i dynamikę rozwoju rynku w przyszłości. Wszystkie te stwierdzenia, prognozy i szacunki zostały oparte na naszych najlepszych szacunkach w oparciu o informacje uzyskane ze źródeł określonych w odpowiednich częściach niniejszego dokumentu. Przyszłe wyniki i zdarzenia mogą istotnie odbiegać od tych prognoz i szacunków, na co może złożyć się szereg przyczyn, na przykład ogólna sytuacja na rynku, czynniki makroekonomiczne, trendy w polityce publicznej oraz w działaniach urzędów regulacyjnych, presja konkurencyjna, rozwój technologiczny, oraz czynniki w obszarze handlu, zarządzania, czy finansów. W związku z powyższym, nie można mieć pewności, że planowane wyniki lub szacunki zostaną osiągnięte.

Dane dotyczące wielkości przewozów w ramach grup asortymentowych za 2012 r. mają charakter prognozy; w momencie oddawania materiału do druku nie były one jeszcze dostępne.

© 2013, A.T. Kearney, Inc. Prawa autorskie zastrzeżone.

Spis treści

Podsumowanie 4

Punkt wyjścia 6

Perspektywy rozwoju 7

Wyzwania 9

Finansowanie infrastruktury 9

Infrastruktura 10

Wsparcie ze strony władz publicznych i problemy zarządcy 11

Zbieżność interesów 14

Perspektywy rozwoju rynków produktowych kolei 15

Węgiel 16

Kruszywa 19

Produkty rafinacji ropy naftowej 20

Wyroby chemiczne 22

Ładunki w kontenerach [przewozy intermodalne] 23

Koks 25

Rynek stali 26

Otoczenie konkurencyjne 28

Podsumowanie

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce będzie się rozwijał w okresie do 2020 r. na poziomie zbliżonym do wzrostu PKB, co jest pochodną przewidywanego rozwoju rynków towarów przewożonych koleją. Skorzystanie z pełnych możliwości, jakie niesie za sobą zwiększony popyt na usługi transportowe, będzie możliwe pod warunkiem poprawy infrastruktury kolejowej oraz rozstrzygnięcia kwestii jej finansowania, a co za tym idzie, kwestii wysokości opłat za dostęp

Rozwój rynku kolejowych przewozów towarowych jest pochodną dynamiki rynków towarów, które korzystają z kolejowych usług transportowych. W Polsce to przede wszystkim rynek węgla, kruszyw, koksu i produktów rafinacji ropy naftowej, wyrobów chemicznych oraz towarów przewożonych w kontenerach. Jak wskazują prognozy, do 2020 r. większość z nich utrzyma obecny poziom lub będzie się rozwijać. Dla rynku przewozów kolejowych oznacza to dodatkową pracę przewozową.

Tempo wzrostu przewozów kolejowych zależy jednak także od szeregu uwarunkowań, które sprawią, że kolej, zwłaszcza w relacji do przewozów drogowych, będzie – lub nie – atrakcyjnym środkiem transportu. W przypadku podjęcia aktywnych działań na rzecz atrakcyjności kolei, kolejowe przewozy towarowe mają szanse do 2020 r. rozwijać się, przy sprzyjających uwarunkowaniach rynkowych, w tempie nawet 3% rocznie. Podjęcie umiarkowanych działań pozwoli utrzymać dynamikę rozwoju na poziomie 1,1% rok do roku. Brak działań skazuje branżę na stagnację, a nawet, w przypadku niekorzystnych uwarunkowań na rynkach produktowych, na kurczenie się rynku kolejowych przewozów towarowych w tempie -1,0% rocznie.

Pierwszym i głównym obszarem, który wymaga zaadresowania, jest zły stan infrastruktury kolejowej. Bezpośrednio przekłada się ona na jakość oferowanych usług transportowych. Obecnie pociągi towarowe jeżdżą w Polsce ze średnią prędkością handlową na poziomie 26 km/h – przeszło dwukrotnie mniejszą niż średnia europejska. Opóźnienia w dostawach towarów sięgają średnio 6 godzin. Zły stan infrastruktury oraz pozostawiająca wiele do życzenia organizacja remontów i inwestycji przekładają się na utrudnienia w realizacji przewozów. Zły stan infrastruktury kolejowej jest wyzwaniem zwłaszcza w obliczu stale poprawiającej się kondycji polskich dróg.

Kolejnymi wyzwaniami, którymi należy się zająć, są opłaty za dostęp do infrastruktury oraz rosnące koszty głównego zarządcy infrastruktury. Dyskusja na temat wysokości opłat – zbyt dużej w ocenie przewoźników, porównujących je do cen europejskich oraz podkreślających niską jakość oferowanej w zamian infrastruktury – jest utrudniona ze względu na obowiązujący w Polsce system finansowania kolei. Obecnie, opłaty za dostęp stanowią przeszło 2/3 przychodów głównego zarządcy infrastruktury kolejowej. I choć dotacje z budżetu i środki z Funduszu Kolejowego dla PKP PLK z roku na rok rosną, wciąż zdecydowana większość kosztów pokrywana jest właśnie z opłat za dostęp; stąd waga problemu rosnącej bazy kosztowej zarządcy oraz konieczności jego restrukturyzacji.

Aktualne rozwiązanie w zakresie finansowania infrastruktury głównie z opłat za dostęp wydaje się jednakże, po niedawnym wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, nie do utrzymania – zarządca, w myśl unijnego prawa, może pobierać od przewoźników opłaty na poziomie kosztów krańcowych. Nie jest jasne, w jaki sposób ten problem zostanie rozwiązany; wydaje się jednak zasadne przypuszczać, że powstrzymanie wzrostu opłat, nie mówiąc o ich obniżeniu, przyczyni się do rozwoju rynku przewozów towarowych.

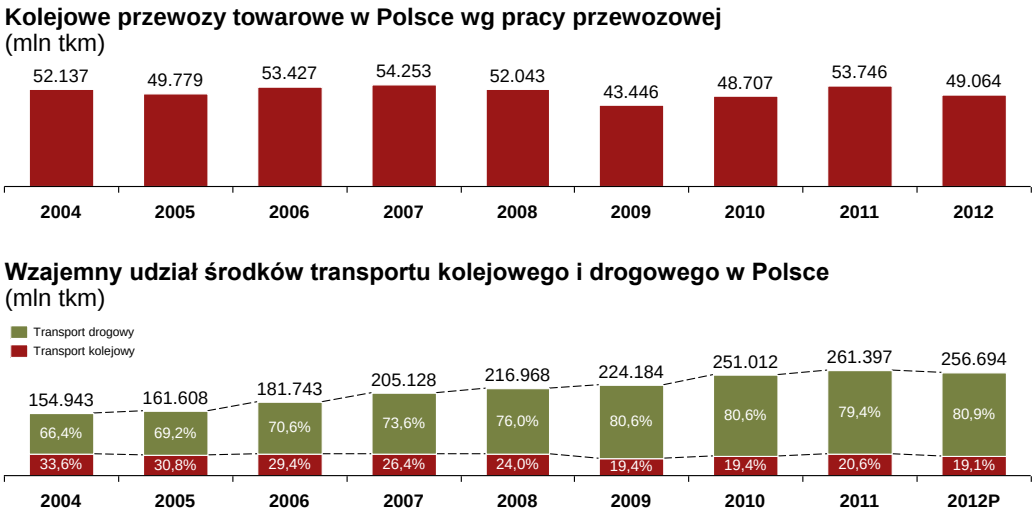
Rozwiązaniu powyższych wyzwań, sprzyja klimat promowania kolei – jako środka transportu przyjaznego środowisku i sprzyjającego pełnej integracji unijnego rynku – na poziomie Unii Europejskiej. Niemniej jednak decyzja o aktywnym wsparciu rozwoju przewozów kolejowych w dużej mierze należy do władz krajowych. W tym obszarze można dostrzec obiecujące sygnały, jak choćby zapowiedzi dotyczące alokacji środków na inwestycje kolejowe na najbliższe lata na poziomie 31,6 mld PLN – to ponad dwukrotnie więcej niż wartość inwestycji zrealizowanych w latach 2007-2011. Na ile uda się zwiększyć atrakcyjność przewozów kolejowych zależy także od determinacji Skarbu Państwa, większościowego udziałowca zarządcy infrastruktury, w optymalizacji jego bazy kosztowej. Ważną kwestią będzie także znalezienie rozwiązania kwestii wysokości stawek za dostęp.

I choć wydaje się, że to właśnie władze krajowe – jako większościowy właściciel PKP PLK oraz dysponent środków inwestycyjnych – mogą mieć największy wpływ na zwiększenie atrakcyjności kolejowego transportu towarowego w Polsce, inni interesariusze, zwłaszcza przewoźnicy, mogą je aktywnie wesprzeć w identyfikacji najlepszych rozwiązań. Forum dla wypracowania wspólnych, sprzyjających rozwojowi branży rozwiązań mógłby być, jak pokazały przykłady innych rynków z aktywną rolą niezależnych organów regulacyjnych, Urząd Transportu Kolejowego, od jakiegoś czasu aktywnie wspierający dyskusję pomiędzy różnymi graczami na rynku. A jest o co zawalczyć.

Punkt wyjścia

Polska to drugi po Niemczech największy w Europie rynek kolejowych przewozów towarów. Niecałą dekadę po otwarciu europejskiego rynku przewozów towarowych, w Polsce funkcjonuje ponad 50 aktywnych przewoźników. Pomijając korzystne położenie geograficzne, na przecięciu międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, na korzyść kolei w Polsce przemawia baza surowcowa i struktura krajowego przemysłu.

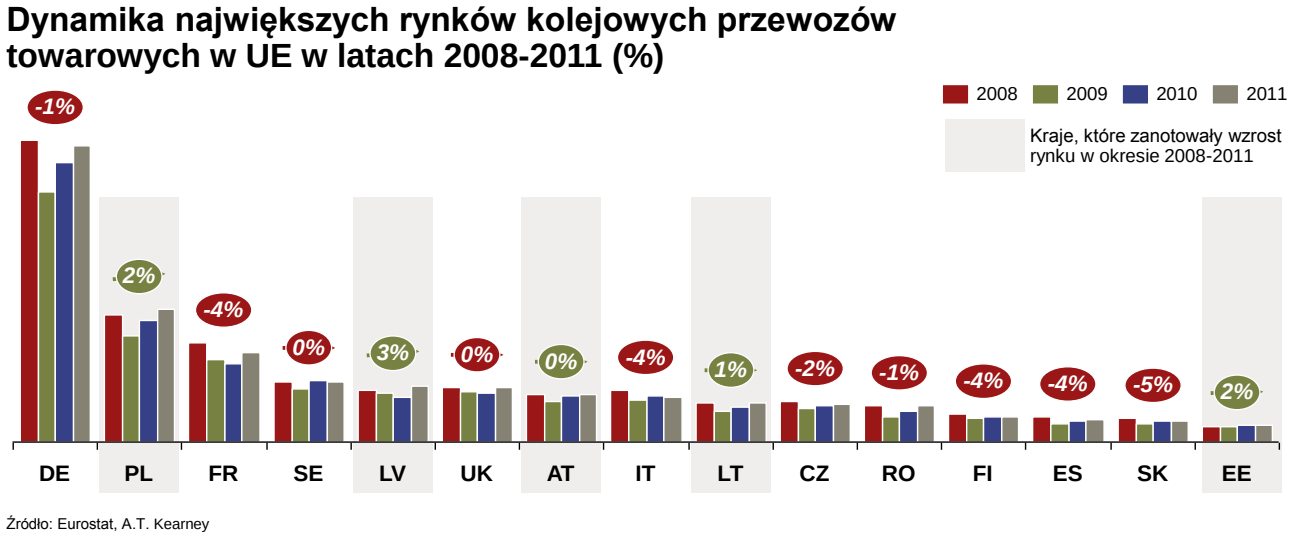
W ostatniej dekadzie kolejowy transport towarowy w Polsce rozwijał się powoli, zwłaszcza w porównaniu do transportu drogowego. Podczas gdy na przestrzeni ostatnich lat przewozy towarowe koleją notowały okresowe wahania, transport drogowy systematycznie rósł - na średnim poziomie 8,4% rocznie, zwiększając udział w przewozach z 66% do 81%. To transport drogowy jest głównym beneficjentem zwiększonego zapotrzebowania na usługi transportowe.



Źródło: GUS, Eurostat, UTK, Analiza A.T. Kearney

Wykres 1: Wielkość i dynamika rozwoju rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce

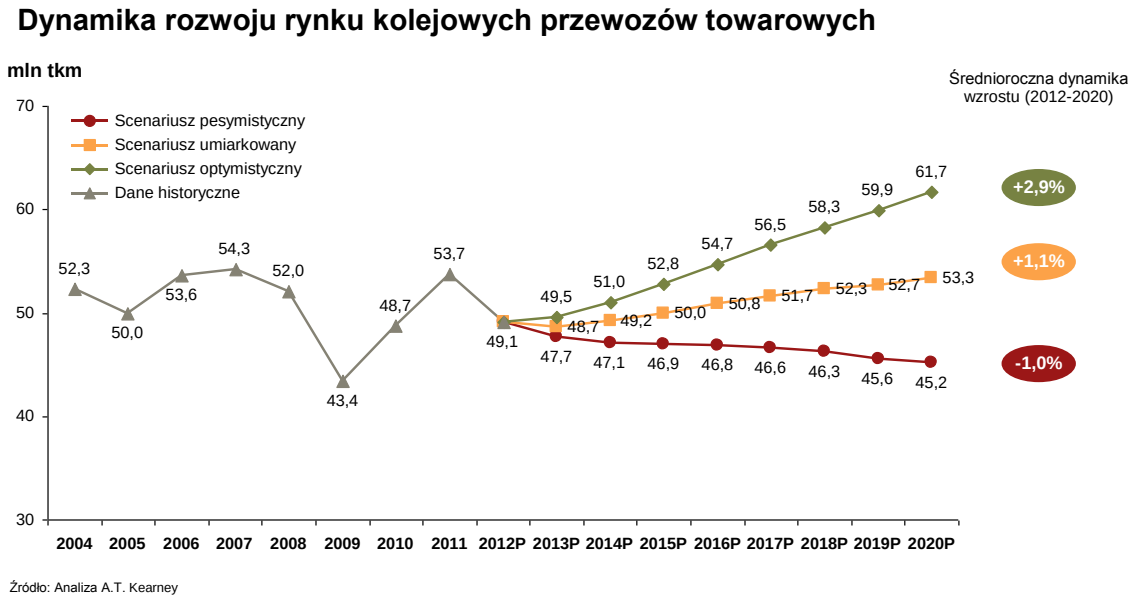
Należy przy tym zauważyć, że ostatnie lata osłabienia gospodarczego odbiły się na przewozach kolejowych w całej Europie, przy czym Polska dobrze wypadła na tle innych państw. W okresie 2008-2011, spośród krajów Unii Europejskiej Polska, obok krajów nadbałtyckich, odnotowała najwyższy wzrost wolumenu przewozów towarowych, przekraczając w 2011 roku wolumen przewozów z przedkryzysowego 2008 roku.



Wykres 2: Dynamika rozwoju rynku kolejowego w krajach Unii Europejskiej w latach 2008-2011

Perspektywy rozwoju

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce czeka w najbliższych latach interesujący okres. Przyjmując za punkt wyjścia różne dynamiki wzrostu na poszczególnych rynkach produktowych, które korzystają z transportu kolejowego, oraz różny udział transportu kolejowego w obsłudze tych rynków, widać, że tempo rozwoju kolei może kształtować się następująco:



Wykres 3: Prognoza rozwoju polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych na lata 2012-2020

Jeśli przyjąć umiarkowany scenariusz, na który składa się ostrożna prognoza rozwoju rynków produktowych oraz udział kolei w rynku przewozów na obecnym poziomie, można spodziewać się, że kolejowy transport towarów zwiększy się do 2020 r. średnio o 1,1% w skali roku. Przyjmując najbardziej optymistyczny

scenariusz, zakładający zarówno pozytywny rozwój rynków produktowych oraz zwiększenie udziału kolei w rynku przewozów, można oczekiwać, że rynek będzie rósł do 2020 r. na poziomie +3,0% w skali roku. Najbardziej negatywny scenariusz, zakładający zarówno niekorzystny rozwój rynków produktowych, jak i spadek udziału kolei w przewozach na rzecz transportu drogowego oznacza kurczenie się rynku kolejowego średnio o -1,0% rocznie.

O ile interesariusze rynku kolejowego mają niewielki wpływ na rozwój rynków produktowych, ich działania na rzecz wzmocnienia atrakcyjności transportu kolejowego mogą znacząco poprawić – lub w przypadku ich braku – pogorszyć szanse na rozwój kolejowego transportu towarów. Już na pierwszy rzut oka widać, iż nawet w przypadku materializacji pesymistycznego scenariusza rozwoju rynków produktowych, o ile podjęte zostaną działania zwiększające atrakcyjność kolei, wciąż ma ona szanse na wzrost (dolny wiersz poniższej tabeli).

Scenariusz rozwoju rynków produktowych	Wysiłki na rzecz zwiększenia atrakcyjności kolei: Brak		Umiarkowane		Znaczące	
Optymistyczny	-0,3%		+2,0%		+3,0%	
	-1.173 mln tkm	-2,4%	+8.418 mln tkm	+17,2%	+13.176 mln tkm	+26,9%
Umiarkowany	-0,6%		+1,1%		+2,1%	
	-2.413 mln tkm	-4,9%	+4.645 mln tkm	+9,5%	+9.079 mln tkm	+18,5%
Pesymistyczny	-1,0%		+0,6%		+1,6%	
	-3.720 mln tkm	-7,6%	+2.377 mln tkm	+4,8%	+6.551 mln tkm	+13,4%

Średnioroczne tempo wzrostu (CAGR) między 2012 a 2020	+1,1%	*Obszar koła oznacza wzrost lub spadek wolumenu*
Bezwzględny wzrost lub spadek wolumenu między 2012 a 2020	+4.645 MTkm +9,5%	*Względny wzrost lub spadek wolumenu między 2012 a 2020*

Wykres 4: Symulacja rozwoju polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych w okresie 2012-2020

W zaprezentowanej prognozie zmiany udziału kolei we wzroście wolumenów przewozów zostały oszacowane na podstawie danych historycznych; odchylenia udziału kolei w przewozach z okresu pomiędzy 2008 i 2011 r. stanowią podstawę do określenia możliwych wariantów udziałów kolei w rynku w okresie do 2020 roku – zarówno na korzyść, jak i szkodę transportu kolejowego, w zależności od tego, czy i jakie działania będą podejmowane na rzecz zwiększenia jego atrakcyjności.

Jeśli w prognozowanym okresie nie dojdzie do zasadniczych usprawnień funkcjonowania transportu kolejowego, zwłaszcza poprawy infrastruktury, transport kolejowy straci udziały w ogólnym wzroście rynku przewozów. Wpływ braku poprawy warunków do świadczenia usług transportowych na kolei przedstawia druga kolumna, oznaczona nagłówkiem „brak"; jak widać, w przypadku braku działań, nawet przy optymistycznym scenariuszu rozwoju rynków produktowych, kolej straci, zmniejszając swój udział w rynku z poziomu 19% w 2012 do 15% w 2020.

O ile zostaną zrealizowane zaplanowane inwestycje, mające na celu poprawę jakości infrastruktury kolejowej, można oczekiwać, iż kolei uda się powiększyć wolumen przewozów w stosunku do stanu obecnego. Należy jednakże podkreślić, że utrzymanie status quo na kolei nie wystarczy, by utrzymać udziały w rosnącym rynku. Bieżące ulepszenia są konieczne nie tylko po to, by utrzymać bieżący poziom wolumenów, ale także by

stworzyć dla przewoźników kolejowych warunki do tego, by mogli odpowiadać na rosnące oczekiwania klientów oraz zapotrzebowanie. Jak można zauważyć w kolumnie 3 powyższej tabeli z nagłówkiem „umiarkowane", takie wysiłki zostaną niejako nagrodzone w postaci bezwzględnego wzrostu wolumenów obsługiwanych przez kolej, niezależnie od rozwoju sytuacji na rynkach produktowych. Oznacza to, że nawet w przypadku materializacji negatywnego scenariusza rozwoju rynków produktowych, wzrost rynku kolejowego jest wciąż możliwy. Niemniej jednak w takiej sytuacji należy się spodziewać, że kolej straci względny udział w rynku na rzecz transportu drogowego z obecnych 19% do 16-17% w 2020 roku.

Jedynie poważne działania mające na celu zwiększenie atrakcyjności kolei jako środka transportu pozwolą kolei w pełni wykorzystać spodziewany wzrost całego rynku przewozów. Należy tu wymienić zasadniczą poprawę stanu infrastruktury kolejowej, prowadzenie inwestycji odpowiadających oczekiwaniom rynku przewozów (w tym sposób ich prowadzenia minimalizujący utrudnienia bieżącej działalności operacyjnej), wprowadzenie usprawnień w organizacji ruchu, restrukturyzację zarządcy infrastruktury czy w końcu obniżenie stawek dostępu. Możliwe wyniki, na jakie w takiej sytuacji kolej może liczyć, pokazuje ostatnia kolumna powyższej tabeli (o nagłówku „znaczące"). Jeśli wzmożone wysiłki na rzecz poprawy atrakcyjności kolei zbiegną się z pozytywnym rozwojem rynków produktowych, w 2020 roku transport kolejowy może zwiększyć wolumen przewożonych ładunków o ponad 25% w stosunku do 2012 r. W takiej sytuacji kolej będzie także w stanie utrzymać, w warunkach zwiększającego się rynku, dotychczasowy w nim udział – na poziomie 19%. To oznacza, że kolej będzie w stanie konkurować z transportem drogowym, przełamując negatywny trend utraty udziału w rynku, jaki miał miejsce w ostatnich dekadach.

Wyzwania

Od lat wiele kontrowersji na rynku przewozów kolejowych budzi sposób finansowania kolei – w Polsce opłaty za dostęp do infrastruktury stanowią pokaźną część przychodów zarządcy infrastruktury. Inaczej niż w innych krajach europejskich, zaangażowanie państwa w utrzymanie kolei jest niewielkie. Niedawny wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, zwracający uwagę, że zarządca infrastruktury powinien pobierać od przewoźników opłaty za dostęp na poziomie kosztów krańcowych, stawia pod dużym znakiem zapytania utrzymanie systemu w dotychczasowym kształcie.

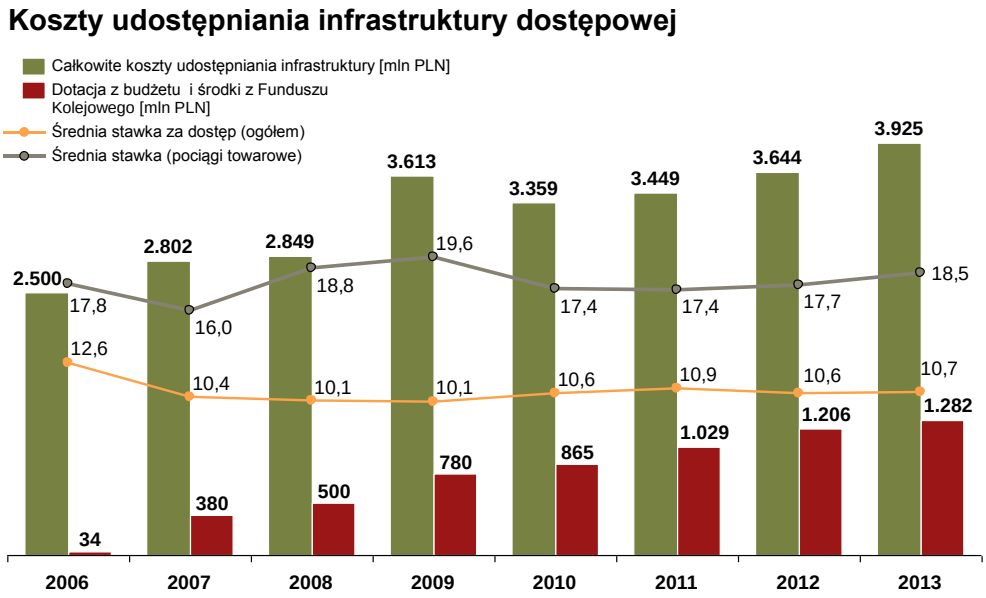
Problem wysokości stawek dostępu do infrastruktury to w istocie problem, który dotyka głównych systemowych problemów kolejowego status quo. Wysokie stawki wynikają z następujących czynników:

- Ograniczonych źródeł finansowania infrastruktury kolejowej
- Rosnących kosztów utrzymania infrastruktury
- Niewielkich możliwości ingerencji regulatora rynku kolejowego w skuteczne egzekwowanie niezbędnych zmian na rynku kolejowym

Finansowanie infrastruktury

Inaczej niż w innych krajach europejskich, wsparcie kolei ze strony państwa jest w Polsce umiarkowane. Obecnie, PKP PLK zarządzająca ponad 90% krajowej infrastruktury, choć ma ograniczone możliwości pozyskiwania przychodów ze źródeł alternatywnych do przewozów, otrzymuje wsparcie ze środków publicznych na poziomie ok. 25% swoich przychodów, z czego nie jest w stanie pokryć kosztów utrzymania rozległej infrastruktury. I choć z roku na rok dotacje ze środków publicznych się zwiększają, rosną także koszty udostępniania infrastruktury. Wciąż zdecydowana większość ciężaru utrzymania infrastruktury spada na przewoźników towarowych. Średnie stawki za dostęp dla przewoźników towarowych kształtują się na prawie

dwukrotnie wyższym poziomie w stosunku do przewoźników pasażerskich i nie widać tendencji do zmniejszania tej różnicy.



Źródło: A.T. Kearney na podstawie danych UTK (2013)

Wykres 5: Koszty i finansowanie infrastruktury dostępowej ze środków publicznych

W 2010 i 2011 roku, odpowiednio 68% i 65% przychodów zarządcy pochodziło z tytułu udostępniania linii kolejowych. To znacznie wyższy poziom niż by wynikało z przepisów unijnych, które mówią o naliczaniu opłat „po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu". Jak wskazuje przykład brytyjski, opłaty oparte na tej formule pokrywałyby ok. 10% kosztów zarządcy. W najbliższych latach można spodziewać się zmiany sposobu finansowania infrastruktury. Jak wskazuje Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku, opracowana przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej obecnie stosowane rozwiązanie finansowania infrastruktury kolejowej trzeba będzie zmienić.

Infrastruktura

Wysokie stawki dostępu są dla przewoźników oferujących swoje usługi na polskiej infrastrukturze o tyle bolesne, że nie przekładają się na jej jakość, która pozostawia wiele do życzenia. Ze względu na zły stan techniczny infrastruktury obecnie przeciętna prędkość handlowa wynosi ok. 26 km/h i jak wskazują dane, z roku na rok się pogarsza, zwiększając dystans w stosunku do średniej europejskiej na poziomie przekraczającym 50km/h. Niska prędkość, z jaką mogą poruszać się pociągi to jedno. Istotnym problemem, jak sygnalizują przewoźnicy, są także punktowe ograniczenia prędkości, często związane, paradoksalnie, z pracami mającymi na celu poprawę jakości infrastruktury. Problemem są także opóźnienia. Jak podaje Urząd Transportu Kolejowego, w 2012 r. w ruchu krajowym około połowy pociągów towarowych nie dotarło do celu na czas. Średni czas ich opóźnienia w ostatnim kwartale roku, kiedy odbywa się najwięcej przejazdów, doszedł do 376 minut Niewiele lepiej jest w przypadku ruchu międzynarodowego.

Do czynników zwiększających opóźnienia należą częste kradzieże trakcji, występowanie wąskich gardeł, awarie infrastruktury oraz prowadzone prace modernizacyjne. Dużym problemem jest także nieoptymalne

planowanie i informowanie o remontach; przewoźnicy często dowiadują się o ograniczeniach w ruchu w ostatniej chwili.

Utrudnienia w realizacji usług przekładają się na zwiększone koszty operacyjne przewoźników – niska prędkość, postoje, opóźnienia wiążą się z koniecznością wydłużania pracy zespołu, jak również zwyżką kosztów związanych bezpośrednio z obsługą przejazdu tj. kosztami energii. W przypadku, gdy zarządca infrastruktury zmienia trasę przejazdu ze względu na prowadzone na infrastrukturze roboty – przewoźnicy oprócz kosztów własnych muszą ponieść zwiększone koszty dostępu do infrastruktury, które wynikają z różnicy w długości czy parametrach trasy objazdu w stosunku do oryginalnie planowej.

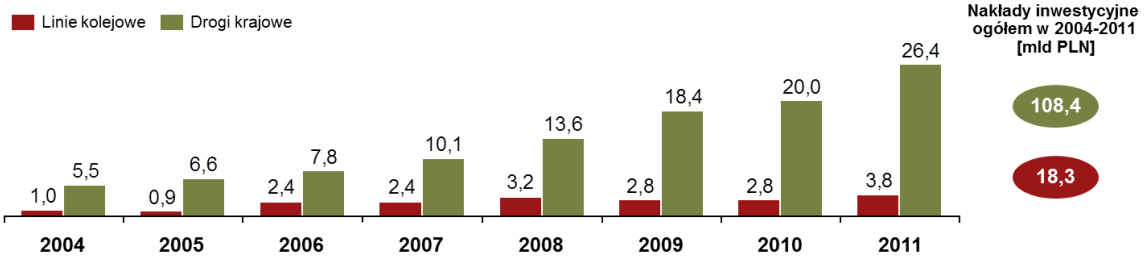
W ciągu ostatnich lat prowadzone są prace nad poprawą stanu infrastruktury kolejowej. W latach 2007-2011 wydano na nie ponad 18 mld zł. Prace modernizacyjne maja być kontynuowane w najbliższych latach. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w „Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015" zapowiada kwotę 31,6 mld zł na realizację 135 projektów, które będą finansowane przede wszystkim ze środków unijnych oraz budżetu państwa. Bezpośrednimi efektami realizacji Programu, zgodnie z zapowiedziami, ma być m.in. zdecydowana poprawa stanu techniczno-eksploatacyjnego prawie 5 tys. km torów, podwyższenie maksymalnej prędkości jazdy pociągów do 200 km/h na 299 km torów, zwiększenie prędkości o co najmniej 30 km/h w stosunku do osiąganej obecnie na długości 3 900 km torów, jak również zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym poprzez budowę 398 bezkolizyjnych skrzyżowań. W przypadku tych inwestycji, jak wskazują przewoźnicy, osobnym problemem jest zaangażowanie środków w modernizację tras, które nie są kluczowe z punktu widzenia transportu towarów.

Poza zapowiedzianymi na najbliższe lata środkami, przewiduje się, że nowa perspektywa budżetowa na lata 2014-2020 będzie także zawierała znaczące środki na inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej. Tu znów wyzwaniem będzie odpowiednia alokacja środków, tak by inwestycje dotyczyły zarówno tras istotnych dla transportu pasażerskiego, jak i towarowego.

Wsparcie ze strony władz publicznych i problemy zarządcy

Problemy z infrastrukturą to pochodna umiarkowanego zaangażowania państwa w transport kolejowy. W ostatnich latach wyraźnie widać, że priorytetem władz jest wsparcie dla rozbudowy infrastruktury drogowej. Proporcja nakładów inwestycyjnych na rozwój obu środków transportu w latach 2004–2011, na co zwraca uwagę niedawny raport Najwyższej Izby Kontroli, wyniosła 86:14 – na niekorzyść kolei. Rekomendacja Komisji Europejskiej promuje, w ramach polityki zrównoważonego rozwoju transportu, podział nakładów inwestycyjnych na drogi i kolej w proporcji 60:40.

Realizacja inwestycji w transport drogowy i kolejowy w latach 2004-2011 [mld PLN]



Źródło: NIK

Wykres 6: Inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową w latach 2007-2011

Większe zaangażowanie państwa we wspieranie rozwoju transportu kolejowego to warunek konieczny, ale, niestety, niewystarczający. Dużym wyzwaniem jest wciąż problem z realizacją inwestycji infrastrukturalnych po stronie zarządcy infrastruktury. Najlepiej obrazują go problemy w zakresie niepełnego wykorzystania środków inwestycyjnych w ramach unijnego budżetu na lata 2007-2013. Z zaplanowanych na lata 2007-2011 19,2 mld PLN PKP PLK zdołała zrealizować 78% planu. Pełne wykorzystanie środków w kolejnych latach też wciąż stoi pod znakiem zapytania. Co ważne, w przypadku niewykorzystania środków pomocowych w terminie, mogą one zostać utracone.

Wykres 7: Inwestycje PKP PLK w latach 2007-2011

Wyniki kontroli, jaką wobec PKP PLK przeprowadził NIK za lata 2010, 2011 i pierwszą połowę 2012 wskazują niewystarczające przygotowanie organizacyjno-instytucjonalne po stronie PKP PLK jako jedną z przyczyn opóźnień w realizacji zaplanowanych inwestycji. Wśród powodów wskazywane są m.in. opóźnienia w przeprowadzaniu przetargów, zmiany dokonywane w projektach czy też nierzetelne przygotowania dokumentów niezbędnych do uzyskania pozwoleń administracyjnych. W ich rezultacie, średni czas od złożenia dokumentów do podpisania umowy o dofinansowanie wyniósł w audytowanym okresie 383 dni.

Oprócz problemu niepełnego wykorzystania dostępnego finansowania, zmniejszającego tempo usprawnień infrastruktury, problemem po stronie zarządcy infrastruktury są także wysokie – i rosnące - koszty bieżącej działalności. Jak wskazano wcześniej, zdecydowana większość kosztów zarządcy jest pokrywana ze środków pochodzących z opłat przewoźników za dostęp do infrastruktury. Im wyższe koszty, tym mniejsze znaczenie ma zwiększająca się pula środków publicznych. Wobec konieczności zapewnienia sobie przychodów zarządca nie zdecyduje się na obniżenie stawek dostępu. W tym kontekście, w 2012 roku Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zatwierdzając nowy cennik PKP PLK, wezwał zarządcę infrastruktury do przedstawienia wiarygodnego programu restrukturyzacji. Ponieważ podejmowane przez zarządcę działania nie ponoszą za sobą oczekiwanych przez rynek zmian, temat restrukturyzacji PKP PLK jest uważany za jedno z flagowych wyzwań polskich kolei. Wsparcie UE dla transportu kolejowego

Budowa nowoczesnej, konkurencyjnej sieci kolejowej jest priorytetem dla UE, istotnym zarówno z uwagi na sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego UE, jak i z racji rozwoju zrównoważonego systemu transportowego. W ciągu ostatnich dwóch dekad Unia Europejska czyniła starania, by wykorzystać mocne strony i istniejące szanse europejskiego sektora kolejowego. Działania Komisji Europejskiej koncentrowały się na trzech głównych obszarach: (1) otwarcie rynku transportu kolejowego, by zwiększyć konkurencję, (2) wzrost interoperacyjności i bezpieczeństwa krajowych sieci kolejowych oraz (3) rozwój infrastruktury kolejowej.

Liberalizacja i integracja systemu kolejowego Unii Europejskiej wymagała wprowadzenia szeregu "pakietów" prawnych. W styczniu 2013 r. ten proces legislacyjny wkroczył w nową, kluczową fazę wraz z opublikowaniem wstępnej wersji „Czwartego Pakietu", bazującego na trzech poprzednich Pakietach. Komisja Europejska proponuje, by do końca 2019 r. przewoźnicy kolejowi uzyskali możliwość świadczenia wszystkich usług we wszystkich krajach członkowskich UE. Co więcej, obowiązkowy ma się stać rozdział funkcji zarządzania infrastrukturą kolejową od świadczenia usług przewozowych.

Techniczna harmonizacja systemów kolejowych oraz rozwój kluczowych transgranicznych tras kolejowych wraz z lepszymi połączeniami między UE i państwami sąsiednimi również pomaga przełamać bariery konkurencyjności sektora kolejowego. Istniejąca od 2006 r. Europejska Agencja Kolejowa odgrywa kluczową rolę w promowaniu interoperacyjności i harmonizacji standardów technicznych, w którym to procesie niezbędna jest współpraca pomiędzy państwami członkowskimi UE a interesariuszami kolejowymi. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) jest głównym projektem przemysłowym wdrażanym w Europie. W chwili obecnej na granicach między różnymi narodowymi systemami kolejowymi istnieje wiele technicznych barier, które ograniczają płynność transportu kolejowego. Projekt ERTMS ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i konkurencyjności transportu kolejowego przez poprawę wydajności i obniżenie kosztów.

Budowa transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), w oparciu o wzajemne połączenia i interoperacyjność krajowych sieci transportowych, w tym transportu kolejowego, ma ogromne znaczenie dla konkurencyjności gospodarki UE i jej zrównoważonego rozwoju. W ramach rozwoju TEN-T rozpoczęto do tej pory realizację ponad 40 projektów, z których część już się zakończyła. Zakres projektów obejmuje zarówno studia wykonalności, jak i modernizację tras kolejowych.

Z uwagi na wzrost ruchu między państwami członkowskimi, który do 2020 r. ma się podwoić, konieczne są inwestycje uzupełniające i modernizujące sieć transeuropejską. Jeśli infrastruktura miałaby zostać rozwinięta tak, by odpowiedzieć na popyt na usługi transportowe, koszt jej rozwoju w latach 2010-2030 został oszacowany na ponad 1,5 biliona euro. Unia Europejska wspiera wdrożenie TEN-T za pomocą wielu środków finansowych – poprzez program TEN-T, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, a także pożyczki i gwarancje kredytowe Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Zważywszy na nacisk, jaki stawia Unia Europejska na rozwój transportu kolejowego oraz pokaźne środki finansowe, jakie na ten cel przeznacza, można się spodziewać dodatkowych korzyści dla rozwoju polskich kolei – zarówno infrastruktury, jak i przewoźników kolejowych. Dzięki zniesieniu utrudnień o charakterze technicznym i formalnym polscy przewoźnicy będą mogli swobodnie rozszerzać obszar działalności. Przebieg dwóch z dziewięciu międzynarodowych korytarzy transportu kolejowego w Polsce też przyczyni się do wzrostu atrakcyjności przewozów towarowych.

Zbieżność interesów

Wyzwania, jakie stoją przed polską koleją nie należą do najprostszych; ich rozwiązanie wymaga przemyśleń oraz uwzględnienia różnych celów i potrzeb zainteresowanych stron. Niemniej jednak wydaje się, że obecnie występują okoliczności sprzyjające wprowadzeniu zmian. Okazją jest choćby konieczność odniesienia się do kwestii zmiany sposobu finansowania infrastruktury kolejowej. Co ważne, wszystkie zainteresowane strony mogą tylko skorzystać na przeprowadzeniu zmian na polskich kolejach.

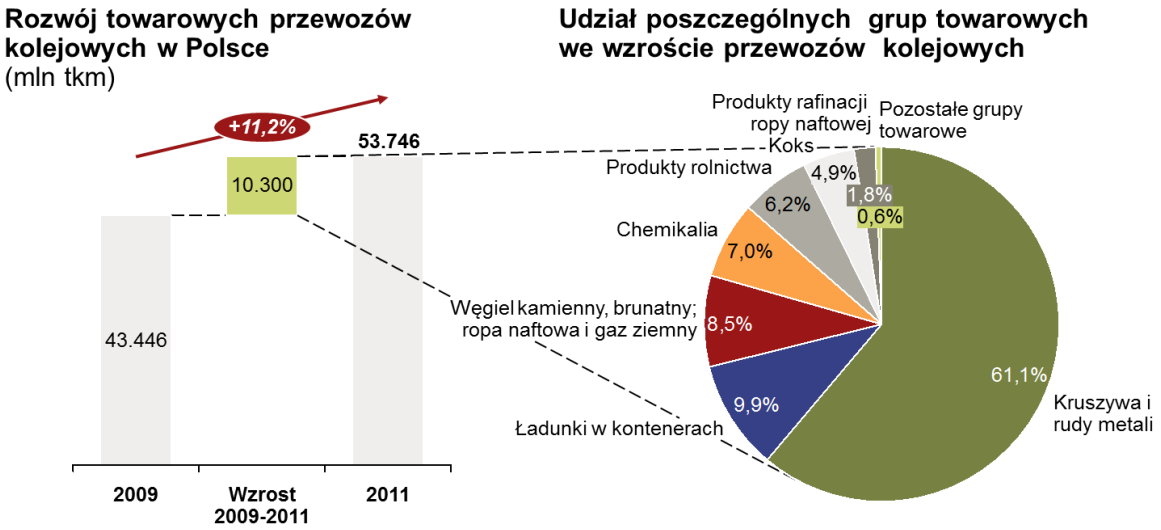
Interesariusz	Korzyści ze zmian
Państwo / właściciel infrastruktury	• Wsparcie strategicznych gałęzi gospodarki (oparta na węglu energetyka, budownictwo, zwłaszcza w okresie inwestycji) • Zwiększenie wymiany gospodarczej na dłuższe odległości, w tym wsparcie eksportu i krajowego wzrostu gospodarczego; wyższe przychody z tytułu podatków • Realizacja polityki na rzecz ochrony środowiska
Unia Europejska	• Pogłębienie integracji wspólnego rynku przewozów towarów i osób • Realizacja polityki na rzecz ochrony środowiska
Zarządca infrastruktury	• Większa stabilność biznesu • Rozstrzygnięcie kwestii źródeł finansowania infrastruktury • Pełne wykorzystanie środków unijnych na rozwój
Przewoźnicy	• Większa stabilność biznesu • Możliwość poprawy warunków świadczenia usług • Wyższe przychody
Nadawcy towarów / kluczowe branże polskiego przemysłu	• Zmniejszone koszty operacyjne (większa efektywność logistyki, niższe bezpośrednie koszty logistyczne) • Możliwość poszerzenia bazy dostawców i klientów (w tym na inne kraje) poprzez szybsze i pewniejsze dostawy

Perspektywy rozwoju rynków produktowych kolei

Jak wspomniano wcześniej, na rozwój rynku kolejowych przewozów towarowych wpływać będzie dynamika rozwoju rynków towarów, które korzystają z przewozów kolejowych. Można w tym obszarze spodziewać się pozytywnych zjawisk. Dodatkowo, zmieni się nieco struktura portfela towarów przewożonych koleją.

Ostatnie lata znaczącego spowolnienia gospodarczego nie należały do najłatwiejszych dla przewoźników kolejowych w całej Europie. Zmniejszona wymiana handlowa, niska dynamika wzrostu gospodarek krajowych pociągnęły za sobą spadek produkcji przemysłowej i konsumpcji, co bezpośrednio przełożyło się na ograniczenie wolumenu przewozów towarów. Na tym tle sytuacja w Polsce kształtowała się w ostatnich latach nieco korzystniej. Wpływ na to miały z jednej strony mniejszy wpływ kryzysu globalnego na krajową gospodarkę i utrzymanie wzrostu gospodarczego, z drugiej obsługa zwiększonych inwestycji infrastrukturalnych i związanych z przygotowaniami do finałów turnieju Euro2012.

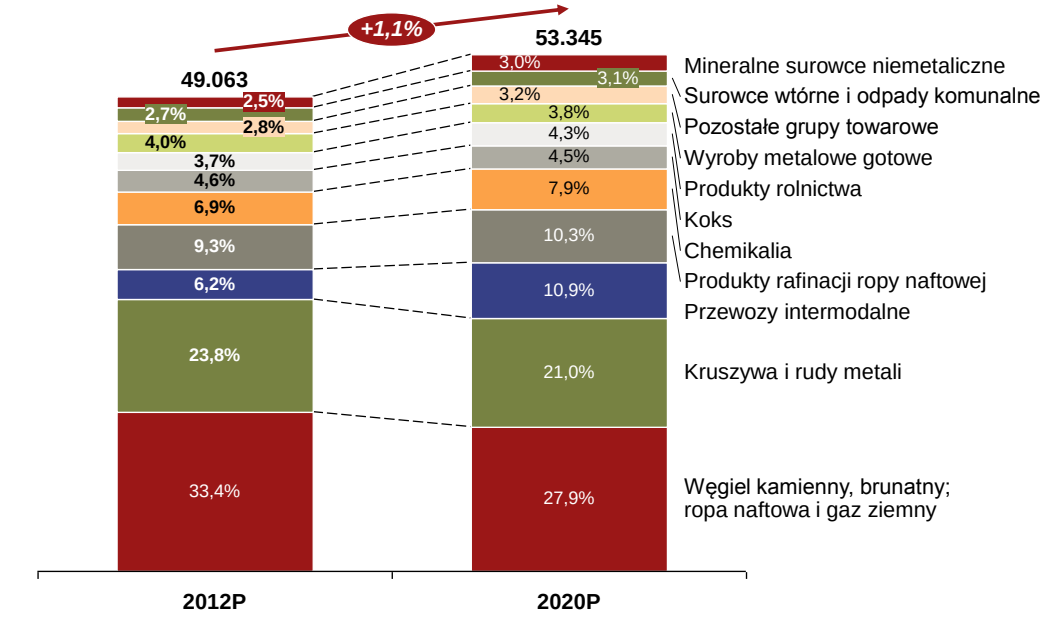
W ostatnich latach, jak wskazują poniższe dane, jedna grupa towarów stanowiła główny motor rozwoju kolejowego transportu w Polsce – to kruszywo w największym stopniu przyczyniły się do wzrostu kolejowych przewozów.



Źródło: GUS, Analiza A.T. Kearney

Wykres 8: Charakterystyka wzrostu przewozów kolejowych w latach 2009-2011

Biorąc pod uwagę rozwój, jakiego można spodziewać się do 2020 roku na poszczególnych rynkach towarów przewożonych koleją, na koniec okresu portfel asortymentowy polskiej branży kolejowych przewozów towarowych zmieni nieco postać.



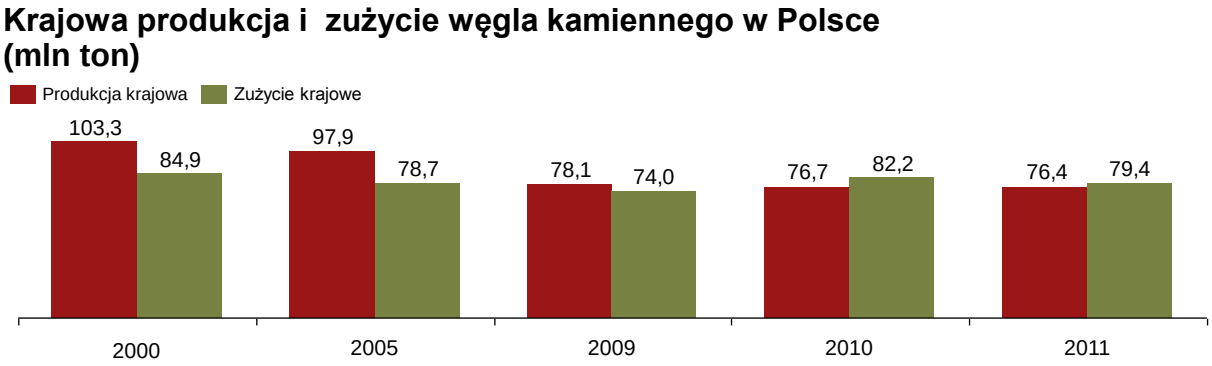
Źródło: GUS, Analiza A.T. Kearney

Wykres 9: Porównanie asortymentu towarów przewożonych koleją w 2012 i 2020

Jak widać, w ciągu najbliższej dekady największe zmiany w portfelu towarów nastąpią w odniesieniu do udziału węgla oraz kruszyw. Znacząca zmiana na korzyść będzie miała miejsce w odniesieniu do przewozów intermodalnych – zanotują one dynamiczny wzrost i staną się trzecią grupą asortymentową przewozów. Dodatkowymi beneficjentami będą produkty rafinacji ropy naftowej, chemikalia, koks, a także produkty rolnicze.

Węgiel

Rozpoczynając od rynku najważniejszego obecnie towaru transportowanego koleją; od wielu lat na rynku węgla kamiennego mamy do czynienia z powolnym spadkiem krajowej produkcji tego surowca w Polsce – od 2000 r. na średniorocznym poziomie -3%. Podobnie w przypadku krajowego zużycia węgla kamiennego obserwujemy trend malejący. Pomimo tego, Polska wciąż należy do czołówki regionalnych producentów węgla oraz jego największych konsumentów.



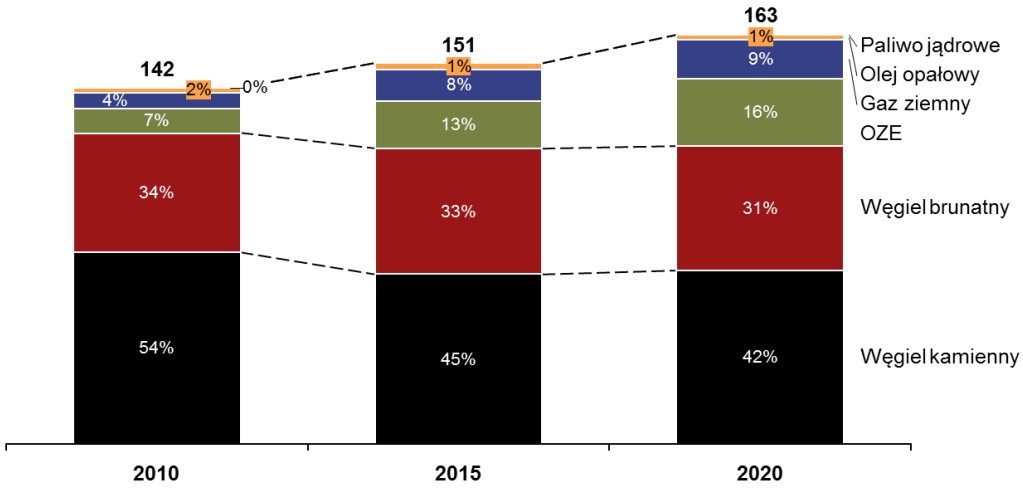
Źródło: GUS, A.T. Kearney

Wykres 10: Krajowa produkcja i zużycie węgla kamiennego w Polsce

W ciągu najbliższej dekady należy spodziewać się, że krajowe zużycie, a co za tym idzie wolumen przewożonego węgla będzie się stopniowo zmniejszał. Według prognoz Ministerstwa Gospodarki, zużycie węgla kamiennego na rynku krajowym utrzyma się przez najbliższe lata na poziomie nieco niższym niż w 2011 r. z dynamiką spadku -0,3% średniorocznie.

Spadek będzie powodowany przede wszystkim zmniejszającym się zapotrzebowaniem na węgiel ze strony energetyki zawodowej, do której trafia obecnie 60-70% wydobywanego węgla. W związku z rosnącą rolą innych surowców energetycznych oraz dostosowywaniem technologicznym sektora do wykorzystania nowych źródeł energii prognozuje się, że udział węgla kamiennego w portfelu surowców energetycznych spadnie z poziomu 54% w 2010 do 42% w 2020, przy czym należy pamiętać, iż zapotrzebowanie na energię ogółem będzie się zwiększało.

Prognoza zużycia paliw do produkcji energii elektrycznej (TWh)



Źródło: A.T. Kearney, Projekt Polityki Energetycznej Polski do 2030 r., GUS; Aktualizacja Prognozy zapotrzebowania na paliwa i energię do roku 2030 – 09.2011

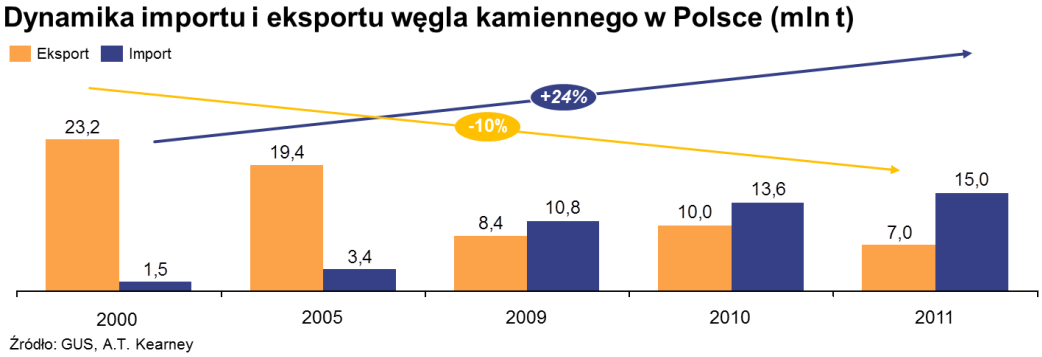
Wykres 11: Prognoza zużycia paliw do produkcji energii elektrycznej w Polsce na lata 2010-2020

Szacunki Ministerstwa Gospodarki zawarte w „Prognozach zapotrzebowania na paliwa i energię do roku 2030" są optymistyczne; eksperci branżowi wskazują, iż może nie udać się osiągnąć spodziewanego poziomu udziału energii z odnawialnych źródeł energii oraz gazu, co oznacza, że poziom paliw stałych w portfelu surowców energetycznych zmniejszy się w stopniu mniejszym od prognozowanego. Poziom wykorzystania OZE i gazu będzie zależał także od toczących się i planowanych projektów inwestycyjnych zarówno w OZE, jak i elektrowni gazowych.

W ciągu ostatnich lat, zwłaszcza w 2011 roku niezwykle korzystnym dla polskiego węgla, główni krajowi producenci węgla ogłosili ambitne plany zwiększenia wydobycia, równoległe do zamierzeń związanych z poprawą efektywności działalności. Zmiany na globalnym rynku węgla mające obecnie miejsce, m.in. związane z osłabieniem gospodarczym, przede wszystkim spadek cen oraz nadpodaż surowca, zmuszają rodzimych producentów do weryfikacji planów produkcyjnych, zwłaszcza w obliczu zwiększających się zapasów węgla w gospodarce. Można spodziewać się, iż zapowiadana na najbliższe lata prywatyzacja polskich producentów węgla, przyczyni się do wzrostu efektywności polskich kopalni. Niemniej jednak, coraz mniej korzystne uwarunkowania geologiczne i konieczność sięgania do trudnych pokładów stanowią barierę, z którą trudno

będzie się zmierzyć. Przy spodziewanych niskich cenach węgla na świecie, należy spodziewać się zmniejszenia atrakcyjności cenowej rodzimej produkcji i presji ze strony importu.

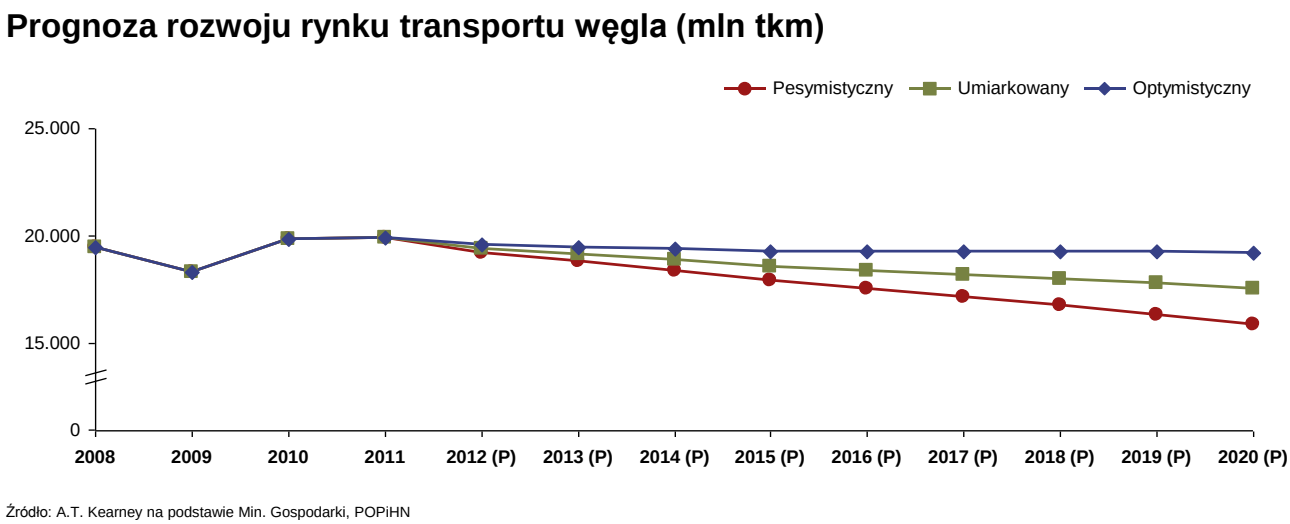
Tę presję krajowi producenci węgla mogą odczuwać już od jakiegoś czasu; wyraźnie widać jest trend wzrostowy w imporcie przy odwrotnej tendencji w przypadku eksportu. W rezultacie w ciągu kilkunastu lat polska gospodarka ze znaczącego eksportera o śladowym imporcie stała się importerem netto węgla, gdzie eksport nie przekracza już połowy wolumenu importu.



Wykres 12: Dynamika wymiany handlowej węgla kamiennego w Polsce w okresie 2000-2011

Nadwyżka węgla, którą mamy obecnie na świecie, jest w dużej mierze związana ze spowolnieniem gospodarczym, zwłaszcza w Chinach i Indiach, czołowych producentów węgla. Wpływ ma na nią także „rewolucja gazowa" w Stanach Zjednoczonych – gaz szybko wypiera węgiel jako surowiec energetyczny, podczas gdy poziom wydobycia tego ostatniego pozostaje, przynajmniej na chwilę obecną, na dotychczasowym poziomie. W takiej konfiguracji, o ile węgiel rodzimy, pomimo wysokich kosztów wydobycia, będzie – ze względu na premię lądową – wciąż atrakcyjny dla krajowych odbiorców, o tyle niskie ceny węgla za granicą mogą przyczynić się do ograniczenia możliwości eksportu polskiego surowca na inne rynki.

Spadek krajowego zużycia węgla (z wykorzystaniem surowca krajowego czy też z importu) przełoży się bezpośrednio na wielkość przewozu tego surowca. W najbliższych latach należy oczekiwać powolnego, ogólnego spadku przewozów węgla kamiennego.



Wykres 12: Prognoza rozwoju rynku transportu węgla

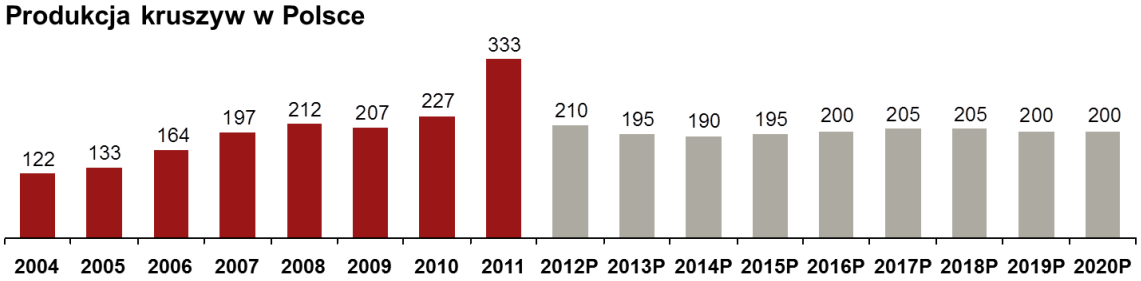
Przedstawiona prognoza rozwoju rynku transportu węgla opiera się na historycznej analizie przewozów węgla z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport w granicach kraju (zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe). Różnice w scenariuszach wynikają przede wszystkim ze zakładanych różnic co do poziomu wykorzystania węgla w produkcji energii w Polsce.

Patrząc w przyszłość z optymizmem, można spodziewać się, że w perspektywie do 2020 roku spadek przewozów węgla nie będzie bardzo odczuwalny – na przeciętnym średniorocznym poziomie zaledwie -0,4%. W scenariuszu umiarkowanym wolumen przewożonego węgla może zmniejszać się w tempie –1,4% średniorocznie. Pesymistyczny scenariusz dla przewozów tego surowca to –2,5% średniorocznie.

Kruszywa

W ostatniej dekadzie rynek kruszyw, ważny klient branży transportowej, rozwijał się dynamicznie; jego wzrost jest pochodną rozwoju branży budowlanej. Szczytowym dla kruszyw okazał się rok 2011, dzięki intensywnej modernizacji infrastruktury transportowej oraz obiektów użyteczności publicznej. Mimo że wszystkich zakładanych początkowo planów inwestycyjnych nie udało się w pełni zrealizować, to i tak na rynku zostały sprzedane rekordowe ilości kruszyw.

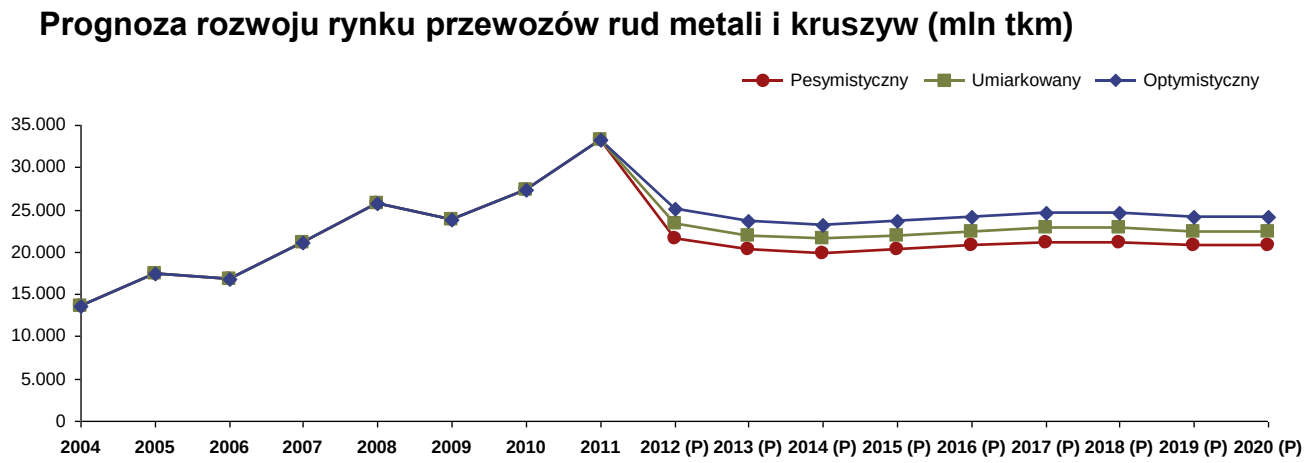
Obecnie rynek kruszyw wyraźnie odczuwa zastój na rynku budowlanym. Jednak w kolejnych latach, jak wskazują przewidywania Polskiego Związku Producentów Kruszyw, sytuacja powinna się ustabilizować i wrócić do średniego poziomu rozwoju rynku, z jakim mieliśmy do czynienia w latach 2006-2008. Budownictwo ogólne zużywa dwie trzecie wolumenu kruszyw. Dodatkowym impulsem w najbliższych latach będzie kontynuacja programu modernizacji infrastruktury drogowo-kolejowej, co jest z pewnością pozytywną wiadomością dla przewoźników kruszyw. Plany na lata 2014-2020 zakładają budowę ponad 700 km nowych dróg ekspresowych. Większe inwestycje mają też objąć infrastrukturę kolejową. Według zapowiedzi, przetargi na projekty infrastrukturalne mają zostać przeprowadzone jeszcze zanim środki z nowego unijnego budżetu będą faktycznie dostępne, co również jest dobrą wiadomością dla rynku kruszyw.



Źródło: Eurostat, Polski Związek Producentów Kruszyw

Wykres 17: Wielkość produkcji kruszyw w Polsce w latach 2004-2020P

Z punktu widzenia kolei szansą na dodatkową pracę przewozową stanowi również import kruszyw z sąsiednich krajów. W obliczu oczekiwanego rozwoju branży budowlanej, nie tylko w Polsce, ale także w krajach położonych niedaleko bazy surowcowej kruszyw łamanych na Dolnym Śląsku, można spodziewać się zwiększenia importu tego surowca z Ukrainy czy krajów skandynawskich.



Źródło: A.T. Kearney na podstawie Eurostat, Polski Związek Producentów Kruszyw

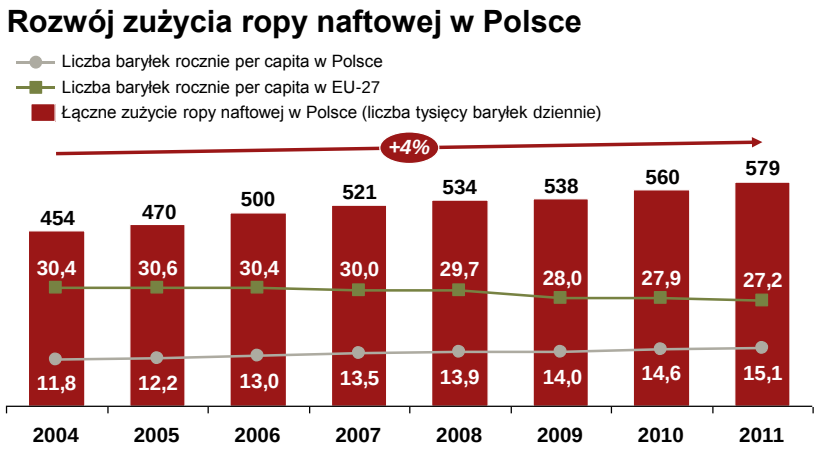
Wykres 18: Prognoza rozwoju krajowego rynku przewozów rud metali i kruszyw

Przedstawiona prognoza rozwoju rynku transportu kruszyw odnosi się do ich przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport w granicach kraju (zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe). Różnice w scenariuszach wynikają przede wszystkim ze zakładanych różnic co do poziomu produkcji kruszywa w Polsce; historyczne dane wykazują dużą korelację pomiędzy dwoma wielkościami.

W prognozowanym okresie, biorąc pod uwagę spodziewany poziom produkcji kruszyw, można się spodziewać okresu stabilizacji poziomu przewozów kruszyw po okresie spadku wolumenów z rekordowego 2011 r.,. Przyjmując jako punkt wyjścia 2011 r., należy oczekiwać do 2020 r. spadku wolumenów – w zależności od scenariusza na poziomie od -3,5% do poziomu -5,1% średniorocznie.

Produkty rafinacji ropy naftowej

Zużycie produktów rafinacji ropy naftowej w Polsce utrzymuje się – w porównaniu z Europą Zachodnią – na wciąż umiarkowanym poziomie. Zważywszy na ich niższą konsumpcję per capita w Polsce niż w krajach EU-27, można się spodziewać dalszego wzrostu tego rynku.



Źródło: U.S. Energy Information Administration

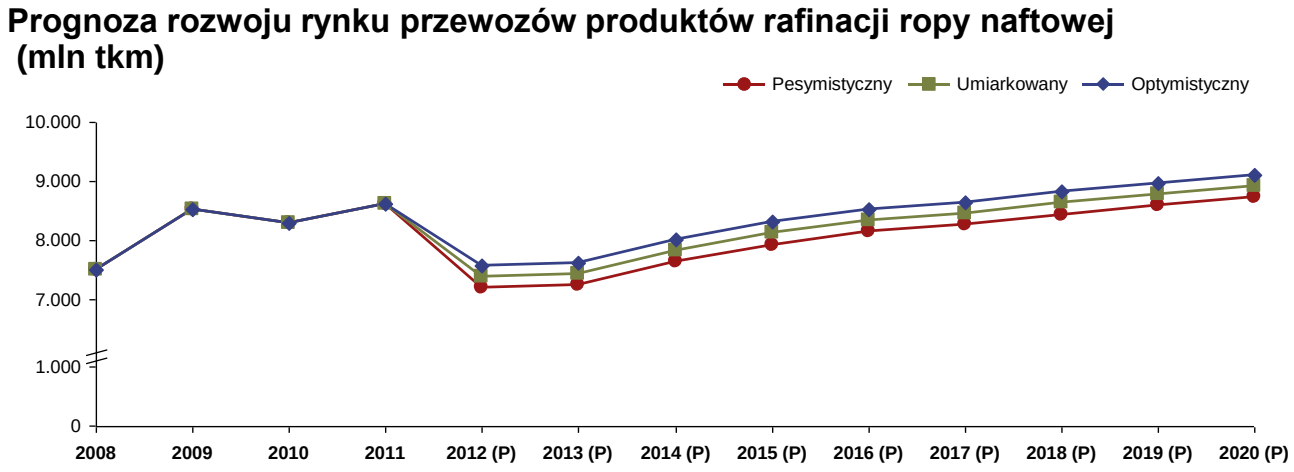
Wykres 13: Rozwój zużycia ropy naftowej w Polsce

W najbliższych latach wzrost popytu na produkty rafinacji ropy naftowej będzie napędzany przez rozwój sektora transportu; w ostatnich 10 latach liczba samochodów osobowych przypadających na tysiąc osób w Polsce wzrosła z niespełna 200 samochodów w 2003 r. do ponad 500 w 2010 r.

Według Międzynarodowej Agencji Energetycznej, pomiędzy 2003 a 2010 r. ponad 75% wzrostu krajowej konsumpcji ropy naftowej wynikało z potrzeb transportowych. W związku z tym spadek popytu w branży transportowej w 2012 r. doprowadził do spadku zużycia ropy naftowej o 7,1% w stosunku do roku poprzedniego w wyniku zmniejszonego zużycia benzyny i oleju napędowego.

Poza spadkiem popytu na benzynę i diesel, również lekki olej opałowy – surowiec dla przemysłu petrochemicznego – zanotował duży spadek zużycia w 2012 r. w wyniku osłabienia aktywności wytwórczej. W najbliższym czasie całkowita konsumpcja produktów rafinacji ropy naftowej w Polsce wzrośnie raczej nieznacznie, co związane jest z umiarkowanym wzrostem krajowego PKB. Biorąc pod uwagę korektę w dół spodziewanego wzrostu PKB Polski w 2013 r. (obecne prognozy to 1,3% wg MFW i 1,5% wg Ministerstwa Finansów), prognoza polskiego zużycia produktów rafinacji ropy naftowej została odpowiednio obniżona.

Aktywność gospodarcza, a w wraz z nią zużycie paliw płynnych powinny wzrosnąć po 2014 r., choć w wolniejszym tempie niż wcześniej: podczas gdy między 2005 a 2011 r. średnioroczna stopa wzrostu kształtowała się na poziomie 2,6%, pomiędzy 2012 a 2020 r. wyniesie 1,0%.



Źródło: A.T. Kearney na podstawie Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN)

Wykres 14: Prognoza rozwoju rynku przewozów produktów rafinacji ropy naftowej

Przedstawiona prognoza rozwoju rynku przewozów produktów rafinacji ropy naftowej dotyczy ich przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport w granicach kraju (zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe).

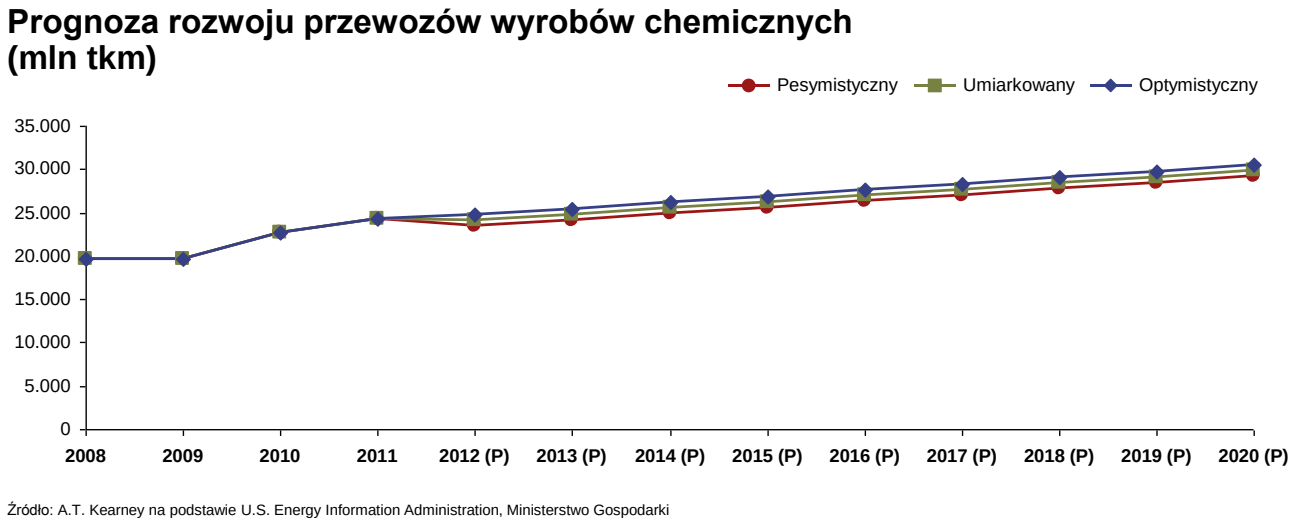
W najbliższych latach wolumen transportowanych produktów rafinacji ropy naftowej będzie stopniowo się zwiększał, na co największy wpływ będzie miała krajowa konsumpcja paliw ciekłych; różne założenia dotyczące wielkości konsumpcji różnicują scenariusze. W optymistycznym scenariuszu, w okresie 2011-2020 wzrost wyniesie średnio 0,6% rocznie. Patrząc w przyszłość z perspektywy bardziej pesymistycznej, wzrost będzie mniej dynamiczny i osiągnie zaledwie 0,1% rocznie. Umiarkowana prognoza przewiduje wzrost na poziomie 0,4% rocznie.

Wyroby chemiczne

Sektor chemiczny jest branżą, która w ostatnich latach prężnie się rozwijała. W 2011 wartość sprzedaży przemysłu chemicznego w Polsce wzrosła o ponad 12% w stosunku do roku poprzedniego, a wśród najbardziej rozwojowych gałęzi przemysłu znalazła się produkcja nawozów, PCW, wyrobów z gumy czy kauczuku syntetycznego. Obecnie przewozy na potrzeby sektora chemicznego stanowią 6% ogólnego wolumenu towarów transportowanych koleją.

Wydarzeniem, które ma istotny wpływ na branżę jest bez wątpienia konsolidacja wielkiej syntezy chemicznej w Grupie Azoty. Po tym, jak w 2011 Zakłady Chemiczne Police zostały przejęte przez Zakłady Azotowe Tarnów, w tym roku to Tarnów stał się celem przejęcia, tym razem przez zakład w Puławach. Skuteczny proces integracji powinien zaowocować uzyskaniem synergii w wielu obszarach, co może doprowadzić do wzrostu konkurencyjności zakładów. To z kolei może przyczynić się do zwiększenia eksportu chemikaliów i wyrobów chemicznych.

Istotny wpływ na konkurencyjność polskich producentów przemysłu chemicznego może mieć szereg czynników o globalnym zasięgu. Przede wszystkim, utrzymywanie się niskich cen gazu w Stanach Zjednoczonych wpływa na zwiększoną atrakcyjność cenową wytwarzanych tam chemikaliów. Uzyskanie w Polsce dostępu do tańszego źródła surowca, który jest jedną z kluczowych pozycji kosztowych w branży chemicznej, z pewnością wpłynąłby na zwiększoną atrakcyjność wytwarzanych w Polsce produktów chemicznych. Innymi istotnymi ważnymi wydarzeniami są prace nad stworzeniem strefy wolnego handlu USA z Unią Europejską, a także ułatwienie handlu z Rosją po jej wstąpieniu do WTO.



Źródło: A.T. Kearney na podstawie U.S. Energy Information Administration, Ministerstwo Gospodarki

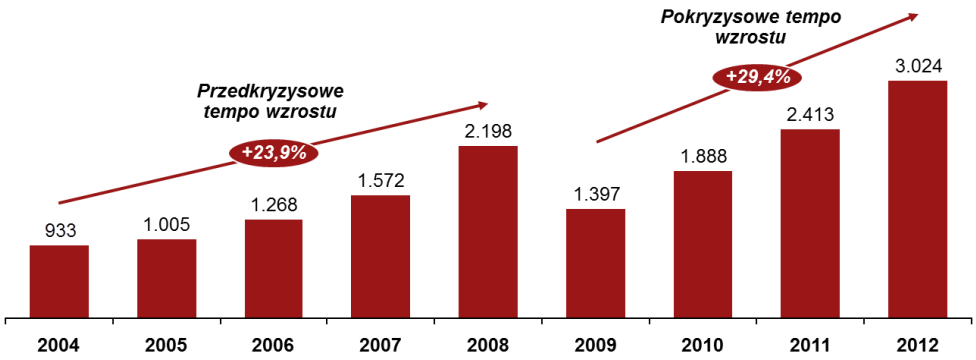
Wykres 19: Prognoza rozwoju krajowego rynku przewozów wyrobów chemicznych

Przedstawiona powyżej prognoza rozwoju rynku transportu wyrobów chemicznych odnosi się do ich przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport w granicach kraju (zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe). Biorąc pod uwagę pozytywne prognozy rozwoju rynku chemicznego, zarówno w Polsce, jak i w krajach Unii Europejskiej, w najbliższych latach można spodziewać się systematycznego wzrostu przewozów chemicznych na średniorocznym poziomie pomiędzy 2,1-2,6%.

Ładunki w kontenerach [przewozy intermodalne]

W ostatnich latach kolejowe przewozy towarów w kontenerach przechodzą w Polsce okres intensywnego rozwoju: między 2007 a 2012 r. praca przewozowa wykonana przez przewoźników je oferujących rosła na średniorocznym poziomie 13,1%. Niemniej jednak polski wkład w Unii Europejskiej w ramach przewozów kontenerów koleją wciąż jest skromny, w 2012 r. wyniósł zaledwie 3,29% całej wykonanej pracy przewozowej.. To stawia nas w tyle nie tylko za Niemcami, Francją, Włochami, Hiszpanią i Wielką Brytanią, lecz również za niewielką Austrią i Szwecją. Interesujący jest fakt, że podczas gdy w krajach o największym rozpowszechnieniu przewozów kontenerowych stanowią one 30-40% ogólnego rynku przewozów, w Polsce w 2012 r. stanowiły zaledwie 6% pracy przewozowej.

Rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce (mln tkm)



Źródło: Eurostat, Analiza A.T. Kearney

Wykres 22: Dynamika rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce w latach 2004-2012

Transport kontenerowy rozwija się w Polsce na przekór istniejącym barierom systemowym. Na niekorzyść branży wpływa przede wszystkim infrastruktura kolejowa i struktura taboru. Z pewnością problemem nie są zdolności przewozowe przewoźników, którzy deklarują możliwość uruchomienia 7 razy więcej składów niż w chwili obecnej. Niestety, negatywnie na ich efektywności odbija się średni wiek wagonu platformy, wynoszący obecnie 27,6 lat. Jeśli chodzi o efektywność transportu jest to o tyle istotne, że w przypadku starszych konstrukcji nie można przewieźć jednocześnie dwóch kontenerów czterdziestostopowych (FEU), lecz jedynie jeden kontener FEU wraz z dodatkowym dwudziestostopowym (TEU). Fakt ten jest ważny biorąc pod uwagę, że jednostki FEU są najpopularniejszą jednostką kontenerową zarówno w transporcie krajowym, jak i zagranicznym. Warto w tym miejscu przypomnieć, że aż 77% kontenerów transportowanych w Polsce przekracza granice naszego państwa. Wśród najczęstszych miejsc docelowych występują zarówno Niemcy, jak i Czechy, Białoruś, Litwa i Wielka Brytania.

Przewozy ładunków w kontenerach to obszar, w którym transport drogowy współpracuje, ale i bezpośrednio konkuruje, z transportem kolejowym. Podczas gdy transport drogowy umożliwia elastyczne przewozy ładunków od drzwi do drzwi, dowiezienie kontenera samochodem do terminalu intermodalnego i dalszy transport koleją przynosi korzyści związane z wysoką efektywnością, wynikającą z możliwości przewozu jednorazowo nawet kilkudziesięciu kontenerów i wyższym poziomem bezpieczeństwa, istotnym zwłaszcza w przypadku przewozu ładunków niebezpiecznych, takich jak chemikalia. Dodatkową zaletą kolei jest mniejsze uzależnienie od

warunków pogodowych i brak konieczności podlegania takim ograniczeniom, jakim podlegają samochody ciężarowe, którym okresowo zabraniane jest poruszanie się po drogach publicznych (np. w dniach świątecznych czy weekendach).

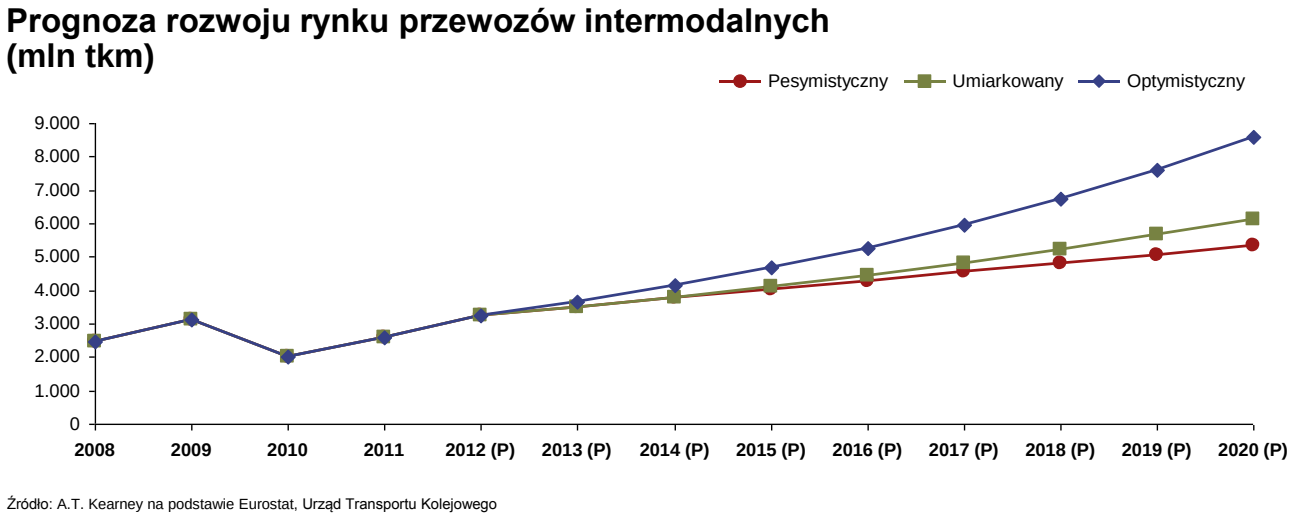
Wyzwaniem dla przewozów kontenerowych na kolei jest także niższe zaawansowanie technologiczne kolei w porównaniu do transportu drogowego, w której nie jest standardem możliwość śledzenia przesyłek w czasie rzeczywistym.

Bariery leżą również po stronie infrastruktury kolejowej. Zły stan infrastruktury kolejowej bezpośrednio wpływa na wydłużenie czasu przejazdu. Problemy sprawia także trudność jego oszacowania, co jest spowodowane przez złą organizację zamknięć torowych i niedostateczną ich komunikację przewoźnikom. Czas przewozu kontenerów wydłużany jest dodatkowo przez liczne kontrole, np. fitosanitarne. Skrócenie czasu trwania kontroli potrzebnego do ich przeprowadzenia byłoby możliwe, jeśli wprowadzone zostałyby uregulowania prawne, umożliwiające prowadzenie wielu kontroli w jednym miejscu i w jednym czasie.

Większość terminali, stanowiących nieodzowny element infrastruktury intermodalnej, jest zlokalizowana w zachodniej i centralnej Polsce. Z najbardziej istotnym brakiem mamy do czynienia na granicy wschodniej. Wiele obiektów cechuje niska jakość. Sytuację mogłaby ulepszyć większa liczba urządzeń przeładunkowych, zwiększenie liczby torów zlokalizowanych w terminalach, jak i ich długości, umożliwiając wjazd całego składu bez konieczności rozszczepiania.

Według analiz opublikowanych w ostatnim czasie przez Urząd Transportu Kolejowego, dynamika dalszego rozwoju przewozów kontenerowych zależy w dużej mierze od wysokości opłaty za dostęp do torów. Przy zachowaniu ulgi na przewozy intermodalne w wysokości 25%, Urząd oczekuje 8% średniorocznego wzrostu do 2017 r. Rynek kolejowych przewozów intermodalnych, ze względu na dostępność alternatywnych środków transportu, charakteryzuje się dużą elastycznością cenową. Jak wskazują prognozy UTK, jeśli by zwiększyć ulgę do poziomu 50% lub 70%, rynek przewozów intermodalnych do 2017 rósłby w skali odpowiednio 20%, 30% rocznie.

Analizując dotychczasową dynamikę wzrostu sektora, należy spodziewać się jego dalszego, dynamicznego rozwoju w przyszłości.



Źródło: A.T. Kearney na podstawie Eurostat, Urząd Transportu Kolejowego

Wykres 23: Prognoza rozwoju krajowego rynku przewozów intermodalnych

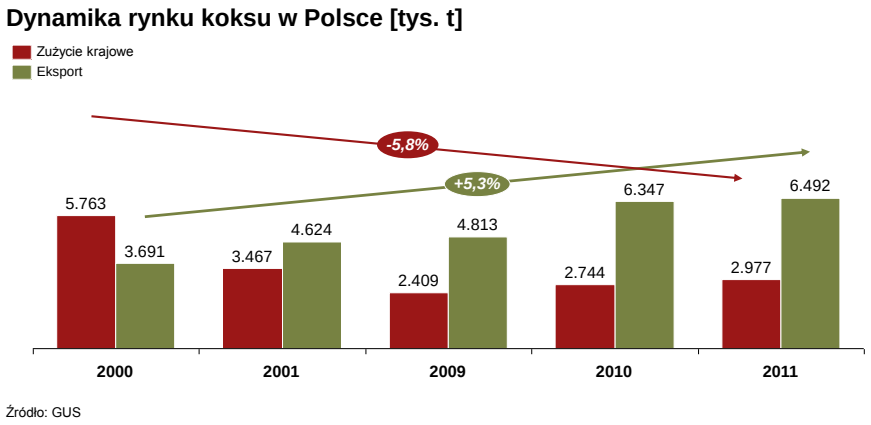
Przedstawiona powyżej prognoza rozwoju rynku wyrobów przewożonych za pomocą transportu intermodalnego odnosi się do przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport w granicach kraju (zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe). Prognoza opiera się na danych historycznych.

Jeśli by przyjąć najbardziej optymistyczną prognozę, od 2011 r. praca przewozowa wykonana w obszarze przewozów kontenerów koleją zwiększy się ponad trzykrotnie do 2020 r., przy średniorocznej stopie wzrostu na poziomie 14,3%. Przyjmując za punkt wyjścia średni poziom wzrostu z ostatnich lat, można się spodziewać wzrostu na poziomie 10,1%. Co ważne, nawet przy pesymistycznym scenariuszu, branża także odnotuje wzrost, choć na nieco niższym poziomie: 8,4% rocznie.

Koks

W ciągu ostatniej dekady rynek koksu przeszedł zasadnicze zmiany. Choć podaż surowca w 2011 roku pozostawała na poziomie nieco tylko niższym od tego z 2000 roku, zasadniczo zmieniło się jego wykorzystanie. Podczas gdy w 2000 roku ponad 60% koksu trafiło do krajowych odbiorców, reszta zaś na eksport, dekadę później te proporcje się odwróciły; w 2011 roku ponad dwie trzecie koksu było wyeksportowane, podczas gdy już tylko 31% zostało spożytkowane w kraju. Polska należy dziś do czołówki eksporterów koksu na świecie.

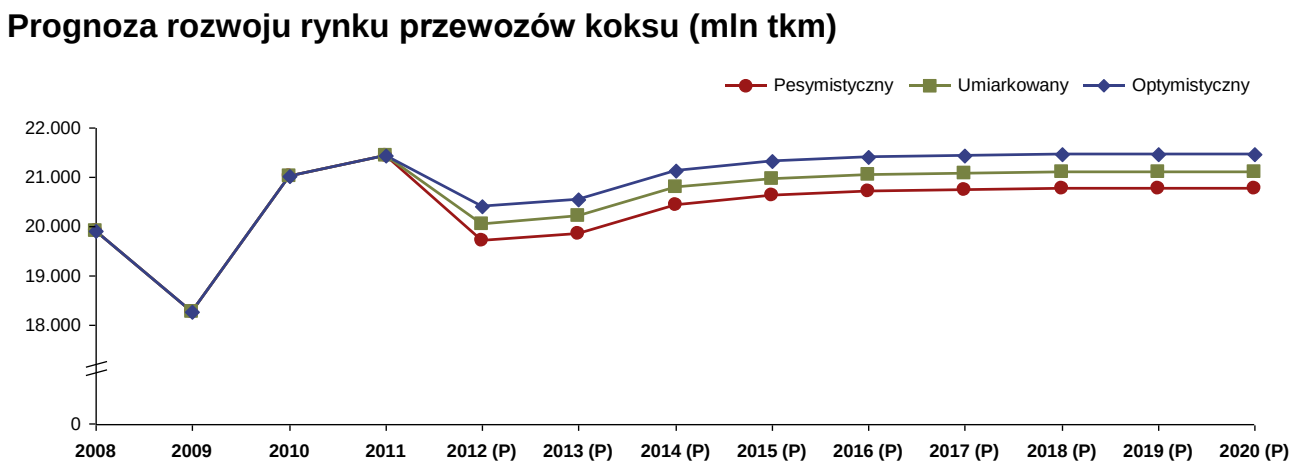
Zmiany zaszły także w wykorzystaniu surowca w kraju. W 2011 roku zdecydowana większość krajowego koksu była przetwarzana na inne nośniki energii; zaledwie jedna trzecia krajowego zużycia została bezpośrednio spożytkowana.



Wykres 15: Dynamika krajowego rynku koksu w latach 2000-2011

W ostatnich latach widać wyraźnie spadek kondycji rynku koksowego; ma on bezpośredni związek ze spadkiem poziomu produkcji stali, przy której zużywa się zdecydowaną większość koksu, co z kolei związane jest z przeciągającym się spowolnieniem gospodarczym, zwłaszcza w krajach Unii Europejskiej – głównego odbiorcy polskiego koksu. Ograniczenie produkcji, a co za tym idzie nadpodaż surowca na rynku, wywołały spadek cen koksu. Dopiero w ostatnim czasie można zauważyć oznaki zmiany sytuacji rynkowej. Spadek zapasów oraz wyłączenie przeszło jednej trzeciej zainstalowanych wielkich pieców powodują wzrost cen surowca. Niemniej jednak produkcja stali wciąż pozostaje na niskim poziomie. Zmiany sytuacji, zarówno na rynku stali, jak i odpowiednio, koksu, należy spodziewać się wraz z poprawą koniunktury gospodarczej.

Słaba kondycja branży przekłada się na osłabienie w zakresie przewozów koksu. W prognozowanym okresie można spodziewać się utrzymania wolumenu przewozów koksu.



Źródło: A.T. Kearney na podstawie GUS, POPiHN

Wykres 16: Prognoza rozwoju rynku przewozów koksu

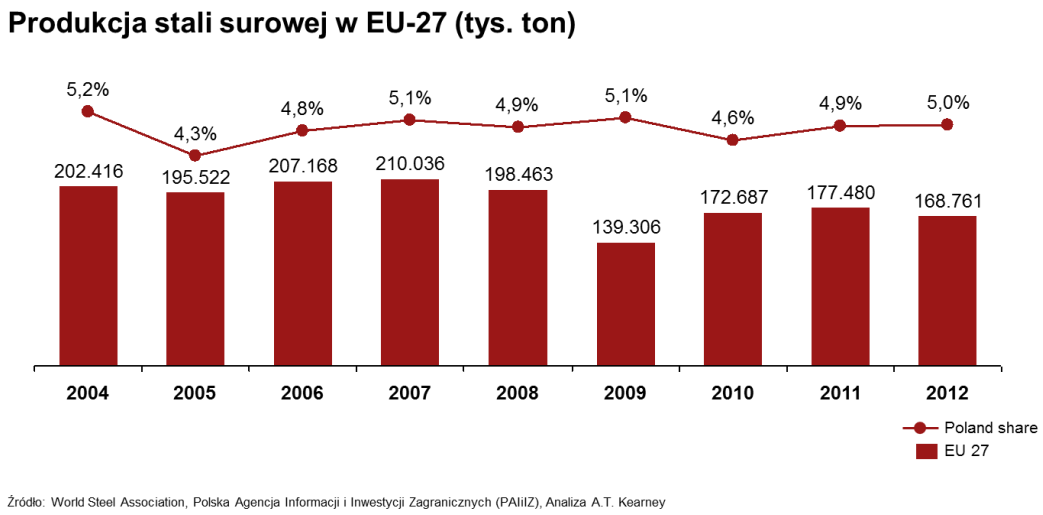
Przedstawiona prognoza odnosi się do przewozów koksu z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport w granicach kraju (zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe). W najbliższych latach wolumen transportowanego koksu będzie stopniowo się zwiększał. Prognoza opiera się na korelacji (historycznie silnej) przewozów koksu z tempem wzrostu gospodarczego Unii Europejskiej; jest to pochodna dużego poziomu eksportu krajowego koksu do UE.

Po wyraźnym spadku, jaki miał miejsce między 2011 a 2012 rokiem, należy oczekiwać odwrócenia trendu spadkowego. Scenariusze rozwoju rynku będą różnić się w zależności od przyjętego poziomu PKB na poziomie Unii Europejskiej. Przyjmując za punkt wyjścia 2011 r., w optymistycznym wariancie można spodziewać się średniorocznej dynamiki wzrostu przewozów koksu na średniorocznym poziomie 0,2%. Scenariusze umiarkowany i pesymistyczny przewidują lekki spadek rynku – na średniorocznym poziomie, odpowiednio, -0,3% oraz -0,8%.

Rynek stali

Inną branżą, która jest ważnym klientem przewoźników kolejowych jest hutnictwo stali. Niestety, w ostatnim czasie w branży odczuwalne było ogólne osłabienie gospodarcze. W 2012 r. krajowe zapotrzebowanie na stal osiągnęło 10,4 milionów ton i przewyższając produkcję wynoszącą 8,4 milionów ton. Oba te wskaźniki obniżyły się w stosunku do roku poprzedniego o 5%.

Aby lepiej zrozumieć sytuację na rynku stali warto zwrócić uwagę na fakt, że w Europie moce produkcyjne w 30% przewyższają bieżące zapotrzebowanie. Ponieważ w przyszłości nie oczekuje się w tym obszarze radykalnych zmian, nieuniknione wydaje się częściowe wygaszenie pieców hutniczych.



Wykres 20: Produkcja stali surowej w krajach UE w latach 2004-2012

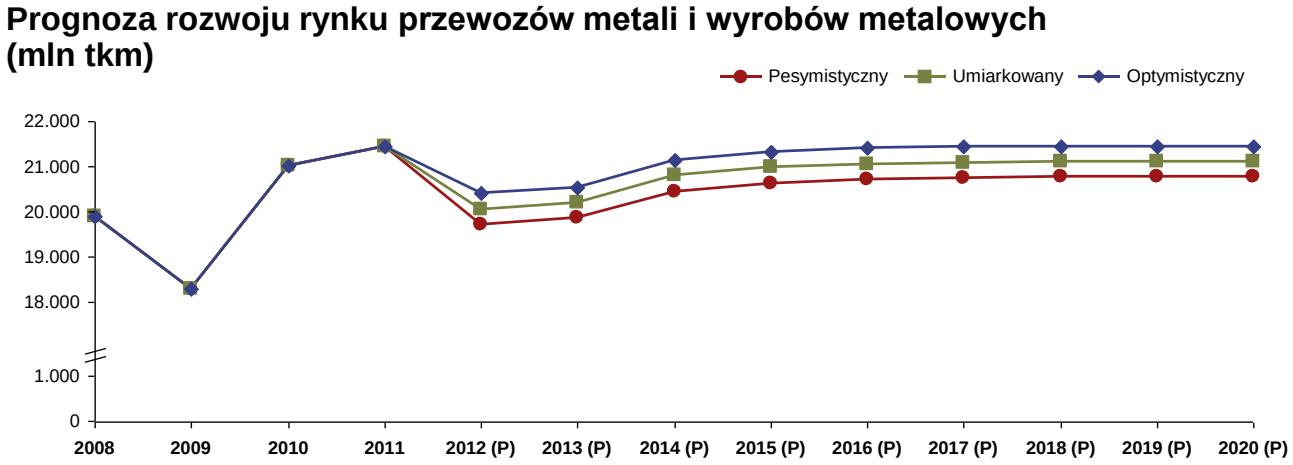
Analizując rynek stali warto przyjrzeć się trzem sektorom, które mają na niego bezpośredni wpływ: przemysłowi budowlanemu, motoryzacyjnemu i maszynowemu.

Najbardziej zależny od globalnej sytuacji makroekonomicznej w całym regionie jest przemysł samochodowy, ponieważ około 90% wytwarzanych w Polsce aut trafia na eksport, w większości do innych krajów członkowskich UE. W 2012 r. łączna liczba samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych spadła o 23% r/r. W bieżącym roku z pewnością także nie pobijemy rekordu produkcji, jednak już na 2014 spodziewane jest odbudowywanie się rynku. Perspektywy dla tej branży w Polsce są pozytywne; dzięki dostępności wykwalifikowanej siły roboczej i relatywnie, w stosunku do innych krajów unijnych, niższych kosztów pracy wciąż jesteśmy atrakcyjnym krajem dla lokalizacji produkcji samochodowej.

Zapotrzebowanie na stal kształtuje też branża budowlana. Wspomniana już kontynuacja programu modernizacji infrastruktury to dobra wiadomość dla budowlanki, a co za tym idzie dla producentów stali.

Trzecia z gałęzi wpływających na produkcję stali, przemysł maszynowy, w ubiegłym roku stawił czoła wyzwaniu osłabienia gospodarczego; wyniki z 2011 udało się poprawić o 5,3%. W przyszłych latach od przemysłu maszynowego w całej Europie oczekuje się lepszych wyników niż od, wcześniej omawianych, rynków motoryzacyjnego czy budowlanego.

Ze względu na brak optymistycznych perspektyw rozwoju europejskiego, nie należy spodziewać się zasadniczej zmiany sytuacji w zakresie transportu stali i wyrobów stalowych.



Źródło: A.T. Kearney na podstawie Eurostat, MFW

Wykres 21: Prognoza rozwoju krajowego rynku przewozów metali i wyrobów metalowych

Przedstawiona powyżej prognoza rozwoju rynku transportu metali i wyrobów metalowych odnosi się do ich przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego i drogowego. Uwzględnia ona transport w granicach kraju (zarówno eksport, import jak i przewozy tranzytowe). Różnice między scenariuszami wynikają z różnego poziomu stopy wzrostu gospodarczego w Unii Europejskiej w najbliższych latach.

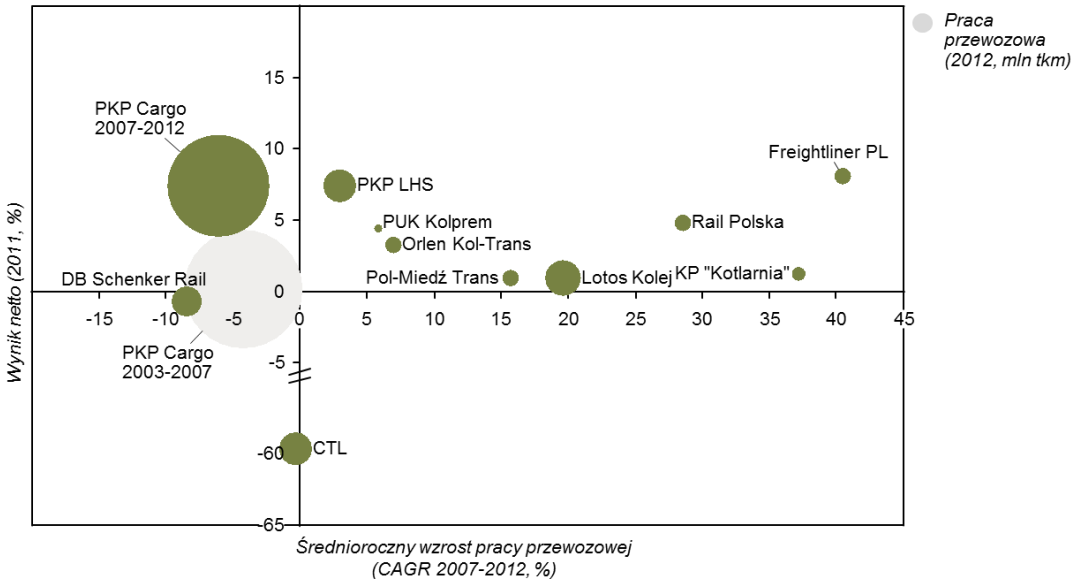
W wariancie optymistycznym rynek przewozów utrzyma się na obecnym poziomie; przyjmując bardziej negatywny scenariusz, w okresie 2011-2020 nastąpi nieznaczny spadek przewożonych wolumenów – na poziomie -0,2 do -0,4%.

Otoczenie konkurencyjne

Rozwój konkurencji na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych ma dynamiczny charakter i można spodziewać się, że ten trend utrzyma się także w najbliższych latach. Patrząc na działania przewoźników, w omawianym okresie można spodziewać się ruchów konsolidacyjnych po stronie mniejszych graczy.

Obecnie, o realizację przewozów towarowych rywalizuje obecnie duża grupa licencjonowanych przewoźników. Niespełna dekadę po otwarciu rynku, funkcjonuje na nim 53 aktywnych przewoźników. Do największych graczy, obsługujących prawie 90% rynku (dane za 2012, wg wykonanej pracy przewozowej) należą PKP Cargo (w 2012 r. – 60,25%), Lotos Kolej (8,21%), PKP LHS (6,82%), Grupa CTL (6,69%) oraz Grupa DB Schenker (5,43%).

Jak widać z analizy rozwoju graczy na przestrzeni ostatnich lat, struktura rynku zmienia się powoli w kierunku zwiększającej się pozycji graczy spoza Grupy PKP..



Źródło: Analiza A.T. Kearney na podstawie danych UTK i przewoźników, Rynek Kolejowy

Wykres 24: Dynamika rozwoju konkurencji na rynku kolejowych przewozów towarowych

PKP Cargo, największy gracz, przechodzi korzystne zmiany. Przewoźnikowi, pomimo iż w ostatnich latach stracił udziały w rynku, udało się wypracować rentowność na relatywnie wysokim poziomie. Jest to godne uznania na tle wcześniejszych wyników spółki z lat 2003-2007, kiedy to utrata rynku była wprawdzie mniejsza, jednak spółka praktycznie nie generowała zysku. W ostatnich pięciu latach firma przeszła przez intensywny proces restrukturyzacji. „Kuracja odchudzająca" zaowocowała zmniejszeniem zatrudnienia o połowę pracowników. W uproszczonej strukturze organizacyjnej czterokrotnie zmniejszyła się liczba zakładów regionalnych. Co więcej, PKP Cargo realizuje plan wychodzenia na rynki zagraniczne; aktualnie PKP Cargo posiada certyfikaty bezpieczeństwa umożliwiające świadczenie usług przewozowych w Niemczech, Belgii, Czechach, Austrii, na Słowacji i na Węgrzech. Dodatkowo, PKP Cargo intensywnie inwestuje w segment przewozów intermodalnych.

W przypadku Grupy Lotos, drugiego co do wielkości gracza według pracy przewozowej, posiada ona w swoim portfelu zintegrowanego przewoźnika kolejowego; podobnie jak inne wielkie zakłady przemysłowe takie jak KGHM, ArcelorMittal, Ciech czy PKN Orlen. Podstawową działalnością firmy jest przewóz paliw płynnych na zlecenie spółki matki, jednak by ograniczyć ryzyko uzależnienia od jednego klienta, jak i w celu zwiększenia efektywności, spółka świadczy również usługi klientom zewnętrznym – obecnie udział takich przewozów wynosi już 40%. Z drugiej strony, pomimo osiągnięcia sukcesu w budowie efektywnego towarowego przewoźnika kolejowego, Grupa Lotos rozważa różne scenariusze dotyczące przyszłości Lotos Kolej, które wynikają ze strategicznej decyzji grupy polegającej na pozbyciu się spółek spoza działalności podstawowej. Nieaktualny zdaje się być scenariusz sprzedaży spółki innemu operatorowi (wstępnie chęć wyrażały PKP Cargo i CTL Logistics), wciąż jednak rozważana jest droga zwiększenia efektywności poprzez utworzenie dużej grupy kolejowej wraz z innym potentatem, np. Grupą Azoty, KGHM czy Ciech, a następnie wejście na giełdę.

© 2013, A.T. Kearney, Inc. Prawa autorskie zastrzeżone

PKP LHS, plasujące się w 2012 roku na trzeciej pozycji, obsługuje jedyną w Polsce linię szerokotorową, jest rentowna i wciąż zwiększa pracę przewozową.

CTL Logistics, czwarty największy według pracy przewozowej gracz w 2012 r., wożący duże wolumeny węgla i koksu, wszakże nie traci udziałów w rynku jak DB Schenker Rail Polska, jednak w sprawozdaniach finansowych wykazuje rokrocznie straty. Plany na zwiększenie wielkości przewozów CTL Logistics obejmują zwiększenie zakresu produktowego i geograficznego działalności (Niemcy i Białoruś). Poza przewozami intermodalnymi CTL oferuje również transport samochodowy. W obecnej sytuacji rynkowej firma zapowiada działania na rzecz generowania oszczędności.

Ostatni z pierwszej piątki, DB Schenker Rail Polska po 4 latach działalności na polskim rynku stracił udziały w rynku, dodatkowo nie wypracowując zysku. Pomimo wycofania się z wojny cenowej, realizacja wcześniej zakontraktowanych przewozów wygranych bardzo niskimi cenami spowodowała, że przewoźnik w 2011 roku osiągnął marżę na poziomie -1%. Sposobem na wyjście z niekorzystnej sytuacji ma być dla DB Schenker położenie większego nacisku na przewozy biomasy i transport intermodalny. Inwestycje spółki obejmują modernizację taboru – w latach 2012 i 2015, przewoźnik zakupi w sumie 23 nowe lokomotywy.

Pozostałe, mniejsze spółki przewozowe, systematycznie rozwijają działalność. Wśród firm najbardziej dynamicznie zwiększających przewozy oraz generujących zysk znajdują się Freightliner PL, Rail Polska oraz KP Kotlarnia. W mniej dynamicznie rozwijającej się grupie znajdziemy znów Pol-Miedź Trans, Orlen Kol-Trans i PUK Kolprem.. Freightliner PL, należący w większości do brytyjskiego przewoźnika, przewozi głównie kruszywa, na które w ostatnich latach panował rekordowy popyt. Stabilność przewozów zapewnia transport węgla. Przewozy odbywają się w relacjach krajowych, ale i międzynarodowych, gdzie spółka była prekursorem na polskim rynku w ofercie uruchomienia połączenia Polska-Niemcy przy użyciu jednej lokomotywy.

Rail Polska należąca do amerykańskiego Rail World przewozi masowe ładunki w postaci węgla, kamienia, czy też chemikaliów. Zasięg działania już dziś wykracza poza Polskę i obejmuje Niemcy oraz Czechy. W przyszłych planach przewoźnika jest rozpoczęcie działalności na Litwie, Białorusi i w Obwodzie Kaliningradzkim.

KP Kotlarnia prowadzi działalność na Śląsku i w przyległych obszarach Małopolski i Opolszczyzny. Poza przewozami towarów masowych firma posiada również sieć kolejową na Śląsku, którą udostępnia innym przewoźnikom kolejowym. Dodatkowo, działalnością spółki jest sprzedaż kruszyw mineralnych, a także gospodarcze wykorzystywanie odpadów pogórniczych. W bieżącym roku Skarb Państwa dokończył proces prywatyzacji spółki sprzedając pakiet 25% akcji.

Operator Pol-Miedź Trans należy do KGHM. Oprócz przewozów na rzecz właściciela, spółka świadczy usługi klientom zewnętrznych z rozmaitych branż (np. przewozy paliw dla Lotos Paliwa czy kruszyw dla DSS). Spółka prowadzi aktualnie program wymiany używanych lokomotyw na nowe, który potrwa do 2015 r. W ubiegłym roku zarysował się scenariusz na przyszłość niewykluczający możliwości sprzedaży Pol-Miedź Transu, do czego KGHM zachęca Ministerstwo Skarbu porządkujące podległe mu spółki.

PUK Kolprem wykonuje przewozy przede wszystkim dla swojego właściciela, którym jest w 100% ArcelorMittal Poland S.A. Kolprem obsługuje bocznice na terenie 4 hut swojego właściciela, jak również transportuje surowce (koks, węgiel, złom), jak i półwyroby hutnicze. W ostatnich latach Kolprem oferuje usługi międzynarodowych przewozów kolejowych dzięki współpracy z zagranicznymi przewoźnikami.

© 2013, A.T. Kearney, Inc. Prawa autorskie zastrzeżone

Orlen Koltrans jest spółką, która obecnie świadczy usługi przewozu wyłącznie na rzecz spółek swojego właściciela, koncernu PKN Orlen, w zakresie transportu paliw płynnych i chemikaliów. Od 2 lat Koltrans świadczy również usługi przewozu międzynarodowego i inwestuje w pozyskanie nowoczesnych lokomotyw. W dalszej kolejności spółka ma w planach rozpoczęcie świadczenia usług klientom zewnętrznym, choć podobnie jak w przypadku innych zintegrowanych przedsiębiorstw, w których udziały ma Skarb Państwa, również w przypadku tej spółki brane pod uwagę jest wydzielenie przewozów na zewnątrz.

© 2013, A.T. Kearney, Inc. Prawa autorskie zastrzeżone

ATKearney

Stefan Marcu, menadżer w warszawskim biurze A.T. Kearney

Izabela Kisilowska, konsultant w warszawskim biurze A.T. Kearney

Marcos Meibergen, konsultant w biurze A.T. Kearney w Amsterdamie

Autorzy pragną podziękować Michałowi Mochoniowi za pomoc w przygotowaniu niniejszego raportu.

A.T. Kearney to globalny zespół doradców - skoncentrowanych na przyszłości i nastawionych na współpracę. Zapewniamy natychmiastowe rezultaty, pomagając Klientom budować ich rosnącą przewagę.
Od 1926 r. jesteśmy zaufanymi doradcami kadry zarządczej wiodących światowych organizacji, działających we wszystkich głównych sektorach gospodarki.

A.T. Kearney Sp. z o.o.
Miodowa 10
00-251 Warszawa
+48 22 581 66 66
www.atkearney.com

Ameryki	Atlanta Calgary Chicago Dallas	Detroit Houston Mexico City New York	San Francisco São Paulo Toronto Washington, D.C.
Azja i rejon Pacyfiku	Bangkok Beijing Hong Kong Jakarta Kuala Lumpur	Melbourne Mumbai New Delhi Seoul Shanghai	Singapore Sydney Tokyo
Europa	Amsterdam Berlin Brussels Bucharest Budapest Copenhagen Düsseldorf Frankfurt Helsinki	Istanbul Kiev Lisbon Ljubljana London Madrid Milan Moscow Munich	Oslo Paris Prague Rome Stockholm Stuttgart Vienna Warsaw Zurich
Bliski Wschód I Afryka	Abu Dhabi Dubai	Johannesburg Manama	Riyadh