

SPÓR O SYSTEM FINANSOWANIA ROZWOJU KOLEI AGLOMERACYJNEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

DATA PRZESŁANIA: 15.10.2018, DATA AKCEPTACJI: 14.01.2019, KODY JEL: L91

Krzysztof Szalucki

Uniwersytet Gdański
k.szalucki@gnu.univ.gda.pl

STRESZCZENIE

W województwie pomorskim rozpoczęto w 2018 roku tworzenie wieloletniego projektu rozwojowego, mającego na celu zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego województwa dzięki jego integracji z transportem lokalnym. Powstał problem zaprojektowania systemu finansowania tego procesu z uwzględnieniem wyzwań efektywnościowych, będących skutkiem przyjęcia określonych ustaleń zespalaających i charakterystycznych dla województwa pomorskiego.

Szczególnym wyzwaniem jest dobór sposobów finansowania rozwoju i funkcjonowania kolei aglomeracji Trójmiasta w ramach jej integracji z całym systemem transportu lokalnego województwa pomorskiego. Kolej aglomeracyjna Trójmiasta rozwijać się będzie na bazie potencjału przewozowego i infrastrukturalnego dwóch operatorów kolejowych: PKP Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. oraz Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA. Problemem staje się konieczność opracowania rozwiązania systemowego i długookresowego, co wiąże się z doбором odpowiednich sposobów finansowania tego przedsięwzięcia, zarówno w skali operacyjnej, jak i strategicznej. Przyjęte rozwiązania staną się – w ich następstwie – fundamentalne dla osiągnięcia całego celu integracyjnego, jednak na obecnym etapie rozumienia tych problemów występują zagadnienia sporne, dla których nie ma satysfakcjonującej koncepcji uregulowania.

SŁOWA KLUCZOWE

regionalny transport kolejowy, kolej aglomeracyjna Trójmiasta, system finansowania kolei aglomeracyjnej, integracja transportu regionalnego

WPROWADZENIE

W województwie pomorskim rozpoczęto tworzenie wieloletniego projektu rozwojowego, mającego na celu zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego województwa dzięki jego integracji z transportem lokalnym. Projekt ten planowany jest – w swojej warstwie realizacyjnej – na lata 2018–2028. Spośród wielu platform integracyjnych tego transportu powstał problem zaprojektowania systemu finansowania tego procesu, jak i konieczność rozwiązania wyzwań efektywno-

ściowych, będących skutkiem przyjęcia określonych ustaleń integracyjnych, charakterystycznych dla województwa pomorskiego.

Na obecnym etapie projektowania przedsięwzięcia, związanego ze zwiększeniem dostępności regionalnego transportu kolejowego województwa pomorskiego, uwzględnia się trzy podstawowe źródła finansowania: środki własne marszałka województwa, środki własne jednostek samorządu terytorialnego, które wchodzić będą w skład terytorium integrującego się, oraz środki pochodzące ze sprzedaży tych usług na otwartym, konkurencyjnym rynku usług transportowych. Projekt taki liczyć może także na dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

WYZWANIA INTEGRACYJNE ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

Województwo pomorskie rozpoczęło intensywną transformację własnego systemu transportu pasażerskiego wraz ze zmianami ustroju gospodarczego Polski na przełomie lat 1989/1990. Na skutek dużego zróżnicowania w zakresie intensywności lokalizacji osadnictwa i działalności gospodarczej tego województwa zmiany systemowe w transporcie następowały w dwóch różnych segmentach, którymi były:

1. Pasażerski transport regionalny – transformacja objęła przede wszystkim komunikację lokalną, integrującą się wokół transportu samochodowego – autobusowego (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 76) oraz transportu kolejowego, wykonującego właśnie przewozy regionalne (Pietrzak, 2015, s. 36–38).
2. Pasażerski transport aglomeracyjny – transformacja ogniskowała się na obszarach obejmujących teren szeroko rozumianego Trójmiasta, a rozciągała się od Wejherowa na północy województwa, poprzez Redę, Rumie, Gdynię, Sopot, Gdańsk, aż po Żukowo i Tczew, położone na południu obszaru zurbanizowanego. System tego transportu obejmował zarówno transport miejski autobusowy, tramwajowy oraz trolejbusowy, jak i transport kolejowy, którego wyznacznikiem była Szybka Kolej Miejska Trójmiasta, a ponadto określone wymiary i wartości usług przemieszczania, świadczone przez żeglugę morską, żeglugę śródlądową czy transport lotniczy (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 372–375).

Nie ma najmniejszej wątpliwości, że na początkowym etapie funkcjonowania system transportowy województwa pomorskiego był głęboko zdeintegrowany. Na początku lat 90. XX wieku doszło do integracji instytucjonalno-zarządczej i taryfowo-biletowej w gminach ciężących ku układowi komunikacyjnemu Miasta Gdyni. W późniejszym okresie procesy integracyjne zainicjowało również Miasto Gdańsk, wydzielając organizatora transportu miejskiego dla siebie i gmin komunikacyjnie obsługiwanych. Jednak kompleksowej integracji systemu transportu pasażerskiego, w tym taryfowo-biletowej, nie doczekały się ani województwo pomorskie, ani też aglomeracja Trójmiasta. Również Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. nie dążyła ówczesnie do jakiegokolwiek integrowania się z organizatorami czy operatorami miejskiego transportu drogowego.

Na początku 2017 roku jednostki administrujące, zarządzające i realizujące usługi transportu regionalnego województwa pomorskiego, a w tej mierze przede wszystkim: województwo pomorskie, obszar metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot, Miasto Gdańsk, Miasto Gdynia, Miasto Sopot, Miasto Starogard, Miasto Słupsk, Miasto Chojnice, Miasto Ustka, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, PKP Szybka Kolej Miejska sp. z o.o., Przewozy Regionalne sp.

z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna SA – podpisały list intencyjny, w którym zadeklarowały zamiar wdrożenia na obszarze województwa pomorskiego jednolitego systemu opłat za przewozy w transporcie zbiorowym oraz jednolitego systemu informacji pasażerskiej. Podstawą do takiego działania są: art. 7 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Ustawa, 1990) mówiący, że zadaniami własnymi gminy są działania w zakresie zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym zagadnienie publicznego transportu zbiorowego, oraz art. 15 i art. 43 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Ustawa, 2010), z których wynika obowiązek gminy określenia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w tym także w zakresie integracji jej szczegółowych systemów regulacji, zorientowanych na odpowiednich aspektach administrowania dostępnością różnorodnych informacji, niezbędnych pasażerom do nabycia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Równocześnie zwrócono uwagę, że zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej z dnia 20 grudnia 2011 roku w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Decyzja, 2011) zasadne jest udzielanie finansowej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanych przedsiębiorstwom zobowiązanych do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, której wymiar może przybierać różne, aczkolwiek ściśle określone, formy (Engelhardt, 2018, s. 51–55).

Projektowana w ten sposób integracja spowoduje istotne ułatwienia w funkcjonowaniu ruchu pasażerskiego na terenie województwa pomorskiego, przede wszystkim zapewni jednak pełną komplementarność systemu komunikacji miejskiej w obszarze aglomeracji Trójmiasta. Nastąpi jednak efekt substytucji przychodów ze sprzedaży usług komunikacyjnych na obszarach dotąd zarządzanych integralnie przez poszczególnych organizatorów komunikacji miejskiej, lokalnej oraz regionalnej. Powstaje więc problem ekonomiczno-finansowy (Szałucki, 2017, s. 72–78), polegający na odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób należy uzupełnić lukę pieniężną w finansowaniu funkcjonowania całości zintegrowanego systemu komunikacyjnego województwa pomorskiego oraz kim mają być podmioty finansujące tę lukę.

MORFOLOGIA PROBLEMÓW SYSTEMU FINANSOWANIA ROZWOJU KOLEI AGLOMERACYJNEJ W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

Z całości zagadnienia związanego z funkcjonowaniem integrującego się systemu publicznego transportu pasażerskiego na terenie województwa pomorskiego za newralgiczny problem należy uznać wypracowanie rozwiązania dotyczącego zasad finansowania rozwoju kolei aglomeracji Trójmiasta. Problem ten wynika z ewolucji potrzeb przewoźnych mieszkańców Trójmiasta.

Kolej aglomeracyjna obszaru Trójmiasta przeszła dwa elementarne etapy rozwoju. Pierwszy z nich ukształtował się w latach 50. XX wieku, kiedy to powstał system Szybkiej Kolei Miejskiej. Głównym jego zadaniem było zintegrowanie życia społeczno-gospodarczego głównych miast aglomeracji: Gdańska, Sopotu oraz Gdyni. Z biegiem lat integracja ta objęła Miasto Wejherowo oraz Miasto Tczew. Źródłami finansowania działalności systemu Szybkiej Kolei Miejskiej Trójmiasta były przychody ze sprzedaży usług przewoźowych tej komunikacji oraz dotacje przedmiotowe z budżetu państwa. Suma tych źródeł finansowania – uzupełniana środkami z rozwojowych funduszy celowych – przeznaczana była zarówno na działalność operacyjną Szybkiej Kolei Miejskiej, jak i wydatki typu infrastrukturalnego, co dotyczyło przede wszystkim rozbudowy torów tej

komunikacji kolejowej, jak również inwestowania w infrastrukturę dworcową na peronach, bezpośrednio obsługujących podróźnych SKM. Po zmianach ustrojowych w Polsce budżet państwa zastąpiony został w rozwiązaniach systemowych finansowania tej działalności przez środki budżetowe województwa pomorskiego.

W drugiej dekadzie XXI wieku rozpoczął realną działalność gospodarczą drugi z operatorów kolejowych, alokujący swoją produkcję przewozową na obszarze Trójmiasta, to jest przedsiębiorstwo Pomorska Kolej Metropolitalna SA. Zadaniem podstawowym i strategicznym tej jednostki gospodarczej jest różne od statutowych powinności Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o.: ma ona integrować Trójmiasto z mniejszymi obszarami zurbanizowanymi województwa pomorskiego, przede wszystkim łącząc komunikacyjnie ze sobą miasta satelickie, skoncentrowane wokół Gdańska i Gdyni. Początkowo źródłem finansowania powstania i rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej miały być środki budżetu marszałka województwa pomorskiego. System ten skomplikował się w momencie, gdy konkretne gminy aglomeracji Trójmiasta rozpoczęły negocjacje z zarządem przedsiębiorstwa Pomorska Kolej Metropolitalna SA na temat częstotliwości kursowania pociągów kolei metropolitalnej oraz liczby przystanków dworcowych, które istnieją i mają być wykorzystywane bądź też mają być zbudowane na projektowanych połączeniach kolejowych tego operatora. Ponadto rozwinęła się dyskusja na temat kształtu integracji kolejowego transportu aglomeracyjnego w perspektywie podziału zadań pomiędzy operatorami (PKP Szybka Kolej Miejska sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna SA) oraz drogową komunikacją miejską (reprezentowaną przede wszystkim przez ich organizatorów: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarząd Komunikacji miejskiej w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji w Wejherowie).

Ostatni fundamentalny problem rozwoju oraz integracji komunikacji miejskiej aglomeracji Trójmiasta, w tym wyróżnionego transportu kolejowego, zogniskował się wokół kształtu systemu finansowania całego tego przedsięwzięcia. Obiektywizując tę problematykę, należy stwierdzić, że powstały trzy podstawowe obszary koniecznych uzgodnień:

1. Po uzgodnieniu, że podmioty gospodarcze tworzące system komunikacyjny aglomeracji Trójmiasta dążyć będą do pełnej integracji taryfowo-biletowej, powstał problem udziału poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w dotowaniu działalności funkcjonujących w ich ramach organizatorów, operatorów i przewoźników miejskich zarówno na swoim administracyjnym terenie, jak i w całości układu komunikacyjnego aglomeracji. W zagadnieniu tym precyzowano także oczekiwania głównych uczestników tego rynku w stosunku do intensywności pracy przewozowej, która ma być świadczona przez trójmiejskich operatorów transportu kolejowego.
2. Istniejące projekty przestrzennego zagospodarowania obszarów Trójmiasta przyjmują określone gminne rozwiązania w zakresie infrastruktury komunikacji miejskiej w aglomeracji, w tej mierze także rozwoju, przede wszystkim Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Powstaje w tym momencie problem odpowiedzialności za zasilanie i pobudzanie finansowe inwestycji związanych z tym rozwojem oraz przyjęcia strategicznych i wieloletnich rozwiązań, rozstrzygających o wymiarach komplementarnego rozwoju transportu kolejowego i drogowego transportu miejskiego w tym zakresie.
3. Zagadnieniem, które pojawiło się najpóźniej w protokołach uzgodnień, jest problem sukcesywnego inwestowania w zakupy taboru komunikacji miejskiej, zarówno na poziomie jednostek gospodarczych transportu autobusowego, trolejbusowego czy tramwajowego, jak i przedsię-

biorstw transport kolejowego. Problem ten jest identyfikowany na poziomie województwa pomorskiego, Miasta Gdańska, Miasta Gdyni oraz Miasta Wejherowa z różnie przewidywanym zaangażowaniem, jednak wspólnym mianownikiem tego zagadnienia pozostaje stwierdzenie, że żaden z operatorów transportu miejskiego, zarówno kolejowych, jak i drogowych, nie jest w stanie samodzielnie finansować systematycznego i zrównoważonego procesu odtwarzania własnego taboru, a przez to rynkowej zdolności przewozowej. Problemem i jednocześnie barierą rozwoju jest oczywiście ograniczona zdolność finansowania takiego właśnie zadania.

ZAGADNIENIA SPORNE W KONSTRUOWANIU SYSTEMU FINANSOWANIA ROZWOJU KOLEI AGLOMERACYJNEJ W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

Wyróżnione trzy główne problemy rozwoju transportu aglomeracyjnego Trójmiasta są równocześnie merytorycznymi granicami spornymi pomiędzy jednostkami administracji samorządowej działającymi na terenie województwa pomorskiego.

Zawężając całą problematykę do zagadnienia systemu finansowania (Żurek, 2016, s. 159–160) rozwoju kolei aglomeracyjnej w województwie pomorskim, należy stwierdzić, że główny problem polega na ustaleniu granic pomiędzy finansowaniem tych usług pochodzącym z ich sprzedaży na rynku usług transportowych a partycypacją finansową, z jaką są w stanie przystąpić do tego przedsięwzięcia jednostki samorządu terytorialnego, współtworzące obecnie aglomerację Trójmiasta.

Rozpatrując całość tych problemów – nazywanych w niniejszym opracowaniu spornymi – z punktu widzenia operatorów transportu kolejowego Trójmiasta, należy wyraźnie rozdzielić zagadnienie funkcjonowania i finansowania PKP Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. od funkcjonowania i finansowania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA.

Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. to jednostka gospodarcza o ustalonej pozycji na trójmiejskim rynku transportowym. W pełni ukształtowana infrastruktura torowa i dworcowa spowodowała, że przedsiębiorstwo to ma ustabilizowany popyt na własne usługi przewozowe. Wobec planowanej integracji systemu transportowego województwa pomorskiego spornymi problemami stają się rozstrzygnięcia dotyczące poziomu cen taryfowych za korzystanie z usług tego operatora transportu kolejowego, intensywność świadczenia pracy przewozowej na terenie Trójmiasta oraz odpowiedzialność za cykliczność odtwarzania taboru kolejowego.

Systemy finansowania tych zadań są w zasadniczy sposób procedowane przez samą Szybką Kolej Miejską sp. z o.o. System cen biletów SKM jest jednak odmienny od tych, które obowiązują w komunikacji miejskiej Gdańska, Gdyni czy Wejherowa, gdyż jest to system odległościowo-punktowy. Wraz z integracją komunikacji miejskiej na terenie całej aglomeracji powstanie problem adaptacji taryfowo-biletowej i znalezienia źródeł finansowania ujawnionych przez tę adaptację zasileń finansowych w miejsce utraconych przychodów ze sprzedaży biletów. Na obecnym etapie projektowania założeń integracyjnych problem ten nie znajduje rozwiązania, które satysfakcjonowałoby wszystkie strony kontraktu.

Podobnie kształtuje się sprawa finansowania ewentualnego wzrostu intensywności pracy przewozowej Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. Wydaje się jednak, że problem ten może ustabilizować przyjęcie założenia o utrzymaniu dotychczasowej intensywności świadczenia usług przewozowych przez SKM z niewielkimi korektami kursów pozaszczytowych, które rozliczane będą przez zmienną dotację przedmiotową.

Zagadnienie odtwarzania taboru Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. pozostaje kwestią decyzji właścicielskich tego operatora przewozów aglomeracyjnych. Spornym problemem stają się próby włączenia budżetów samorządów gminnych do tego zasilania finansowego. Większość podnoszonych argumentów wskazuje, że cykl odtwarzania taboru kolejowego pozostanie w gestii decyzyjnej i finansowej samej Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o., wspomaganej przez centralne programy poświęcone problemom spójności infrastruktury, ochrony środowiska czy zdolności operacyjnej przedsiębiorstw.

Zupełnie odmiennie kształtują się zagadnienia sporne wynikające z rozwoju rynku usług przewozowych wykonywanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną SA. Na obecnym etapie rozwoju tego operatora kolejowego wszystkie charakterystyki techniczno-eksploatacyjne produkcji przewozowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej były negocjowane. Stosunkowo mała intensywność wykonywanej pracy przewozowej powoduje, że przedsiębiorstwo to uzyskuje względnie niskie przychody ze sprzedaży usług komunikacyjnych, a tym samym niski wskaźnik ich odpłatności. Podstawowym źródłem finansowania luki przewozowej jest budżet województwa pomorskiego, które szuka sposobu na włączenie do całego procesu finansowania budżetów gmin obsługiwanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną. Równocześnie wywierany jest nacisk na wzrost roli tego operatora transportu kolejowego w obsłudze szeroko rozumianej aglomeracji przez projektowanie nowych stacji tego przewoźnika w obsłudze dzielnic gmin Trójmiasta. Zwiększa to żądania intensyfikacji pobudzania finansowego inwestycji infrastrukturalnych kolei metropolitalnej, wskazując budżety gmin – na terenie których mają powstać przystanki dworcowe – jako źródła finansowania takiego rozwoju.

Kwestią systemowo nierozstrzygniętą pozostaje konstrukcja źródeł finansowania zakupów taborowych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA. Nie budzi większych wątpliwości teza, że kreatorem i finansującym ten rozwój powinien pozostać sam operator kolejowy. Problemem spornym pozostaje wskazanie szczególnych źródeł finansowania inwestycji taborowych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i sposób ich pobudzania przez dotacje celowe, wkłady kapitałowe do spółki albo inne niekonwencjonalne rozwiązania zasilania pieniężnego. Wobec wczesnego etapu rozwoju przedsiębiorstwa Pomorska Kolej Metropolitalna SA rozwiązanie polegające na synergii tych wszystkich źródeł zakupów środków transportowych ma najwięcej zwolenników.

Zagadnienia sporne w kształtowaniu systemu finansowania rozwoju kolei aglomeracyjnej Trójmiasta wymagają również, aby przedstawić je z punktu widzenia jednostek samorządu terytorialnego, jakimi są województwo pomorskie oraz gminy miejskie aglomeracji, a w tej mierze przede wszystkim: Gdańsk, Gdynia oraz Wejherowo. Nie ma najmniejszej wątpliwości, że przypadku wydatków bieżących tych jednostek samorządu terytorialnego na funkcjonowanie kolejowych przewozów aglomeracyjnych będzie obowiązywać zasada ich minimalizacji. Istotą funkcjonowania Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA, jeżeli chodzi o działalność operatorską, powinna być – w głównej mierze – zdolność do maksymalizacji przychodów ze sprzedaży tych usług na rynku transportowym, a dopiero w następstwie tego – w drugim rzędzie – finansowanie poprzez dotację przedmiotową.

W zakresie systemu finansowania rozwoju infrastruktury transportu kolejowego odnoszącego się do Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA należy przyjąć założenie o ograniczonej zdolności tych podmiotów do takich działań. Stąd – kształtująca się już obecnie – praktyka ścisłych uzgodnień wysiłku inwestycyjnego pomiędzy operatorami kolejowy-

mi (przede wszystkim Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA) a marszałkiem województwa pomorskiego i prezydentami gmin zainteresowanych ich rozwojem. W systemie tym niebagatelną rolę pełnić będą z pewnością środki centralnych programów operacyjnych i spójności czy też przedmiotowi następcy.

PODSUMOWANIE

Analiza problemów strukturalnych, będących obecnie spornymi w świetle wypracowywanych systemów finansowania rozwoju kolei aglomeracyjnej województwa pomorskiego, wymaga wypracowania opinii na temat kierunków ich regulowania.

Z uwagi na zaawansowanie prac związanych z integracją transportu regionalnego województwa pomorskiego, w tym aglomeracji Trójmiasta, powinno szukać się rozwiązań systemowych w czterech płaszczyznach:

1. Należy stworzyć mapę minimum komunikacyjnego charakterystycznego dla potrzeb publicznych przewozów pasażerskich całej aglomeracji Trójmiasta.
2. Finansowanie usług przewozowych związanych z minimum komunikacyjnym aglomeracji Trójmiasta ukierunkowane powinno być na optymalizację poziomów jednolitych cen taryfowych, a przez to na warunkową maksymalizację przychodów ze sprzedaży usług operatorów kolejowych, przy założeniu współfinansowania – pewnej w tych warunkach – luki przychodowej przez budżet województwa pomorskiego.
3. Wszystkie postulaty przewozowe realizowane przez operatorów kolejowych powyżej poziomu minimum komunikacyjnego powinny być zabezpieczone przez możliwy do osiągnięcia wzrost przychodów ze sprzedaży takich usług oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego postulujących przedmiotowe zmiany.
4. Rozwój infrastruktury transportu kolejowego aglomeracji Trójmiasta powinien być planowany i budżetowany każdorazowo w oparciu na integralnych, samodzielnych przedsięwzięć gospodarczych. System finansowania takich przedsięwzięć spełniać powinien postulaty biznes planowe (Skrzypek, Filar, 2007, s. 18–20) i uwzględniać wszystkie – możliwe do osiągnięcia – źródła i środki finansowania.

LITERATURA

- Decyzja Komisji Europejskiej z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Dz.U. UE z dnia 11 stycznia 2012 r.
- Engelhardt, J. (2018). *Sektor kolejowy w polityce transportowej Unii Europejskiej*. Kraków – Legionowo: edu-Libri.
- Pietrzak, O. (2015). *Systemy transportu pasażerskiego w regionach – funkcjonowanie, kształtowanie, rozwój*. Szczecin: BEL Studio Sp. z o.o.
- Skrzypek, J., Filar, E. (2007). *Biznes plan*. Warszawa: Poltext.
- Szałucki, K. (2017). *Równowaga w funkcjonowaniu przedsiębiorstw transportowych*. Warszawa: Texter.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Dz.U. 2018, poz. 994 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dz.U. 2017, poz. 2136 z późn. zm.
- Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (red.). (2016). *Transport. Nowe wyzwania*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Żurek, J. (red.). (2016). *Przedsiębiorstwo. Drogi sukcesu rynkowego*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

DISPUTE OVER FINANCIAL SYSTEM OF AGGLOMERATION RAILWAY SYSTEM IN POMERANIAN VOIVODESHIP

SUMMARY

In 2018 in Pomeranian Voivodeship long-term development project has begun – it has been dedicated to increase availability of regional railway transportation system by its integration with local transport. According to many integrating platforms the problem of designing the financial system process has arisen – including efficiency challenges that are consequences of approving funding arrangements for Pomeranian Voivodeship.

Specific challenge of this problem is choice of methods of funding the development and working of Tricity railway – as a part of local system of Pomeranian Voivodeship railway. Metropolitan Railway of Tricity will be developing on the grounds of carriage and infrastructure potential of two railway operators: PKP Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. and Pomorska Kolej Metropolitalna SA. Necessity of creating a new longterm system solution is an issue of assortment proper financing methods of this project – both in operating and strategic range. Effects of this solution will become fundamental for achieving the whole integration aim. However, there are many disputes that don't provide with any satisfying conceptions of settlement.

KEYWORDS

regional railway transport, metropolitan railway of Tricity, the financial system of metropolitan railway; integration of regional transport

Translated by Ewelina Kochaniak, Krzysztof Szalucki