

Ariel Ciechański, Filip Bebenow

Turystyka oparta na dziedzictwie kulturowym kolei – czy bariery formalne i finansowe skutecznie blokują jej rozwój?

Turystyka kolejowa stanowi w wielu krajach europejskich ważny element lokalnych i regionalnych gospodarek. Obserwujemy jej coraz większy rozwój i coraz lepszy poziom świadczonych usług. Również w Polsce ten rodzaj turystyki zaczął zyskiwać na popularności. Niestety, pomimo podejmowanych w wielu miejscach prób, poziom oferowanych w Polsce usług nadal w większości przypadków odbiega od obserwowanych na zachodzie standardów. Autorzy tego opracowania, będący zarówno teoretykami, jak również posiadający doświadczenie praktyczne w kierowaniu obiektami turystyki kolejowej i kreowaniu ich ofert, jako cele stawiają sobie próbę definicji barier powodujących taki stan rzeczy. Ze względu na odmienną specyfikę przeprowadzają analizę odrębnie dla kolei normalnotorowych i odrębnie dla wąskotorowych. Diagnoza zastanego stanu rzeczy stanowi asumpt do podsumowań i wyprowadzenia wniosków o charakterze rekomendacji, których zastosowanie w ocenie autorów może odwrócić niekorzystne tendencje.

Słowa kluczowe: turystyka kolejowa, dziedzictwo kulturowe, bariery w rozwoju turystyki.

Przed transformacją gospodarczo-ustrojową w Polsce, wykorzystanie tutejszego dziedzictwa kultury technicznej kolei w turystyce sprowadzało się głównie do działalności placówek, powstałego w Warszawie w 1972 r., Muzeum Kolejnictwa. W tym samym roku uruchomiono także Muzeum Kolei Wąskotorowych w Wenecji (oddział Muzeum Okręgowego w Bydgoszczy), a w ślad za nim w 1976 r. pojawiły się pociągi turystyczne na linii Żnin-Wenecja-Gąsawa, wkrótce także na położonych atrakcyjnie Pomorskich Kolejach Dojazdowych i Gdańskich Kolejach Dojazdowych. Ponadto przewozy o charakterze turystycznym świadczyła Bieszczadzka Kolej Leśna, była to jednak działalność towarzysząca przewozom drewna. W początku lat 90. dołączyła do tej grupy przekazana w użytkowanie warszawskiemu Muzeum Kolejnictwa kolej sochaczewska.



W latach 90. w okolicach Gryfic dominował powoli ruch turystyczny



We wrześniu 1997 r. na Średzkiej Kolei Dojazdowej jeździły wciąż pociągi żywcem wyjęte z lat 60.

Jeszcze w latach 80. XX w., zwłaszcza poza głównymi liniami, polska kolej stanowiła swoisty skansen z pamiętajacymi nawet okres międzywojenny setkami czynnych parowozów i wieloma przedwojennymi wagonami wciąż w rozkładowym ruchu. To samo dotyczyło kolei wąskotorowych bazujących w dużej mierze na taborze kolejowym pochodzącym z lat 50. i 60. XX w., co zresztą przyciągało liczne grupy miłośników kolei z Europy Zachodniej. Pod koniec lat 80. zaczęto ponadto przygotowywanie planu obchodów 150-lecia kolei na ziemiach polskich. Powstała wtedy koncepcja utworzenia skansenów trakcji parowej, których idea polegała na utrzymaniu w regularnym ruchu pasażerskim i towarowym czynnych parowozów na wydzielonych odcinkach, a ponadto obsłudze pociągów specjalnych i turystycznych.

Jednocześnie trzeba pamiętać, że koleje wąskotorowe wciąż pełniły swoją pierwotną rolę, choć ze względu na rosnący kryzys w polskiej gospodarce – w znacznie bardziej ograniczonym stopniu. To wszystko sprawiało, że w nowe warunki gospodarowania sieci kolejowe o wąskim prześwicie toru wchodziły zapóźnione technicznie, przez co stanowiły swoisty „żywy” skansen. Dzięki temu możliwe było dostosowanie ich do potrzeb turystów stosunkowo niskim kosztem. W odpowiedzi na spadający popyt na kolejach wąskotorowych rozpoczęto wprowadzanie rozkładowego i pozarozkładowego ruchu turystycznego. Brak doświadczenia marketingowego wśród kolejarzy sprawił jednak, że szczególnie ta pierwsza oferta zazwyczaj nie przynosiła oczekiwanych wyników ekonomicznych.

Koleje wąskotorowe w Polsce przetrwały w normalnej eksploatacji do 2001 r., kiedy to spółka PKP S.A. zawiesiła latem w ruchu pasażerskim, a jesienią także w towarowym wszystkie pozostające w jej dyspozycji sieci tego typu. Kolejne 2–3 lata trwała batalia o ocalenie przynajmniej części z nich. Ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębior-

stwa państwowego Polskie Koleje Państwowe [31] zezwalała na nieodpłatne przekazywanie majątku na rzecz władz samorządowych wszystkich trzech szczebli. Jednak jak konstatują F. Bebenow i P. Strzyżewski [4] w II połowie obecnej dekady wiele z nich stoi u progu „śmierci technicznej”. Ten ostatni artykuł stanowił niejako inspirację do szerszego spojrzenia na sytuację turystyki w Polsce wykorzystującej zabytki kolejnictwa.

W opracowaniu autorzy stawiają sobie za cel próbę definicji barier powodujących taki stan rzeczy i odpowiedzi na pytanie czy faktycznie skutkują one ograniczonym rozwojem omawianego rodzaju turystyki. Ze względu na odmienną specyfikę przeprowadzają analizę odrębnie dla kolei normalnotorowych i odrębnie dla wąskotorowych. Diagnoza zastanego stanu rzeczy stanowi asumpt do podsumowań i wyprowadzenia wniosków o charakterze rekomendacji, których zastosowanie w ocenie autorów może odwrócić niekorzystne tendencje. Ponieważ ciężar ochrony zabytków kolejnictwa i ich udostępniania turystom spoczywa w większości omawianych przypadków na organizacjach pozarządowych, stąd wiele omawianych w dalszej części problemów jest analizowanych głównie z punktu ich widzenia.

Jak zauważają T. Skalska i M. Kosowski [24] organizacje pozarządowe spełniają bardzo istotną rolę w zarządzaniu dziedzictwem kulturowym dla potrzeb turystyki. Nie inaczej jest także w przypadku obiektów związanych z transportem kolejowym. Świadczy o tym choćby fakt, że obydwaj autorzy niniejszego opracowania są zarówno teoretykami, jak również posiadają praktyczne doświadczenie w kierowaniu obiektami turystyki kolejowej i kreowaniu ich ofert, zdobyte w organizacjach pozarządowych. Pierwszy z autorów przez wiele lat był osobą odpowiedzialną za udostępnianie turystom Parowozowni Skierniewice, a obecnie pełni rolę koordynatora wolontariatu w tym obiekcie. Drugi z nich był i jest nadal wolontariuszem oraz pracownikiem kolei wąskotorowych w Polsce, a przez dwa lata pełnił także funkcję kierowniczą na Żuławskiej Kolei Dojazdowej – kolei wąskotorowej obsługującej sezonowy ruch pasażerski w Delcie Wisły.

Turystyka z wykorzystaniem zabytków kolejnictwa w świetle badań naukowych

Zaliczana do turystyki kulturowej problematyka badawcza związków turystyki i wykorzystania dziedzictwa kulturowego kolei w ostatnich latach cieszy się rosnącym zainteresowaniem ze strony środowiska naukowego. Bogaty przegląd zagadnień tu występujących przedstawiają autorzy rozdziałów opracowania, które opieką redakcyjną objęli M. V. Conlin i G. R. Bird [12]. Autorzy zawartych w nim prac zwracają wielokrotnie uwagę, że wykorzystanie turystyczne obiektów związanych z dziedzictwem kulturowym transportu kolejowego w wielu krajach europejskich stanowi istotny element gospodarek lokalnych.

O wadze opisywanego zagadnienia świadczy, że koleje historyczne w Wielkiej Brytanii odwiedziło w samym 2002 r. 5,4 mln gości, dając przychody rzędu 39 mln funtów i zapewniając pracę dla blisko 1 100 osób [6]. Liczba tego typu atrakcji w tym kraju jest szacowana na ponad 100, a prowadzą je głównie organizacje pozarządowe. Angażują one około 1,5 tys. osób personelu wspomaganego w 2013 r. przez ponad 18,5 tys. wolontariuszy [1]. Niemiecki branżowy związek VDMT skupia około setki muzeów i kolei muzealnych, jednak instytucji posiadających w tym kraju zabytkowy tabor kolejowy jest znacznie więcej – w roku 2000 było w RFN 440 takich podmiotów [15]. Co interesujące dużą wagę przywiązywano do turystycznego wykorzystania dziedzictwa kolei także na terenie dawnego NRD, dzięki czemu



Kolej koszalińska niemal do końca przewoziła pasażerów wagonami motorowymi MBxd2

tamtejszym kolejom wąskotorowym udało się zachować stosunkowo duże znaczenie. Jest to niewątpliwie skutkiem procesu, który opisują szczegółowo P. Hörz i M. Richter [16] odnosząc się do decyzji o zachowaniu dla przyszłych pokoleń, jako pomników historii transportu i przemysłu, 8 (o łącznej długości 233 km) z 13 wówczas funkcjonujących kolei wąskotorowych w popularnych turystycznie lokalizacjach i zachowania ich pierwotnej funkcji. Światło na sytuację turystyki kolejowej we Francji rzucają B. Blancheton i J.-J. Marchi [5]. Według tych autorów przynosi ona około 60 mln euro przychodów rocznie i generuje około 1 tys. etatów (600 bezpośrednich i 400 pośrednio). Około 120 podmiotów zajmuje się organizacją przejazdów turystycznych pociągami, ponadto istnieje tu (co dla nas najbardziej istotne) 80 kolei turystycznych (w tym historycznych), 20 pociągów „retro” oraz pięć kolei wąskotorowych o prześwicie toru 1 000 mm.

Niewątpliwie konieczne jest także spojrzenie na wielce interesującą sytuację obserwowaną w Szwajcarii, gdzie doskonale udaje się łączyć funkcję historyczną kolei ze współczesnymi potrzebami społecznymi. Warto tu choćby sięgnąć do opracowania O. Morela [22], który zauważa, że w omawianym kraju



Dzięki Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych Rogowska Kolej Dojazdowa doskonale odnalazła się w funkcji turystycznej



W Elku miał szansę powstać skansen łączący dwie szerokości torów. W przypadku tej normalnej niestety skończyło się na planach i porzuceniu zabytkowego taboru

koleje wąskotorowe wykonują takie same zadania przewozowe, jak koleje normalnotorowe. Pod względem technicznym, zwłaszcza systemów zabezpieczenia ruchu kolejowego, także nie wykazują one większych różnic w stosunku do kolei o prześwicie toru 1 435 mm. Autor cytowanego opracowania podkreśla, że są więc „niczym innym niż zwykłymi kolejami, tylko na wąskich torach”. Potwierdzają tę tezę informacje dotyczące jednej z powszechnie znanych szwajcarskich kolei wąskotorowych [20], Rhätische Bahn. Sieć kolei o prześwicie 1 000 mm ma 384 km i jest zlokalizowana w kantonie Graubünden. Część jej odcinków zaliczana jest do pamiątek światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO. W aglomeracji Chur służy ona miejscowej ludności m.in. do codziennych dojazdów do miasta. Realizowane są tutaj także przewozy towarowe, w tym samochodów na wagonach kolejowych. Współczesny wizerunek Kolei Retyckiej nie ma obecnie wiele wspólnego z dychawiczną, powolną i przestarzałą



Elcka Kolej Wąskotorowa nie podzieliła losu normalnotorowej parowozowni i nadal funkcjonuje, służąc turystom

„ciuchcią” funkcjonującą w świadomości Polaków jako synonim każdej niemal kolei wąskotorowej.

W literaturze światowej oprócz powyżej wspomnianych opracowań stykamy się z publikacjami dotyczącymi problematyki związków muzealnictwa kolejowego, dziedzictwa kulturowego i turystyki. Zazwyczaj opracowania te mają charakter studiów przypadków. Warto tu wspomnieć o artykule J.-M. Combe [11] dotyczącym bardzo nowoczesnego w formie muzeum kolejnictwa w Miluzie, pracy D. A. Hallsala [13] dotyczącej holenderskiej kolei historycznej Stoomtram Hoorn–Medemblik czy też J. Hendersona [14] o historycznym dworcu kolejowym w Singapurze. Wykorzystanie turystyczne dziedzictwa kultury technicznej kolei, zwłaszcza wąskotorowych, staje się także obiektem zainteresowania na Ukrainie [17]. Szerszy kontekst wyżej wspomnianych związków przedstawiają opracowania R. McDougall [21], M. Muriel [23] czy P. Titus [27].

Niestety w Polsce można odnieść wrażenie, że ten segment rynku turystycznego wciąż jest traktowany jako niemalże nieistniejący. Jako jedni z pierwszych problematykę wstępnie naszkicowali geografowie T. Lijewski [19] – kładący nacisk głównie na walory turystyczne zabytków kolejnictwa oraz już w kontekście ich związków z turystyką A. Ciechański [7]. Ten ostatni autor [8, 9] zwraca także uwagę na trudną drogę przekształcania zabytków kolejnictwa w obiekty stanowiące przedmiot zainteresowania turystów. M. Bąk i J. Kaczmarczyk [2] skupiają się natomiast na turystycznym wykorzystaniu kolei wąskotorowych, K. Lewandowski [18] ogranicza się do ujęcia regionalnego dotyczącego Dolnego Śląska, zaś A. Wiśniewski [25] do zagadnień związanych z wykorzystaniem i dostosowaniem zabytkowego taboru kolejowego do celów turystycznych. W pokrewnym nurcie J. Cieplik i M. Sołtyś [10] dostarczają, według stanu na 2015 r., opisu skansenów i parod parowozów w Jaworzynie Śląskiej, Wolsztynie i Chabówce oraz w oparciu o własne badania ankietowe charakteryzują ich uczestników. Kompleksowych badań zjawiska podjął się dopiero F. Bebenow [3]. Zauważa on, że w 2011 r. istniało w naszym kraju niemal 30 turystycznych kolei wąskotorowych o łącznej długości blisko 480 km oraz ponad 25 skansenów, muzeów kolejowych i izb tradycji – część z nich była już jednak stale lub czasowo niedostępna.

Barier w rozwoju turystyki kolejowej w oparciu o dziedzictwo kulturowe kolei normalnotorowych

Skala i różnicowanie problematyki barier jakie obserwujemy w rozwoju turystyki opartej o dziedzictwo kulturowe kolei jest w dużej mierze zależna od rozpatrywanej szerokości toru. Naturalnym jest, że utrzymanie i eksploatacja infrastruktury i taboru kolei wąskotorowych generuje znacznie niższe koszty niż w przypadku kolei normalnotorowych. Także w przypadku wymogów dotyczących bezpieczeństwa wynikających z ustawy o *transporcie kolejowym* [32] koleje wąskotorowe mogą liczyć na pewne ułatwienia. Skutkiem tego jest więc, że w przypadku kolei normalnotorowych obserwujemy znacznie więcej procesów mających charakter hamujący rozwój, niż ma to miejsce w przypadku kolei wąskotorowych. Taka sytuacja wpływa więc być może na to, że na polskim rynku bardzo duże znaczenie mają atrakcje bazujące na obiektach o wąskim prześwicie toru.

Przegląd potencjalnych barier zaczniemy od ograniczeń fiskalno-prawnych, mogących stanowić w polskich uwarunkowaniach bardzo duże utrudnienia w działalności omawianych obiektów. Rzutują one przede wszystkim na utrudnienia w zapewnieniu stabilnego finansowania wypracowanego z dochodów czerpa-

nych z działalności samych obiektów. Zasadniczo przy uruchamianiu tego typu atrakcji trzeba się liczyć ze znaczącymi kosztami wynajmu albo eksploatacji taboru oraz obiektów. Warto jednak zwrócić uwagę, że większość opisanych w tej części artykułu problemów dotyczy kolei wąskotorowych, ale niewątpliwie w przypadku obiektów związanych ze standardową szerokością toru mają one wymiar jeszcze bardziej dotkliwy.

Znaczącym problemem jest to, że właścicielem interesujących historycznie obiektów, przede wszystkim budynków parowozowni, nastawni czy dworców kolejowych mogących stanowić atrakcję turystyczną, jest spółka PKP S.A. Zgodnie art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe [31] mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność wyłącznie jednostkom samorządu terytorialnego i na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu. Te zasady niestety mogą niekoniecznie pomóc w przypadku zabytkowej infrastruktury liniowej. W przypadku zazwyczaj już zdekapitalizowanej infrastruktury punktowej sporym utrudnieniem jest ust. 4 wyżej przytaczanego już artykułu. Zgodnie z nim mienie, którego inne zagospodarowanie nie jest możliwe, a względy ekonomiczne nie uzasadniają jego utrzymania, może zostać zlikwidowane lub przekazane nieodpłatnie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego lub państwowym jednostkom organizacyjnym. Ten zapis stanowi niewątpliwie bardzo duże utrudnienie dla organizacji pozarządowych, gdyż wymaga albo zakupu (zazwyczaj po przeszacowanych stawkach) albo znalezienia uprawnionego podmiotu, który przekaże im na własność lub też wydzierżawi za symboliczną kwotę obiekt przejęty od PKP. W połączeniu z potencjalnymi kosztami dalszego utrzymania (i ryzykiem przerzucenia ich na administrację publiczną) dość znacząco ogranicza to możliwości przejmowania tego typu obiektów czy taboru. Jednocześnie, ze względu na to, że cennik PKP S.A. jest stosowany dosyć sztywno, a stawki często znacząco odbiegają na niekorzyść od wartości rynkowej, wynajem większych obiektów z góry jest skazane na fiasko ekonomiczne.

Najbardziej atrakcyjne z punktu widzenia turystów są oczywiście charakterystyczne obiekty zabytkowe. Trzeba jednak pamiętać, że zazwyczaj są one w nienajlepszym stanie technicznym i często obejmuje je ochrona prawna. Wpis do rejestru zabytków często generuje dodatkowe koszty, wynikające choćby z wymogów opracowania odpowiedniej architektonicznej dokumentacji projektowej (nawet na najbardziej prozaiczne prace przy budynkach jak np. pomalowanie fasady na dotychczasowy kolor), czy ze względu na wymogi konkursowe zatrudniania kosztownych wyspecjalizowanych wykonawców zewnętrznych. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [33] na szczęście daje właścicielom zabytkowych obiektów pewne pole działania, chociaż narzuca wiele ograniczeń dotyczących wykonywania prac przy nich (art. 36 ust. 1). Z drugiej jednak strony prawo daje właścicielowi pewne prerogatywy. Przede wszystkim możliwość korzystania ze środków publicznych znajdujących się w dyspozycji Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (MKiDN), Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków oraz samorządów wszystkich trzech szczebli. Pewną barierę stanowi tutaj konieczność podołania procedurze konkursowej i zapewnienia 50% wkładu własnego (na szczęście w przypadku bardzo złego stanu obiektów można uzyskać dofinansowanie nawet do 100% wydatków). Pytaniem jest tylko czy



Parowozownia Skierniewice jest jedynym tego typu obiektem w Polsce stanowiącym własność organizacji pozarządowej

stanowią one dla gestora obiektu odpowiednią rekompensatę za wyszczególnione powyżej utrudnienia?

Pewną pomoc, aczkolwiek w niewystarczającym stopniu, przynosi ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych [28]. Przede wszystkim zgodnie z jej art. 7 ust. 6 zwolnione są z podatków lokalnych grunty i budynki wpisane indywidualnie do rejestru zabytków, pod warunkiem ich utrzymania i konserwacji, zgodnie z przepisami o ochronie zabytków, z wyjątkiem części zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej. W przypadku infrastruktury kolejowej niewpisanej do rejestru zabytków pewną nadzieję daje też ust. 1 omawianego artykułu zwalniający z podatków lokalnych grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:

- a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
- b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
- c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1 435 mm.

Niestety w przypadku kolei normalnotorowych przeznaczonych wyłącznie do użytku turystycznego zwolnienie to w obecnych uwarunkowaniach ma charakter wyłącznie formalny i w rzeczywistości nie występuje. A w przypadku najpowszechniejszych



Ogromna hala skierniewickiej Parowozowni to jednak także duże wyzwanie remontowe i finansowe



Renowacja taboru normalnotorowego wiąże się także z wysokimi kosztami



Skansen w Jaworzynie Śląskiej PKP skazało na likwidację. Został uratowany dzięki prywatnemu inwestorowi. Fot. F. Bebenow



Skansen w Pyskowicach od wielu lat boryka się z uzyskaniem własnego domu. Obecnie mieści się w hali wagonowni z lewej. Widoczna z tyłu hala wachlarzowa kilka lat temu uległa zawaleniu

obiektów punktowych (np. parowozownie, dworce, nastawnie) bez związku z eksploatacją linii wręcz ich nie dotyczy.

Na bazie interesującego obiektu kolejowego można także utworzyć muzeum – rodzi się tylko jeden problem. Zgodnie z ust. 7 omawianego artykułu powyżej wspomnianego aktu prawnego [28] ze zwolnienia podatkowego mogą korzystać wyłącznie grunty i budynki we władaniu muzeów rejestrowanych. Zamyka to praktycznie drogę instytucjom prowadzonym przez organizacje pozarządowe czy inne podmioty prawne. W praktyce więc biedni pozostają nadal biednymi, zaś hojnie dotowane instytucje publiczne zyskują dodatkowe przywileje. Jest to skutkiem tego, że uzyskanie statusu muzeum rejestrowanego dla instytucji, która nie jest państwowa czy samorządowa jest wyjątkowo trudne – wśród ponad 100 takich placówek prywatne są nieliczne.

W przypadku organizacji pozarządowych pewnym ułatwieniem dotyczącym mniejszych obiektów (zwłaszcza tych niemających statusu chronionych prawem zabytków) może być ust. 14 wspomnianego powyżej artykułu zwalniający z podatków od nieruchomości lub ich części nieruchomości zajęte przez organizacje pożytku publicznego na prowadzenie nieodpłatnej statutowej działalności pożytku publicznego.

Szansą dla niektórych typów działalności jest również obniżona zgodnie z art. 5 analizowanej ustawy [28] stawka podatku – zapis ten umożliwia choćby sprzedaż biletów wstępu czy innych świadczeń niegenerujących zysku i niestanowiących w świetle polskiego prawa działalności gospodarczej.

W przypadkach szczególnie trudnych u władz samorządowych można się ubiegać o zwolnienie przedmiotowe zgodnie z art. 7 ust. 3 tej ustawy [28]. Rada gminy, w drodze uchwały, może wprowadzić inne zwolnienia przedmiotowe niż określone w art. 7., z którego może skorzystać każdy podmiot spełniający narzucone tu warunki.

Funkcjonowanie w Polsce bez zarejestrowanej działalności gospodarczej może być bardzo trudne. Wskazują na to choćby bariery o charakterze pośrednim, wynikające jednak z problemów opisanych powyżej. W polskim systemie podatkowym zawieranie umów barterowych czy sponsorskich, gdzie w zamian za udzielone wsparcie obdarowany zobowiązuje się do okazania wdzięczności sponsorowi poprzez zapewnienie mu działań promocyjnych, jest równoznaczne z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie reklamy. Co prawda podatek płaci się od powierzchni rzeczywiście zajętej pod prowadzenie działalności gospodarczej, ale np. w przypadku liczącej 3,5 ha parowozowni, gdzie znaczące powierzchnie stale lub okresowo udostępnia się turystom, wymiar podatku mógłby być kwestią mocno dyskusyjną. W skrajnych przypadkach prowadzi to do absurdalnych i patologicznych sytuacji, w których pozyskiwanie sponsorów jest wręcz nieopłacalne, albo obciążone głębokim deficytem i najbardziej racjonalnym zachowaniem jest bazowanie na środkach publicznych.

Należy pamiętać, że z utrzymaniem budynków i budowli wiąże się wiele kosztownych obowiązków (choćby obligatoryjne przeglądy roczne i pięcioletnie obiektów) wynikających np. z art. 62 Prawa budowlanego [29]. Wspominamy o tym jednak tylko w kontekście kosztów jakie to rodzi, natomiast nie polemizujemy ze zrozumiałych względów z koniecznością ich przeprowadzania.

Powyżej szerzej omówiono problemy wpływające niewątpliwie znacząco na możliwość wypracowania przez same obiekty

środków, umożliwiających ich samodzielne utrzymanie się. Jak skompensować wobec tego braki przychodów bądź uzyskać pieniądze umożliwiające „rozruszanie” obiektu? Jak już wyżej wskazano w wielu sytuacjach umowy sponsorskie nie wchodzi w rachubę. Alternatywą stają się wobec tego środki publiczne przeznaczone dla organizacji pozarządowych na ochronę zabytków lub też wspieranie działań muzealnych. Rodzą się tu jednak kolejne bariery. W przypadku środków samorządowych jest niezwykle trudno przebić się do świadomości władz i przekonać do finansowego wspierania obiektów turystyki kolejowej. Nawet jeśli się to uda, wsparcie to jest minimalne i nakierowane na tzw. działania miękkie (np. promocję czy też organizację wydarzeń).

Warto też na chwilę skupić się na barierach dotyczących wyłączenia organizacji pozarządowych. W stosunku do potrzeb organizacji zajmujących się opieką i udostępnianiem obiektów kolejowych środki oferowane przez samorządy wszystkich trzech szczebli są zazwyczaj zbyt niskie i przeznaczone głównie na działania miękkie. Dopiero od 2017 r. możliwe stało się finansowanie z nich także działań inwestycyjnych przy budynkach. Dużą zaletą tego typu środków jest stosunkowo niski finansowy wkład własny (10%, częściej 20%). Natomiast zaskakujący negatywnie jest brak jakichkolwiek funduszy skierowanych do organizacji pozarządowych (i nie tylko) ze strony polskiego ministerstwa odpowiedzialnego za sprawy transportu. Tymczasem czeskie Ministerstwo Dopravy w procedurze konkursowej dofinansowuje do 40% kosztów naprawy czynnej jednostki taboru.

Sugerowanym często źródłem środków na rozwój kolejowych obiektów zabytkowych służących turystom są środki unijne. Niestety zazwyczaj są one poza zasięgiem organizacji pozarządowych z tego względu, że minimalna wartość o jaką się można ubiegać rzutuje na wkład własny znacznie przekraczający możliwości finansowe przeciętnej organizacji tego typu. Naturalnym partnerem, który mógłby organizacyjnie i finansowo wesprzeć starania stowarzyszeń, powinny być samorządy. Niestety partnerstwo takie powstaje niezwykle rzadko, a jak wskazuje przykład Kolei Wąskotorowej Rogów–Rawa–Biała, nawet zgodna współpraca organizacji i samorządu może się rozbić o niejasne wymogi formalne konkursów dotacyjnych ministerstw. Z drugiej strony z przyczyn głównie mentalnych trudno liczyć na wsparcie polskich samorządów, takie jak obserwowaliśmy w przypadku odbudowy czeskiej Parowozowni Korzeniów stanowiącej własność organizacji pozarządowej. Władze mikroregionu Tanvaldsko sfinansowały zatrudnioną na pół etatu menadżerkę projektu, która pomogła go przygotować, a następnie przeprowadzić.

Dużym problemem jest również skoncentrowanie linii kolejowych mogących służyć turystyce historycznymi pociągami w rękach spółek grupy PKP. Mamy tu albo do czynienia z infrastrukturą w stanie agonialnym przeznaczoną do fizycznej likwidacji i skupioną w rękach PKP S.A., albo też z liniami zdolnymi do ruchu znajdującymi się głównie w rękach PKP PLK S.A., z wszystkimi tego konsekwencjami dotyczącymi kwestii bezpieczeństwa ruchu i wynikającymi z tego kosztami eksploatacji taboru i uruchamiania pociągów. Brakuje natomiast wydzielonej infrastruktury należącej do innych podmiotów. Nieliczne linie normalnotorowe uruchamiane w ruchu turystycznym (ale nie pociągami historycznymi!) znajdują się w rękach samorządów. Rodzi to i tak problemy np. z wjazdem na stacje pociągów (casus SKPL Cargo i corocznych negocjacji wjazdu pociągów tego przewoźnika korzystającego z infrastruktury samorządowej na stację styczną z siecią PKP PLK w Kętrzynie).

Jako barierę należy też rozpatrywać wymogi wynikające z już wzmiankowanej ustawy o *transportie kolejowym* [32], przy czym w przeciwieństwie do środowiska miłośników kolei autorzy postrzegają jako przeszkodę koszty uzyskania i bieżącego prowadzenia niezbędnych dokumentów (np. procedur Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem SMS i MMS), a nie restrykcyjność samych przepisów, które zwłaszcza w przypadku poruszania się pojazdów po interoperacyjnej infrastrukturze europejskiego systemu kolei, wydają się być całkiem uzasadnione.

Barier w rozwoju turystyki kolejowej w oparciu o dziedzictwo kulturowe kolei wąskotorowych

Przedstawicielom środowiska miłośników kolei udało się w pierwszej połowie pierwszej dekady XXI w. zachęcić część samorządów do przejęcia kolei wąskotorowych. Zazwyczaj najpierw przekazywano im na własność tabor, zaś nieruchomości – ze względu na nieuregulowaną sytuację prawną jedynie w użyczenie. W przypadku części kolei niestety przez 15 lat od zaprzestania ich normalnej eksploatacji wciąż nie udało się uregulować spraw własnościowych i choć są one we władaniu samorządów, to nadal stanowią własność PKP S.A. Znacznej grupy kolei niestety nie udało się zagospodarować. Zostały one porzucone, zdewastowane, a następnie w większości fizycznie zlikwidowane.

W zaistniałej sytuacji konieczne było więc wykształcenie się nowych operatorów kolei wąskotorowych w Polsce. Z. Taylor i A. Ciechański [26] wyróżniają trzy podstawowe typy przewoźników kolejowych tu funkcjonujących:

- I. Organizacje pozarządowe (NGO): stowarzyszenia, fundacje, organizacje miłośników kolei lub członkowie lokalnych społeczności.
- II. Jednostki organizacyjne samorządów lub spółki tworzone przez samorządy, na których terenie znajduje się kolej turystyczna.
- III. Pozostałe podmioty, tj. prywatne firmy, instytucje lub spółki niezwiązane z lokalnym samorządem.

Wiele ze spostrzeżeń dotyczących barier w rozwoju turystyki kolejowej opartej na dziedzictwie kulturowym kolei zauważonych w przypadku kolei o standardowym prześwicie toru, jest adekwatne również w stosunku do kolei wąskotorowych.

Zauważalną barierą jest brak systemowego wsparcia dla kolei wąskotorowych, a w szczególności brak zapewnienia normalnych podstaw finansowania infrastruktury kolejowej znaczenia regionalnego i lokalnego. Zwłaszcza w kontekście ogromnych pieniędzy, krajowych i europejskich, które nie są wydawane ze względu na „efekt skali” (PKP PLK nie są w stanie zagospodarować ich wszystkich w jednym czasie, biorąc pod uwagę ogrom inwestycji), daje to perspektywę przetrwania „małych” zarządców infrastruktury. W tym miejscu warto się choćby odnieść do sytuacji największej czeskiej kolei wąskotorowej JHMD. Według danych opublikowanych w rocznym sprawozdaniu spółki [34] w roku obrachunkowym 2013/2014 same dotacje przewozowe ze strony samorządów wojewódzkich wynosiły 22,824 mln koron czeskich (ok. 3,6 mln zł). Ponadto ze środków administracji rządowej przekazano operatorowi kolei na bieżące utrzymanie zdolności przewozowej sieci 27,747 mln koron (ok. 4,6 mln zł), a na wydatki inwestycyjne 11,334 mln koron (ok. 1,8 mln zł). W Polsce są to kwoty całkowicie poza zasięgiem zarządców i przewoźników operujących na kolejach wąskotorowych.

Na realizację rzetelnych prac remontowych oraz utrzymanie w stanie niepoważającym pogarszania parametrów technicz-

nych, podmioty zarządzające niewielkimi sieciami kolejowymi potrzebują zaledwie ułamek procenta tego, co z przytoczonych wcześniej powodów rokrocznie niewykorzystywane jest przez PKP PLK. Niestety bez zagwarantowania puli środków w budżecie państwa i jednocześnie bez objęcia systemem dopłat przez samorząd wojewódzki przewozów w publicznym transporcie zbiorowym prowadzenie takich prac będzie niezwykle utrudnione.

Poziom degradacji technicznej kolei wąskotorowych kwalifikuje je do naprawy głównej infrastruktury oraz pojazdów w ciągu maksymalnie najbliższych 5 lat. Tam gdzie remontów nie było – trudno liczyć na nawet najprężniejszych operatorów, bo wygenerowane przychody pochłaniane są przez bieżące koszty eksploatacji, administracji oraz utrzymania taboru i toru kolejowego w bezpiecznym stanie. Nie można także liczyć na diametralną zmianę stanowiska samorządów w tej kwestii, które nie są w stanie (a niejednokrotnie – również nie chcą) wyasygnować niezbędnych środków, choćby na wkłady własne do projektów, które mogłyby być finansowane ze środków europejskich.



Każdego letniego dnia z Żuławskiej Kolei Dojazdowej korzystają setki pasażerów, a frekwencja przekracza tę z niektórych linii normalnotorowych. Fot. P. Strzyżewski



Na letnie miesiące Żuławska Kolej Dojazdowa przypomina normalną kolej zaspokajająca potrzeby przemieszczania się Fot. F. Bebenow

Poważnym zagrożeniem, szczególnie ujawniającym się na wąskim torze, w niektórych regionach, w których nieczynne koleje wiodą „burzliwe drugie życie”, są problemy interpersonalne. Pomimo braku ruchu i stale pogarszającego się stanu technicznego są wciąż targane wewnętrznymi wojnami między stowarzyszeniami a samorządem lokalnym i nie są w stanie opracować nawet formuły działania.

Wśród przedstawicieli władz samorządowych zawiadujących obszarem, na którym znajduje się kolej wąskotorowa, nieobce bywa myślenie, że nie można dotować kolei wąskotorowej bo jest „turystyczna” (nie ma zatem charakteru publicznego transportu zbiorowego i jej dofinansowywanie byłoby w związku z tym rzekomo niezgodne z prawem). Stawia to pod znakiem zapytania możliwości dalszego funkcjonowania kolei wąskotorowych, które przecież przede wszystkim realizują potrzeby transportowe ludności na danym obszarze (mieszkańców czy turystów – to sprawa drugorzędna). Idąc tym tokiem rozumowania, nie powinno się dotować również przewozów na liniach normalnotorowych, na których ruch turystyczny jest dominujący lub jedyny.

Podsumowanie i wnioski

Prowadzenie ruchu na kolei wąskotorowej czy udostępnianie turystom historycznych budynków i budowli, pozbawionych podmiotowych dotacji uczy pokory i studzi emocje. Pozwala też umiejętnie połączyć posiadaną wiedzę teoretyczną z własną praktyką.

Główną przyczynę problemów bez wątpienia stanowi systemowy brak finansowania. Wszelkie skargi operatorów na zbyt mocne obciążenia instytucjonalno-administracyjne związane z zarządzaniem kolejami lokalnymi czy posiadaniem sprawnego normalnotorowego taboru historycznego, takie jak konieczność uzyskania świadectw bezpieczeństwa, czy posiadania szeregu restrykcyjnych regulacji wewnętrznych można wytłumaczyć brakiem odpowiednich nakładów finansowych. Czy istnieją narzędzia, które mogłyby tę sytuację poprawić? Jedynym wyjściem z sytuacji jest zapewnienie kolejom lokalnym czy muzealnym – niezależnie od szerokości toru – źródeł finansowania.

Nie chodzi w tym przypadku o słyszane często w środowisku miłośników kolei głosy typu „w Czechach to się opłaca” lub „Szwajcarzy na tym zarabiają”. Wynikają one po prostu z nieznamomości realiów. We wszystkich krajach europejskich, na których koleje spoglądamy z zazdrością, podstawą ich funkcjonowania są dotacje podmiotowe i przedmiotowe.

Przez kilkanaście lat na rynku kolejowym wiele organizacji hobbystycznych znacznie sprofesjonalizowało swój sposób działania, choć do wzorców zachodnich jeszcze bardzo daleko. Jasne stało się jednak, że czasy „romantycznej” walki o byt i reaktywacji kolei wąskotorowych odeszły na zawsze w zapomnienie. Gdy u progu XXI w. PKP oferowały „raczkującym” samorządom przejęcie majątku kolei wąskotorowych, większość z nich chętnie godziło się na tego typu rozwiązanie. Nierzadko wpływ na lokalnych włodarzy mieli miłośnicy kolei, lokalni aktywiści czy niezależni eksperci z branży kolejowej. Doświadczenie uczy jednak pokory – po kilkunastu latach nie można już liczyć na to, że „pospolite ruszenie” wolontariuszy, dysponujących wyłącznie sekatorem i parą rękawic, pozwoli rzetelnie prowadzić czynną kolej, wożącą kilkadziesiąt tysięcy osób rocznie.

Muzea kolejowe, koleje muzealne czy turystyczne nie zasilają budżetów lokalnych milionami złotych przychodów, nie ściągają też zagranicznych inwestorów. Podobnie jak gotyckie kościoły i barokowe dworki – generują koszty, a ewentualna stopa zwo-

tu zależy od położenia geograficznego, stylu zarządzania oraz wysokości otrzymanych dotacji... Dlatego też, wolontariusze z organizacji opiekujących się aktywnie starą koleją muszą dziś coraz szybciej zamieniać pomarańczowe kamizelki i drelichy, w których oczyszczają torowisko, na sprawną obsługę arkuszy w Excelu. Stawać się dobrze wyszkoloną kadrą, biegłą w administracji i zarządzającą nieruchomościami i pracownikami, realizującą strategię biznesowe. Wymaga tego rzeczywistość, która boleśnie zweryfikowała niejedno młodzieńcze marzenie.

Alternatywą dla rozwiązania problemów szeregu lokalnych sieci czy atrakcji kolejowych będzie ich zamknięcie z przyczyn technicznych, a później – fizyczna likwidacja. Nie zmieni tego poklepywanie społeczników po plecach w trakcie branżowych konferencji ani publikowanie w mediach kolejnych wskaźników wzrostu liczby podróży. Świadomość, że śmierć techniczna wąskotorówek oraz budowli i budynków kolejowych jest bliska, może być pierwszym krokiem do poprawy sytuacji. Do tej pory zauważyła to zaledwie część grona „małych zarządców” – w większości stowarzyszeń, fundacji i spółek. Samorządy często nie zdają sobie sprawy z powagi sytuacji. Czy uda się zachować to dziedzictwo w stanie czynnym? Czas pokaże.

Przeprowadzona powyżej analiza skłania niewątpliwie do wyprowadzenia kilku wniosków o charakterze rekomendacyjnym, z których część jest istotna nie tylko dla obiektów turystyki kolejowej:

1. Biorąc pod uwagę znaczące koszty remontów i utrzymania obiektów zabytkowych (nie tylko kolejowych) wskazane jest warunkowe rozszerzenie zwolnienia z podatku nieruchomości także w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej lub też odpłatnej działalności pożytku publicznego (tego nawet się w ustawie o *ochronie zabytków* nie zauważa...) pod warunkiem, że cały wypracowany zysk przeznaczony jest na poprawę lub utrzymanie obiektu zabytkowego we właściwym stanie.
2. Konieczne jest dopuszczenie nieodpłatnego przekazywania (lub też dzierżawy) nieruchomości i ruchomości kolejowych na rzecz organizacji pozarządowych (dla ograniczenia prawdopodobieństwa nadużyć wskazane byłoby zawężenie tej możliwości tylko do podmiotów posiadających status Organizacji Pożytku Publicznego) na cele związane z promocją historii transportu kolejowego w Polsce.
3. Konieczne jest też zrównanie uprawnień podatkowych muzeów rejestrowanych z pozostałymi muzeami, które posiadają statuty uzgodnione z ministrem właściwym do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego (zgodnie z art. 6 ust. 1 Ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach).
4. Zwolnieniom podatkowym powinna podlegać cała eksploatowana infrastruktura kolejowa, niezależnie od reprezentowanej szerokości toru.
5. Konieczne jest włączenie kolei wąskotorowych (jak i stricte turystyczno-historycznych) do systemu finansowania remontów infrastruktury kolejowej z np. Funduszu Kolejowego na takich samych zasadach jak w przypadku sieci zarządzanej z PKP PLK (tak jak np. w przypadku czeskich kolei wąskotorowych).
6. Włączenie kolei wąskotorowych o regularnym, codziennym ruchu sezonowym do systemu dotacji samorządowych.
7. Powołanie funduszu dla organizacji pozarządowych wspierającego procesy formalne związane z certyfikacją infrastruktury i taboru oraz ich remonty (np. na wzór funduszy czeskiego Ministerstwa Transportu).



Zdewastowana kolej koszalińska odżyła dzięki samozapraciu lokalnych miłośników kolei. Fot. F. Bebenow



Równie trudna jak w Koszalinie była reaktywacja połączeń kolejowych na Żuławach. Utrzymanie przewożącej ponad 60 tys. pasażerów rocznie kolei spoczywa na barkach społeczników. Fot. S. Stefańska

Bibliografia:

1. Baughan R., Crapper M., *Competence management in the UK heritage railway industry*, [w:] P. W. Chan I C. J. Nelson (red.), *Proceedings of 32th Annual ARCOM Conference*, Vol. 1, Association of Researchers in Construction Management, Manchester 2016, s. 519–528.
2. Bąk M., Kaczmarczyk J., *Turystyczne wykorzystanie kolei wąskotorowej w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny” 2013, nr 1, s. 16–20.
3. Bebenow F., *Turystyka kolejowa w Polsce*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań 2015, s. 170.
4. Bebenow F., Strzyżewski P., *Polskie wąskotorówki u progu likwidacji?*, www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/polskie-wasko-torowki-u-progu-likwidacji-79657.html (dostęp 30.12.2016).
5. Blancheton B., Marchi J.-J., *The three systems of rail tourism: French Perspective*, „Tourism Management Perspectives” 2013, nr 5, s. 31–40, DOI: 10.1016/j.tmp.2012.09.008.

6. Bogiazides N., Kotsiou E., Vougioukas M., *The Regional Impact of Heritage Railways*, paper presented at 45th Congress of the European Regional Science Association, Vrije Universiteit Amsterdam, 2005.
7. Ciechański A., *Zagospodarowanie turystyczne obiektów kolejowych jako forma ochrony dziedzictwa kultury technicznej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Warszawa-Rzeszów 2005, s. 81–84.
8. Ciechański A., *Utracone szanse – bardzo trudna droga do polskiego sektora dziedzictwa kulturowego transportu kolejowego w turystyce*, [w:] M. Kapias i D. Keler (red.), *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, Muzeum w Rybniku, Rybnik 2016, s. 471–488.
9. Ciechański A., *Szansy i zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego kolei wąskotorowych wykorzystywanego w turystyce – dokonania polskie na tle doświadczeń krajów ościennych*, „Przegląd Komunikacyjny” 2017, nr 1, s. 2–9.
10. Ciepłik J., Sołtysik M., *Uczestnictwo w imprezach kolejowych w Polsce w 2015 roku*, Ekonomiczne Problemy Turystyki 2016, 35, 3, s. 37–48, DOI: 10.18276/ept.2016.3.35-03.
11. Combe, J.-M., *Citté du Train, former French railway museum in Mulhouse – a new rail heritage perspective*, „Japan Railway & Transport Review” 2006, nr 43, s. 29–33.
12. Conlin M. V., Bird G. R., *Railway Heritage and Tourism*, Channel View Publications, Bristol–Bufalo–Toronto 2014, 320 s.
13. Halsall D. A., *Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn–Medemblik*, Journal of Transport Geography 2001, 9, 2, s. 151–160, DOI: 10.1016/S0966-6923(00)00030-2.
14. Henderson J., *Railways as heritage attractions: Singapore’s Tanjong Pagar station*, Journal of Heritage Tourism 2011, 6, 1, s. 73–79, DOI:10.1080/1743873X.2010.536236.
15. Höhmann R., *The Future of Heritage Railways and Rail Conservation in Germany*, Japan Railway & Transport Review 2002, 30, s. 20–22.
16. Hörz P., Richter M., *Preserved as technical monuments, run as tourist attractions: Narrow-gauge railways in the German Democratic Republic*, The Journal of Transport History 2011, nr 2, s. 192–213, DOI:10.7227/TJTH.32.2.5.
17. Kuznetsov V. G., Pshinko P. O., Klimenko I. V., Gumenyuk A. V., Zahorulko S. M., *Perspectives of Ukrainian railway tourism development on narrow-gauge lines of Zakarpattia*, Science and Transport Progress, Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport 2015, 58, 4, s. 23–33, DOI:10.15802/stp2015/49196.
18. Lewandowski K., *Turystyka kolejowa na Dolnym Śląsku*, „Przegląd Komunikacyjny” 2013, nr 12, s. 23–29.
19. Lijewski T., *Zabytki kolejowe w Polsce*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 9, Warszawa-Rzeszów 2003, s. 49–71.
20. Lung E., Knoll O., *Regional and narrow gauge railways – good practice and recommendations*, Federal Ministry For Transport, Innovation and Technology, Vienna 2012.
21. McDougall R., *Future of Railway Heritage in NSW*, [w:] *Sustaining Heritage: Second International and Thirteenth National Engineering Heritage Conference and NSW Railways Seminar*, 2005, s. 49–53.
22. Morel O., *Rola kolei wąskotorowych w transporcie Szwajcarii*, referat wygłoszony na XVI Dolnośląskim Festiwalu Nauki we Wrocławiu w 2013, www.transport.pwr.wroc.pl/dfn/morel13.pdf (dostęp 5.05.2015).
23. Muriel M., *Institutional Foundations of Heritage Railways – The High Cost of Low Trust in the Preservation of Public Goods*, University of Sussex, University of Seville, 2014, DOI:10.2139/ssrn.2293337.
24. Skalska T., Koskowski M., *Rola organizacji pozarządowych w zarządzaniu dziedzictwem kulturowym dla potrzeb turystyki*, „Turystyka Kulturowa” 2017, 1, s. 68–79.
25. Wiśniewski A., *Zabytkowy tabor kolejowy – jego przystosowanie i wykorzystanie dla celów turystycznych*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Materiały Konferencyjne (nr 37) 2000, 78, s. 235–243.
26. Taylor Z., Ciechański A., *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, „Przegląd Geograficzny” 2005, 77, 2, s. 139–169.
27. Titus P., *Fight to keep rail heritage on track*, Heritage New Zealand Magazine 2013, 89, s. 10–16.
28. Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych: t.j. Dz. U. 1991, nr 9, poz. 3.
29. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane: t.j. Dz. U. 1994, nr 89, poz. 414.
30. Ustawa z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach 1994: t.j. Dz. U. 1997, nr 5, poz. 24.
31. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, Dz. U. 2000 nr 84, poz. 948.
32. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: t.j. Dz. U. 2016, poz. 1727.
33. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami: t.j. Dz. U. 2003, nr 162, poz. 1568.
34. *Výroční zpráva 2013–2014 Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.*, 2015, Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., Jindřichův Hradec.

Zdjęcia nieoznaczone – Ariel Ciechański

Autorzy:

dr **Ariel Ciechański** – Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa
mgr **Filip Bebenow** – Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych, Zakład Polityki Regionalnej i Integracji Europejskiej, Poznań

Tourism based on the heritage railways – are the legal and financial barriers effectively blocking it's development?

Railway tourism is an important element of local and regional economies in many European countries. We are observing in this countries more and more development and better quality of services. Also in Poland this type of tourism began to gain popularity. Unfortunately, in spite of the many trials being undertaken in many places, the level of services offered in Poland is still in most cases deviating from the western standards. Authors who are both theoreticians and have practical experience in managing railway tourism objects and creating their offer are trying to define the barriers caused by this situation. Due to the different characteristics, they are analyzed separately for standard-gauge railways and separately for narrow-gauge railways. Diagnosis of the state of affairs constitutes an assumption to the summaries, conclusions and recommendations which, in the authors' assessment, can reverse the unfavorable tendencies.

Keywords: railway tourism, cultural heritage, barriers in tourism development.