

Formy własności w działalności przewozowej – próba oceny ich efektywności i podatności na integrację w ramach jednolitego systemu transportowego

Termin „jednolity system transportowy” należy traktować jako odrębne, choć zależne i mogące się pokrywać subsystemy, których rola jest różna i odmienna zależnie od lokalizacji i obejmowanego obszaru.

Dwoma dającymi się wyróżnić subsystemami transportowymi, wobec których można i należy mówić o tworzeniu jednolitych systemów transportowych, są:

1. Komunikacja na terenie aglomeracji miejskich – należy zauważyć, że z powodu intensywnego w ostatnich latach rozwoju motoryzacji w obrębie aglomeracji poważnie narasta problem kongestii ruchu. Jedynym sposobem ograniczenia tego problemu jest motywowanie mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Dlatego rolą władz miasta jest zapewnienie możliwie sprawnego i atrakcyjnego dla potencjalnych klientów systemu transportu zbiorowego przy jednoczesnym administracyjnym ograniczaniu ruchu pojazdów indywidualnych w obrębie ścisłego centrum aglomeracji.
2. Komunikacja lokalna na poziomie gminy i powiatu – rolą samorządu lokalnego jest zapewnienie dowozu i odwozu młodzieży uczącej się do szkół oraz zapewnienie możliwości dojazdu do lokalnych centrów społeczno-administracyjnych.

Jednolity system transportowy w obrębie aglomeracji miejskiej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- 1) system transportowy obejmuje wszystkie dostępne środki transportu: kolej, metro, tramwaj, trolejbus i autobus;
- 2) trasy linii komunikacyjnych tworzą spójną sieć połączeń o rozkładach jazdy zapewniających skomunikowanie między liniami spotykającymi się i korelację rozkładów jaz-

dy na trasach pokrywających się; przebieg tras powinien szczególnie uwzględniać parkingi samochodowe dla pasażerów (system „Park & Ride”);

- 3) jednolity system taryfowy obejmujący wszystkie środki transportu – dotyczy to zarówno biletów czasowych, jak i okresowych (jednodniowych, tygodniowych, miesięcznych); system taryfowy koniecznie powinien uwzględniać łączenie opłat parkingowych i opłat za przejazd środkami komunikacji miejskiej (system „Park & Ride”).

W celu usprawnienia organizacji i koordynacji transportu w obrębie aglomeracji władze miasta zazwyczaj powołują Zarząd Transportu Miejskiego, ustalający przebieg tras i rozkłady jazdy oraz wybierający drogą przetargu przewoźników obsługujących poszczególne trasy¹⁾.

Rola samorządów terytorialnych przy tworzeniu i koordynacji transportu lokalnego, w porównaniu do aglomeracji, jest zdecydowanie mniejsza. Powinna ona obejmować zapewnienie wspomnianego wcześniej dojazdu do szkół i lokalnych centrów, gdyż realizacja tego transportu często nie zapewnia przewoźnikom pokrycia kosztów jego organizacji. Dlatego różnicę między kosztami a przychodami powinien pokrywać samorząd terytorialny, a przewoźnicy winni być wybierani w drodze przetargu, ze wskazaniem na tych, którzy profesjonalnie wykonają usługę przy najniższej dopłacie ze strony samorządu.

Natomiast połączenia między poszczególnymi centrami (miastami powiatowymi i wojewódzkimi) są dla przewoźników rentowne, czego dowodem jest konkurencja w tych relacjach między poszczególnymi PPKS i przewoźnikami prywatnymi.

Zakłada się również, że rolą samorządów jest motywowanie do korzystania z proekologicznego transportu kolejowego (szynowego), który w porównaniu do samochodowego ma zdecydowanie niższe koszty zewnętrzne²⁾. Można wyróżnić trzy elementy tej motywacji:

- 1) niedopłacanie do kursów autobusów w relacjach pokrywających się z przebiegiem linii kolejowych, lecz zamawianie w tych relacjach kursów lekkich pociągów (na liniach niez elektryfikowanych – autobusów szynowych) oraz organizowanie systemów przesiadkowych pociąg – autobus, gdzie ten ostatni obsługuje relację niedostępną dla kolei;
- 2) motywowanie pasażerów do korzystania z wymienionego wcześniej systemu przesiadkowego poprzez jednolity system taryfowy (jeden bilet obejmujący zapłatę za przejazd autobusem i pociągiem);
- 3) wprowadzanie ograniczeń ruchu ciężkich pojazdów drogowych (samochodów ciężarowych) w relacjach pokrywających się z przebiegiem linii kolejowych; oprócz wspomnianych wcześniej wysokich kosztów zewnętrznych transportu drogowego uzasadnieniem takich ograniczeń

¹⁾ Por. m.in. red. O. Wyszomirski: *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1998 r.; R. Tomanek: *System zarządzania transportem miejskim a jakość jego usług*, Przegląd Komunikacyjny 4/2000.

²⁾ „Kosztami zewnętrznymi transportu są koszty związane z następującymi, negatywnymi dla środowiska naturalnego i życia człowieka, skutkami działalności transportu: zanieczyszczenie środowiska, wody i gleby; emisja hałasu, wypadki transportowe (w części niepokryte przez system ubezpieczeń i odszkodowań), zatłoczenie, zajętość terenu” według *Metody oceny kosztów i korzyści zewnętrznych (external)*, praca zespołu pod kier. H. Chrostowskiej, IBDiM, Warszawa, październik 1996 r.

jest fakt, że ciężki ruch drogowy w zdecydowanie największym stopniu przyczynia się do zużycia nawierzchni drogowej, której koszty konserwacji ponoszą właśnie samorządy terytorialne.

Przyjmuje się również, że rolą autorów regionalnej polityki transportowej kształtujących jednolity system transportowy jest przygotowanie warunków i instrumentów tak oddziałujących na każdego typu przedsiębiorców, aby w efekcie uczestniczyli oni w realizacji zamierzeń określonych w tej polityce³⁾.

W celu uświadomienia skali i tendencji procesów obserwowanych w pasażerskim transporcie publicznym warto przypomnieć podstawowe dane statystyczne [1].

W 1999 r. transportem kolejowym przewieziono 395,9 mln pasażerów, tj. o 1,4% mniej niż w 1998 r. Z ogólnej liczby pasażerów przewiezionych przez PKP 99,8% przypadało na pasażerów przewiezionych kolejami normalnotorowymi. Ogólny spadek przewozów pasażerów transportem kolejowym został spowodowany zarówno zmniejszeniem przewozów pasażerów z biletami jednorazowymi (o 1,4%), jak i z biletami miesięcznymi (o 0,6%) oraz przejazdów bezpłatnych (o 2,9%).

Transportem autobusowym przewieziono w tym okresie 1000,6 mln pasażerów, tj. o 3,5% mniej niż w 1998 r. Praca przewozowa w pasażerokilometrach była mniejsza o 1,5%. Ogólny spadek przewozu pasażerów został spowodowany zmniejszeniem przewozów w komunikacji regularnej (o 4,0%), do czego przyczyniło się obniżenie przewozów z biletami jednorazowymi o 7,0% (stanowiących 46,0% ogólnych przewozów pasażerów komunikacją regularną) oraz niewielki spadek przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi (o 0,4%).

Dominującą rolę w komunikacji autobusowej odgrywała nadal Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS), której udział w ogólnych przewozach pasażerów transportem samochodowym wyniósł w 1999 r. ponad 95%.

Liczba autobusów eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego była o 1,0% mniejsza niż w końcu 1998 r., a łączna pojemność zmniejszyła się o 6,3%. Regularna komunikacja autobusowa w 1999 r. prowadzona była na 28,4 tys. linii, o ogólnej długości 1475,3 tys. km, w tym linie podmiejskie stanowiły 73,9% (w 1998 r. – 74,4%).

W 1999 r. 267 miast, o łącznej liczbie 18,7 mln ludności, obsługiwanych było przez komunikację miejską. Ogólna długość czynnych tras komunikacyjnych zwiększyła się o 9,3% w stosunku do 1998 r.. Zanotowano wzrost długości tras autobusowych, przy jednoczesnym spadku długości tras trolejbusowych i niezmięionej długości tras tramwajowych. Komunikacja miejska dysponowała mniejszą liczbą taboru (autobusów o 1,6%, tramwajów o 1,9%, trolejbusów o 8,3%). Wzrósł natomiast udział pojazdów w ruchu (autobusów o 2,3 pkt., tramwajów o 0,2 pkt., trolejbusów o 3,5 pkt.). Taborom komunikacji miejskiej (bez metra) prze-

wieziono 4935,1 mln pasażerów, tj. niewiele więcej niż w 1998 r. (o 0,1%).

W końcu 1999 r. warszawskie metro dysponowało, podobnie jak w 1998 r., 60 wagonami o pojemności 11220 miejsc i wozilo pasażerów po linii długości 12,5 km. Łączny przebieg wagonów był dłuższy o 7,6%, a liczba przewiezionych pasażerów większa o 34,5% w stosunku do 1998 r.

Odnosząc się do głównego tematu artykułu można postawić tezę, że forma własności nie jest cechą decydującą o przydatności przedsiębiorstwa przewozowego do uczestniczenia w zintegrowanych systemach transportowych, istotnymi są natomiast:

- dotychczasowe zobowiązania socjalne, wynikające z historii przedsiębiorstw,
- wielkość oraz rodzaj majątku posiadanego przez przedsiębiorstwo,
- profesjonalizm zarządzania przedsiębiorstwem.

Dla przykładu – ranking najbardziej dynamicznych przedsiębiorstw w 1999 r. [2], przygotowywany w INE PAN, wskazuje, że w grupie 50 najbardziej dynamicznych przedsiębiorstw infrastrukturalnych znaleźli się przedstawiciele różnych form własności. Z przedsiębiorstw przewozowych były to: Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Białymstoku (27 miejsce na liście), Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. (36 miejsce), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o. (39 miejsce), Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Wołowie (47 miejsce), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Radomiu (49 miejsce).

Obserwacja procesów przekształceń (szczególnie w formule prywatyzacji bezpośredniej) pozwala jednakże stwierdzić, że właśnie profesjonalizm zarządzania jest motorem przekształceń własnościowych w przedsiębiorstwach publicznych. Dużą rolę odgrywa tu bowiem chęć kierownictwa (i samorządów przedsiębiorstw) do zagwarantowania sobie trwałych związków z posiadaną już pozycją. Pozycję tę utrzymać można poprzez nabycie znaczących udziałów w prywatyzowanym przedsiębiorstwie. Daje to wówczas motywację do efektywnej, widzianej w szerokiej perspektywie „pracy na swoim”. Jednocześnie taka postawa jest związana z preferowaniem prywatyzacji bezpośredniej (spółki pracownicze) w małych, a co najwyżej średnich przedsiębiorstwach.

Tak więc dopiero przy uwzględnieniu wymienionej sekwencji zdarzeń możemy przyjąć, że w jednolitych systemach transportowych w większym stopniu sprawniejsze i efektywniejsze będą nastawione na konkurencję przedsiębiorstwa prywatne.

Istotne jest jednak zastrzeżenie; ci mali (a co najwyżej średni) przewoźnicy powinni być wystarczająco mobilni i otwarci na współpracę w ramach dużych form organizacyjnych typu korporacja, po to by w bliskiej przyszłości móc oferować zleceniodawcom (samorządom) usługi na poziomie ofert zgłaszanych przez europejskie silne i duże przewo-

³⁾ Zakładamy, że zostaną tu również wdrożone „ogólne cele transportowe”. Por.: T. Syryjczyk: *Narodowa strategia rozwoju transportu na lata 2000–2006*, (w) *Transport a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*, materiały konferencyjne, Poznań, 14 czerwca 2000 r.

we spółki kapitałowe, niejednokrotnie operujące na skalę europejską, a nawet światową⁴⁾.

Państwowe przedsiębiorstwa transportowe w niewielkim stopniu podlegały procesom prywatyzacji, w dużej części dlatego, że wcześniej (początek lat 90.) duże jednostki (m.in. dawne zrzeszenie PKS) zostały podzielone na samodzielne firmy, w tym 174 „PKS-y” zajmujące się przewozami pasażerskimi. Oznacza to, że wtedy gdy kierownictwa i samorządy przedsiębiorstw z długą historią (i doświadczeniami z realizacją trzech „S” w latach 80.) podejmowały decyzje o kierunkach przekształceń własnościowych, 174 przedsiębiorstwa PKS stawiały pierwsze kroki w samodzielnym funkcjonowaniu. Prywatyzację wstrzymywało również to, że PKS spełniał funkcję użyteczności publicznej, szczególnie przy braku uregulowań prawnych i rozwiązań wdrażających zasady finansowania ze środków publicznych obowiązków z zakresu „służby publicznej”.

Z informacji statystycznej [3] wynika, że łącznie od połowy 1990 r. do końca czerwca 2000 r. procesem przekształceń własnościowych objęto 6519 przedsiębiorstw państwowych, tj. ok. 75% istniejących w momencie jego rozpoczęcia. Spośród tych przedsiębiorstw 22% przekształcono w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, 27% poddano prywatyzacji bezpośredniej, 25% likwidacji z przyczyn ekonomicznych, a 25% stanowiły zlikwidowane PGR, których mienie przejęła Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa. Z danych statystycznych wynika również, że na 31 grudnia 1999 r. na bazie majątku zlikwidowanych lub sprywatyzowanych bezpośrednio przedsiębiorstw państwowych ogółem powstały następujące spółki: 209 spółek z udziałem Skarbu Państwa (w tym 52 z udziałem kapitału zagranicznego) oraz 1356 spółek pracowniczych, w tym w grupie transport, gospodarka magazynowa i łączność powstały następujące spółki: 11 spółek z udziałem Skarbu Państwa (jedna z udziałem kapitału zagranicznego) oraz 47 spółek pracowniczych.

Obecny stan na rynku przedsiębiorstw przewozowych cechuje duży stopień zmonopolizowania w grupie dużych przedsiębiorstw stanowiących własność publiczną (państwową i samorządową) i równie duży stopień zatamizowania małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych.

W transporcie kolejowym mamy do czynienia z wielkim przedsiębiorstwem PKP, zajmującym 5 miejsce na – opracowywanej w INE PAN – liście 500 największych polskich przedsiębiorstw [4], nieefektywnym monopolistą, rozpoczynającym restrukturyzację i prywatyzację⁵⁾. Oprócz złej kondycji finansowej przedsiębiorstwo to cechuje brak taboru dostosowanego do obsługi zintegrowanych systemów transportowych. W ruchu aglomeracyjnym obecnie eksploatowane są elektryczne zespoły trakcyjne EN57 – przestarzałe technologicznie, energochłonne, o małym przyspieszeniu i małej liczbie drzwi (szybkość wymiany podróźnych), w ruchu lokalnym wykorzystywane są natomiast tradycyjne,

nieekonomiczne pociągi (zazwyczaj lokomotywa + 2 wagony) zamiast ekonomicznych autobusów szynowych. Monopolistami są także miejscy przewoźnicy szynowi – tramwaje i warszawskie metro.

Zróznicowane formy (choć i tu są monopoliści) spotykamy jedynie w pasażerskim zbiorowym transporcie samochodowym, a wśród nich:

1. Miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne – dawne zakłady budżetowe, z których duża część po dzień dzisiejszy dysponuje nadmiernym majątkiem, niejednokrotnie zbędnym do prowadzenia działalności przewozowej (place, budowle, duże warsztaty, zaplecze socjalno-rekreacyjne itp.), natomiast nie ma wystarczającej liczby nowoczesnego taboru, pozwalającego na zwiększenie dochodów. Zatrudniają również dużą liczbę pracowników z wieloma wobec nich zobowiązaniami, co niesie za sobą podwyższone koszty przedsiębiorstwa. Z natury rzeczy byli to lokalni monopoliści, z którymi obecnie próbują konkurować – stając do przetargu na obsługę wskazanych linii – przedsiębiorstwa prywatne i niekiedy PKS.

W grupie tej znajdują się komunalne spółki komunikacyjne, m.in. największe, notowane na wspomnianej „Liście 500”, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o. (326 miejsce na liście) o przychodach w 1999 r. z całości działalności wynoszących 258 320 tys. zł (w tym 6021 tys. zł z działalności podstawowej), wyniku finansowym netto 7102 tys. zł, zatrudniające 3 772 pracowników oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. Kraków (466 miejsce na liście) o przychodach w 1999 r. z całości działalności wynoszących 184 627 tys. zł (w tym 173 977 tys. zł z działalności podstawowej – co może być przyczyną ponoszonych strat), wyniku finansowym netto 38 864 tys. zł, zatrudniającym 2 786 pracowników.

2. Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej, których organami założycielskimi są wojewodowie (m.in. te dynamiczne – z Białegostoku i Wołowa).

3. Spółki pracownicze (również z udziałem Skarbu Państwa) powstałe w wyniku leasingu przedsiębiorstw PKS, najczęściej przedsiębiorstwa małe, co najwyżej średnie. Na dzień dzisiejszy jest ich mniej niż 10, należy się jednak spodziewać dużego przyspieszenia na tej ścieżce prywatyzacyjnej.

4. Jednoosobowe spółki Skarbu Państwa PKS, będące własnością Skarbu Państwa – dawne skomercjalizowane państwowe przedsiębiorstwa PKS, których organami założycielskimi byli wojewodowie, oczekujące na dalsze przekształcenia. Proces komercjalizacji większych PKS-ów dopiero się rozpoczął. Brak jest obecnie danych dotyczących koncepcji prywatyzowania tych spółek przez ministra Skarbu Państwa.

5. Mały prywatny przewoźnicy – przedsiębiorcy prywatni od momentu powstania – niejednokrotnie posiadacze kilku autobusów, obsługujący jednostkowe linie i konkurujący zazwyczaj w rentownych relacjach z PKS. Ponadto często przejmują w ruchu podmiejskim linie niechciane przez MZK

⁴⁾ Por. J. Chudziński: *Komunikacja miejska na tle regulacji Unii Europejskiej (w) Transport a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*, materiały konferencyjne, Poznań, 14 czerwca 2000 r.

⁵⁾ Patrz: ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, a także ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym.

lub PKS bądź tworzą obsługę nowych osiedli. Ich obecność na rynku przewozowym traktowana jest niejednokrotnie jako obecność intruzów, bo są także tymi „dzikimi” przewoźnikami, próbującymi zaistnieć na rynkach (i liniach) opanowanych przez PKS, używając niejednokrotnie metod odbiegających od zasad uczciwej konkurencji.

6. „Polski Ekspres” – prywatna spółka przenosząca na polski rynek przewozowy (głównie w przewozach między dużymi miastami) doświadczenia angielskich przewoźników. Jest to przewoźnik, który niewątpliwie może stanąć do dużych przetargów na obsługę linii w regionalnych zintegrowanych systemach transportowych (m.in. stawał już do przetargu na obsługę linii ZTM Warszawa z wykorzystaniem m.in. 50 autobusów niskopodłogowych).

Podatność przewoźników na integrację w jednolitych systemach transportowych jest też zależna od sposobu rozliczania się z nimi przez władze państwowe i samorządowe za usługi związane z wykonywaniem „służby publicznej”.

Mówimy więc o dotacjach – od 1 stycznia 1999 r. dotacje przedmiotowe uregulowane są w ustawie z 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych [5]. Przepis art. 69, ust. 4 pkt 3 określa dotacje przedmiotowe jako wydatki budżetu państwa przeznaczone na dopłaty do określonych rodzajów wyrobów lub usług, kalkulowanych według stawek jednostkowych. Dotacje te mogą być przyznawane dla podmiotów wymienionych w art. 72, ust. 1, w tym dla przedsiębiorców wytwarzających określone rodzaje wyrobów lub świadczących określone rodzaje usług. Kwoty i podmiot dotacji określa ustawa budżetowa. Art. 72, ust. 3 ustawy zawiera upoważnienie dla Ministra Finansów do określenia, w drodze rozporządzenia, stawek dotacji przedmiotowych oraz określa szczegółowe zasady i tryb udzielania i rozliczania tych dotacji.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego zawiera przepisy określające źródło finansowania ustawowych ulg w przejazdach: art. 8 a i 8 b dodane przez ustawę z dnia 29 grudnia 1998 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z wdrożeniem reformy ustrojowej państwa [6]. Zgodnie z nimi od 1 stycznia 1999 r.: koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa:

- samorządy województw przekazują przewoźnikom, wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie, dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich;
- dopłaty, o których mowa, przekazywane są przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie na zasadach określonych w umowach między samorządami województw a wymienionymi podmiotami;
- wysokość dopłat określona jest na podstawie ewidencji prowadzonej przez przewoźników za pomocą kas fiskalnych.

Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym [7] stanowi w art. 22 (rozszerzonym zapisami ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji p.p.PKP), że przewoźnicy kolejowi, wykonujący krajowe przewozy pasażerskie, otrzymują – w celu wyrównania utraconych przychodów – z tytułu obowiązujących ustawowych ulg dotację przedmiotową, której wysokość określa ustawa budżetowa. Jest to zatem ustawowa gwarancja otrzymania przez wymienionych przewoźników dotacji przedmiotowych. Istotne są też zapisy rozszerzające dotychczasowe postanowienia, bowiem stanowią m.in., że dotowanie i organizowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa. Przewozy pasażerskie mogą też być dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Należy przy tym dodać, że opisane rozwiązania prawne są zbieżne z przepisami Unii Europejskiej; w Rozporządzeniu Rady nr 1191/69/EWG z 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym określono m.in. wspólne zasady uchylania i zachowania obowiązku świadczenia służby publicznej przez przewoźników i procedury kompensaty w przypadku wykonywania określonych usług przez przedsiębiorstwo, gdzie wysokość kompensaty powinna być równa różnicy między wzrostem obciążeń finansowych a redukcją przychodów przedsiębiorstwa.

Wskazanie wymienionych przepisów sprawia wrażenie, że problem dopłat z tytułu rozliczania „służby publicznej” jest uregulowany. Tymczasem praktyka wskazuje, że jest to temat wymagający wdrożenia – tak po stronie przewoźników (dokumentowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg), jak i po stronie zlecającego (planowanie dotacji przedmiotowych w budżetach i zawieranie umów). O tym, do jakiego stopnia był to problem nie rozwiązany w 1999 r. świadczą pogotowia strajkowe PKS-ów w związku z brakiem środków na dotacje występującym w drugim półroczu 1999 r., i – w konsekwencji – powstanie zobowiązań budżetu państwa wobec tych przewoźników.

□

Literatura

- [1] *Transport w 1999 r. (wyniki działalności)*. GUS, Warszawa 2000.
- [2] *Prawo i Gospodarka – Magazyn Finansowy*, 159/2000.
- [3] *Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju. I półrocze 2000 r.*, GUS, opracowano 2000.07.28.
- [4] Rzeczpospolita, 21 kwietnia 2000 – dodatek „Lista 500”.
- [5] Dz.U. nr 155, poz. 1014 z późniejszymi zmianami.
- [6] Dz.U. nr 162, poz. 1126.
- [7] Dz.U. nr 96, poz. 591 oraz z 1998 r., nr 106, poz. 668.

Autorzy

dr Ewa Spychaj – NIK, Departament Transportu G.M. i Ł
mgr inż. Michał Zajfert – PAN, Instytut Nauk Ekonomicznych