

Tadeusz Dyr

Szanse i zagrożenia dla rozwoju rynku kolejowych przewozów regionalnych

Przyjęte w 2000 r. regulacje ustawowe, tworzące przesłanki do regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich, zostały entuzjastycznie przyjęte przez wielu menedżerów ówczesnego przedsiębiorstwa PKP¹. Wskazywali oni na nowatorskie rozwiązania zawarte w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, zwłaszcza na powierzenie odpowiedzialności za organizację przewozów regionalnych samorządom województw oraz zagwarantowanie w budżecie państwa środków na ich realizację. Wkrótce okazało się jednak, że entuzjazm był nieuzasadniony. Przyjęte rozwiązania nie rozwiązały praktycznie żadnych problemów. Zaczęto więc przyjmować kolejne regulacje prawne oraz wdrażać kolejne koncepcje organizacji i finansowania kolejowych przewozów regionalnych.

Regionalizacja transportu, prowadząca do stworzenia skutecznego i efektywnego systemu transportu regionalnego, powinna być czynnikiem wzrostu konkurencyjności i atrakcyjności regionów oraz przeciwdziałania marginalizacji niektórych obszarów. Analizując proces regionalizacji transportu w Polsce, można tymczasem odnieść wrażenie, że ma on służyć rozwiązaniu problemów przewoźnika kolejowego.

W niniejszym artykule przeanalizowano skutki wdrażanych koncepcji regionalizacji transportu kolejowego. Wskazano także na ich szanse i zagrożenia w kreowaniu efektywnego systemu transportu regionalnego.

Finansowanie kolejowych przewozów regionalnych z budżetu państwa

W pierwszym okresie wdrażania koncepcji regionalizacji przewozów kolejowych przyjęto założenie, że środki finansowe na ich realizację określane będą w ustawie budżetowej. Mogły być one również finansowane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Przyjęto jednocześnie, że zasady organizacji przewozów i wielkość środków publicznych, przeznaczonych na ich finansowanie określone zostaną w umowie między przewoźnikiem a właściwym terytorialnie samorządem województwa.

Ustalając zasady finansowania kolejowych przewozów regionalnych przyjęto, że w kolejnych ustawach budżetowych zostaną zagwarantowane następujące kwoty²:

- w 2001 r. – 300 mln zł,
- w 2002 r. – 500 mln zł,
- w 2003 r. – 800 mln zł
- w kolejnych latach co najmniej po 80 mln zł.

¹ Por. ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, DzU 2000, nr 84, poz. 948.

² Art. 79 ust. 1. ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. DzU 2000, nr 84, poz. 948.

³ Por. T. Matyła, Kolejowe przewozy regionalne. Prawne warunki funkcjonowania. Materiały Konferencji Naukowej „Finansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce”, Warszawa 2003, s. 66.

W latach 2001–2002 na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych planowano przeznaczyć także środki z emisji obligacji, które miały być wyemitowane przez PKP S.A. Wielkość środków finansowych, przekazywanych z emisji obligacji, miała pozwolić na uzyskanie w każdym roku kwoty 800 mln zł. Kwota ta gwarantowała realizację usług przewozowych na poziomie 2000 r. Poziom ten w opinii ekspertów był jednak dalece niezadowalający.

Brak emisji obligacji spowodował, że rzeczywisty wymiar finansowania został uzależniony od decyzji podejmowanych w ustawie budżetowej. Tymczasem w kolejnych ustawach budżetowych przyjmowano, że na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych przeznaczana będzie kwota 300 mln zł. Zgodnie z obowiązującymi przepisami co najmniej 10% tej kwoty przeznaczone musiało być na nabywanie krajowych, kolejowych pojazdów szynowych. W założeniu miało to poprawić sytuację taborową kolejowych przewozów regionalnych. Przy zbyt niskich środkach na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych powodowało to jednak dalsze pogłębianie deficytu przewoźnika.

Tak niski poziom środków planowanych w ustawie budżetowej uniemożliwiał samorządom województw zawieranie umów na realizację przewozów w zakresie niezbędnym dla efektywnego funkcjonowania rynku kolejowych przewozów regionalnych³. Rzeczywisty poziom finansowania był jeszcze niższy niż zakładano w ustawie budżetowej (tab. 1). W tej sytuacji samorządy województw mogły dofinansowywać tylko część pociągów regionalnych.

Tabela 1

Finansowanie kolejowych przewozów regionalnych w latach 2001–2003

| Rok | Kwota | | |
|------|------------|----------------------|---------------------------|
| | pierwotna* | w ustawie budżetowej | przekazana do przewoźnika |
| | [mln zł] | | |
| 2001 | 300 | 300 | 198,8 |
| 2002 | 500 | 300 | 259,1 |
| 2003 | 800 | 300 | 249,6 |

* Kwota przyjęta w ustawie z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji ..., op.cit.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Zbyt niski poziom środków zaplanowanych w budżecie państwa na realizację przewozów regionalnych wynikał nie tylko z trudności budżetowych. Był on także skutkiem braku zrozumienia znaczenia efektywnego transportu w kreowaniu rozwoju regionalnego. Ponadto wprowadzenie podstaw prawnych regionalizacji transportu kolejowego w ustawie o komercjalizacji, restrukturyza-

cji i prywatyzacji PKP powodowało, że regionalizacja była często postrzegana jako sposób poprawy sytuacji finansowej tego przewoźnika. Tymczasem regionalizacja transportu (nie tylko kolejowego) powinna być postrzegana jako sposób rozwiązywania problemów transportowych regionu.

Przedstawione wielkości finansowania kolejowych przewozów regionalnych z budżetu państwa potwierdzają tezę o nieefektywności podporządkowania transportu lokalnego władzom państwowym. Takie rozwiązanie jest bowiem często jedną z barier rozwoju krajów, hamującą swobodę poruszania się i komunikowania⁴. Rozwiązanie takie stanowi zatem zagrożenie dla funkcjonowania rynku regionalnych przewozów pasażerskich.

Finansowanie kolejowych przewozów regionalnych przez samorząd województwa

Ustawą z 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego⁵ wprowadzone zostały zmiany w zasadach organizacji i finansowania kolejowych przewozów regionalnych. Ustawa ta uchylała art. 79 cytowanej ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, mówiący o finansowaniu kolejowych przewozów regionalnych z budżetu państwa. Wprowadzono także nowe brzmienie art. 40 ustawy o transporcie kolejowym⁶, zgodnie z którym organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych, należy do zadań własnych samorządu województwa. Zadanie to finansowane jest z dochodów własnych samorządu województwa.

Zmiana systemu finansowania kolejowych przewozów regionalnych spowodowała znaczące zwiększenie środków przeznaczanych na organizację kolejowych przewozów regionalnych (tab. 2). W 2004 r. łączna wielkość środków w porównaniu z 2003 r. zwiększyła się niemal o 70%. Wielkość ta zwiększała się także

w kolejnych latach. W konsekwencji w 2007 r. samorządy województw przeznaczyły na organizowanie kolejowych przewozów regionalnych kwotę niemal trzykrotnie większą niż w 2003 r. (ostatni rok, w którym przewozy regionalne finansowane były z budżetu państwa).

Największy wzrost środków na organizację kolejowych przewozów regionalnych (bez wydatków na inwestycje taborowe) wystąpił w województwie mazowieckim. W 2007 r. z budżetu województwa przeznaczono na ten cel ponad sześciokrotnie więcej środków niż w 2003 r. i niemal czterokrotnie więcej niż w 2004 r. Tak duże zwiększenie zaangażowania samorządu województwa mazowieckiego w finansowanie kolejowych przewozów regionalnych jest skutkiem kapitałowego zaangażowania się samorządu w spółkę realizującą przewozy. Przed powstaniem spółki Koleje Mazowieckie, zwiększenie zaangażowania samorządu w finansowanie przewozów regionalnych było porównywalne do innych województw. W 2004 r. wielkość dotacji do przewozów regionalnych w województwie mazowieckim zwiększyła się w stosunku do 2003 r. o 67,3%, przy średniej dla wszystkich województw 69,9%. W pierwszym roku funkcjonowania tej spółki wydatki samorządu w porównaniu z poprzednim rokiem (tj. okresem, w którym przewozy realizowała spółka PKP Przewozy Regionalne) zwiększyły się o 221,2%, przy średniej dla wszystkich województw 16,1%. Znaczące zwiększenie wystąpiło także w kolejnych latach.

Analizując finansowanie przewozów regionalnych przez samorządy należy zwrócić uwagę na zwiększenie wielkości wsparcia w wartościach bezwzględnych. W 2004 r. samorządy wydały na ich finansowanie o 174,6 mln zł więcej niż w 2003 r., tj. w okresie, gdy finansowanie odbywało się w ramach dotacji z budżetu państwa. Największy wzrost wydatków zanotowano w województwach: śląskim (21,9 mln zł), wielkopolskim (21,4 mln zł) i dolnośląskim (19,5 mln zł). Sytuacja zasadniczo zmieniła się po utworzeniu spółki Koleje Mazowieckie. W 2005 r. wydatki woje-

Tabela 2

Środki publiczne na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych w latach 2003–2007

| Województwo | Wielkość dotacji | | | | | Dynamika [rok 2003 = 100%] | | | | |
|---------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|----------------------------|-------|-------|-------|--|
| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | |
| | [mln zł] | | | | | [%] | | | | |
| dolnośląskie | 21,3 | 40,8 | 35,1 | 51,1 | 42,4 | 191,5 | 164,8 | 239,9 | 199,1 | |
| kujawsko-pomorskie | 16,7 | 31,3 | 34,0 | 39,6 | 50,0 | 187,4 | 203,6 | 237,1 | 299,4 | |
| lubelskie | 12,9 | 18,1 | 15,0 | 24,0 | 27,5 | 140,5 | 116,9 | 186,5 | 213,7 | |
| lubuskie | 13,0 | 17,5 | 21,6 | 20,2 | 21,3 | 134,6 | 166,2 | 155,4 | 163,8 | |
| łódzkie | 15,1 | 27,0 | 27,0 | 35,0 | 35,0 | 178,8 | 178,8 | 231,8 | 231,8 | |
| małopolskie | 15,5 | 25,7 | 26,2 | 27,0 | 39,9 | 165,8 | 169,0 | 174,2 | 257,4 | |
| mazowieckie | 26,9 | 45,1 | 99,7 | 138,0 | 173,5 | 167,3 | 370,1 | 512,3 | 644,1 | |
| opolskie | 7,0 | 15,3 | 15,5 | 20,9 | 22,0 | 218,6 | 221,4 | 298,6 | 314,3 | |
| podkarpackie | 10,9 | 18,2 | 17,5 | 27,0 | 32,0 | 166,8 | 160,2 | 248,2 | 293,6 | |
| podlaskie | 8,5 | 11,0 | 9,0 | 9,7 | 12,6 | 129,4 | 105,9 | 114,1 | 148,2 | |
| pomorskie | 14,7 | 22,7 | 31,9 | 46,5 | 54,5 | 154,4 | 217,0 | 316,2 | 370,7 | |
| śląskie | 27,2 | 49,1 | 55,0 | 70,2 | 74,5 | 180,5 | 202,2 | 258,1 | 273,9 | |
| świętokrzyskie | 7,9 | 9,0 | 9,3 | 10,2 | 11,3 | 113,9 | 117,7 | 129,1 | 143,0 | |
| warmińsko-mazurskie | 16,5 | 26,3 | 21,9 | 20,4 | 23,2 | 158,7 | 132,4 | 123,3 | 140,3 | |
| wielkopolskie | 18,8 | 40,2 | 46,4 | 59,7 | 72,0 | 214,2 | 247,3 | 318,2 | 383,7 | |
| zachodniopomorskie | 16,8 | 27,0 | 27,4 | 30,0 | 35,0 | 161,3 | 163,6 | 178,8 | 208,7 | |
| Razem | 249,7 | 424,2 | 492,5 | 629,5 | 726,7 | 169,9 | 197,3 | 252,1 | 291,1 | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów samorządów województw.

⁴ Szerzej Z. Krasucki, *Tendencje i kierunki przemian we współczesnym transporcie światowym – zarys problemów. Przegląd Komunikacyjny 1995, nr 10.*

⁵ Ustawa z 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego DzU 2003, nr 203, poz. 1966.

⁶ Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. DzU 2003, nr 86, poz. 789.

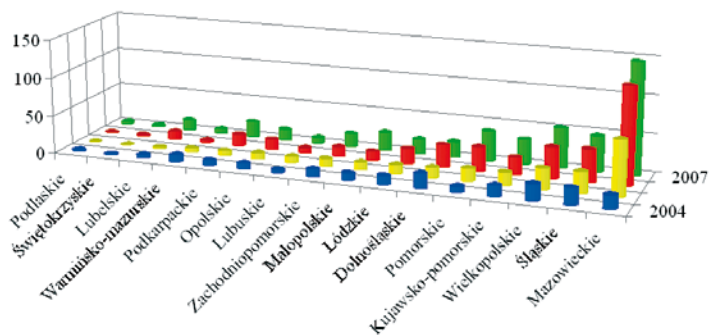
wództwa mazowieckiego na realizację kolejowych przewozów regionalnych przez tę spółkę zwiększyły się o 54,6 mln zł. W tym okresie łączne wydatki pozostałych województw na ten cel zwiększyły się o 13,7 mln zł (rys. 1). Zwiększenie wydatków w kolejnych latach doprowadziło do sytuacji, w której wydatki na organizację kolejowych przewozów regionalnych w województwie mazowieckim stanowiły ponad 23% łącznej kwoty wydatków we wszystkich województwach.

Finansowanie zakupu i modernizacji taboru kolejowego do przewozów regionalnych

Stan techniczny i struktura taboru kolejowego stanowi istotną barierę poprawy pozycji konkurencyjnej kolei na rynku transportowym zarówno w Polsce, jak i w innych krajach europejskich. Według danych Wspólnoty Kolei Europejskich (CER), opublikowanych w listopadzie 2004 r., średni wiek taboru w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, wynosi ponad 25 lat. W Polsce ponad 91% elektrycznych zespołów trakcyjnych, wykorzystywanych w przewozach regionalnych, ma powyżej 20 lat⁷. Duży udział taboru w wieku powyżej 20 lat wskazuje, że ogromna jego część dobiega końca cyklu życia. Dalsza eksploatacja takiego taboru jest niecelowa zarówno z punktu widzenia rynkowego, jak i finansowego. Istniejąca struktura wiekowa taboru kolejowego w krajach Europy Środkowej i Wschodniej wskazuje, że w najbliższych latach konieczna będzie wymiana znacznej jego części. Z raportu przygotowanego w 2005 r. przez CER wynika, że poziom nakładów inwestycyjnych niezbędnych dla poprawy stanu taboru kolejowego jest tak wysoki, że w obecnej sytuacji rynkowej i finansowej kolei w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, nie jest możliwe ich podjęcie bez wsparcia finansowego ze środków publicznych. Dotyczy to w szczególności taboru do przewozów pasażerskich, realizowanych w ramach służby publicznej. Komisja Europejska zakłada, że wsparcie inwestycji taborowych⁸ spowoduje zwiększenie atrakcyjności kolejowych przewozów pasażerskich i zatrzymanie zmniejszenia popytu na te usługi. Brak takiego wsparcia spowoduje prawdopodobnie dalsze zmniejszenie kolejowych przewozów pasażerskich, w wyniku przejścia pasażerów kolei przez transport drogowy. Konsekwencją tego będzie pogorszenie konkurencyjności regionów i zwiększenie kosztów zewnętrznych⁹.

W latach 2003–2007¹⁰ samorzady województw wydały ponad 786 mln zł na zakupy taboru kolejowego wykorzystywanego w przewozach regionalnych (tab. 3). Ponad 42% tej kwoty wydatkowane zostało z budżetu województwa mazowieckiego.

Po akcesji Polski do Unii Europejskiej sześć samorządów wojewódzkich oraz spółka PKP Przewozy Regionalne otrzymały dofinansowanie z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPO-T) na realizację projektów w zakresie zakupu i moder-



Rys. 1. Zwiększenie wydatków na realizację kolejowych przewozów regionalnych z budżetów samorządów wojewódzkich w stosunku do 2003 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów samorządów województw.

Tabela 3

Wydatki z budżetu samorządów wojewódzkich na zakup taboru kolejowego do przewozów regionalnych

| Województwo | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | Razem |
|---------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | [mln zł] | | | | | |
| dolnośląskie | 9,1 | 0,0 | 7,7 | 6,5 | 2,1 | 25,4 |
| kujawsko-pomorskie | 6,3 | 16,0 | 7,0 | 4,1 | 27,5 | 60,9 |
| lubelskie | 2,7 | 0,0 | 9,5 | 4,9 | 0,0 | 17,0 |
| lubuskie | 1,5 | 5,3 | 6,9 | 3,7 | 8,0 | 25,4 |
| łódzkie | 0,0 | 0,0 | 7,2 | 5,1 | 0,0 | 12,3 |
| małopolskie | 0,0 | 3,0 | 1,5 | 10,0 | 0,0 | 14,5 |
| mazowieckie | 5,9 | 34,5 | 32,9 | 78,2 | 180,6 | 332,2 |
| opolskie | 3,1 | 1,4 | 10,5 | 1,8 | 3,7 | 20,5 |
| podkarpackie | 5,3 | 3,9 | 11,6 | 0,0 | 0,0 | 20,8 |
| podlaskie | 1,9 | 2,2 | 8,2 | 17,4 | 0,0 | 29,7 |
| pomorskie | 2,2 | 6,9 | 19,5 | 9,4 | 6,6 | 44,6 |
| śląskie | 6,0 | 5,2 | 0,0 | 14,5 | 2,0 | 27,7 |
| świętokrzyskie | 0,0 | 0,0 | 12,4 | 0,0 | 0,0 | 12,4 |
| warmińsko-mazurskie | 3,1 | 14,7 | 3,4 | 3,1 | 2,5 | 26,8 |
| wielkopolskie | 20,9 | 14,1 | 11,8 | 26,7 | 27,5 | 101,0 |
| zachodniopomorskie | 2,4 | 0,3 | 12,8 | 0,1 | 0,0 | 15,6 |
| Razem | 70,4 | 107,5 | 162,9 | 185,5 | 260,5 | 786,8 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu samorządów wojewódzkich.

nizacji taboru kolejowego, wykorzystywanego w przewozach regionalnych¹¹ (tab. 4). Łączna wartość tych projektów wyniosła 360 mln zł, a kwota wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – ponad 153 mln zł. Wkład krajowy z budżetu województw wyniósł 110 mln zł, tj. niemal 14% łącznej kwoty przeznaczonej przez samorzady województw na finansowanie inwestycji taborowych.

⁷ Por. *Rolling Stock Financing in Central and Eastern European Countries. CER Position Paper, November 2004.*

⁸ *Zasady tego wsparcia przedstawiono [w] T. Dyr, Finansowanie kolejowych inwestycji taborowych. Technika Transportu Szynowego 2006, nr 4.*

⁹ Por. *Developing Coherent Rail Services in Central and Eastern Europe: Making Use of the European Union's Structural and Cohesion Funds. CER Position Paper, November 2005, s. 10.*

¹⁰ Zgodnie z przywołaną ustawą z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, samorzady województw powinny już w 2001 r. przeznaczyć co najmniej 10% dotacji na zakup taboru kolejowego do przewozów regionalnych. Trudności z przeprowadzeniem postępowań przetargowych spowodowały, że w 2001 r. jedynie w województwie wielkopolskim przeznaczono 2 mln zł na zakup prototypowych autobusów szynowych. Decyzją ministra finansów zaplanowana kwota dotacji na zakup taboru, przeznaczona została w 2001 r. na sfinansowanie działań bieżących. Prawidłowość procedury przeprowadzenia tej zmiany zakwestionowała w swoim raporcie Najwyższa Izba Kontroli. Szerzej Analiza wykonania budżetu państwa i założeń polityki pieniężnej w 2001 roku. Najwyższa Izba Kontroli, nr ewid. 153/2002/KBF, tom I.

¹¹ W ramach SPO-T, oprócz taboru do przewozów regionalnych, finansowane były projekty związane z zakupem i modernizacją taboru kolejowego do przewozów międzyregionalnych i aglomeracyjnych. Te inwestycje nie będą jednak przedmiotem rozważań w niniejszym artykule. Szerzej te zagadnienia zostały ujęte [w] T. Dyr, *Finansowanie kolejowych inwestycji taborowych. Technika Transportu Szynowego 2006, nr 4.*

Tabela 4

Zakupy i modernizacja taboru kolejowego współfinansowane w ramach Sektorowego programu Operacyjnego Transport

| Przeznaczenie | Beneficjent | Budżet projektu | Dofinansowanie |
|-----------------------------|---------------------------------|-----------------|----------------|
| | | | UE |
| [mln zł] | | | |
| Zakup 8 autobusów szynowych | województwo wielkopolskie | 60,6 | 24,8 |
| Zakup 4 autobusów szynowych | województwo lubuskie | 30,0 | 15,0 |
| Zakup 8 autobusów szynowych | województwo dolnośląskie | 56,7 | 23,5 |
| Zakup 5 autobusów szynowych | województwo kujawsko-pomorskie | 27,5 | 13,7 |
| Zakup 5 autobusów szynowych | województwo podlaskie | 15,1 | 6,0 |
| Zakup 1 autobusu szynowego | województwo warmińsko-mazurskie | 5,4 | 2,7 |
| Modernizacja 75 ezt EN57 | PKP Przewozy Regionalne | 164,7 | 67,5 |
| Razem | | 360,0 | 153,2 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Bazy projektów SPO-T (www.spot.gov.pl – data pobrania: 17.09.2007) oraz Prezentacji projektów realizowanych w ramach SPO-T wg stanu na dzień 31 maja 2007 r. (www.fundusze-strukturalne.gov.pl/SPOT/Stanwdrazania; data pobrania: 30.09.2008).

Środki publiczne, wspierające odnowę taboru kolejowego, wykorzystywanego w przewozach regionalnych przeznaczane są przede wszystkim na zakup tzw. autobusów szynowych (spalinowych zespołów trakcyjnych i wagonów motorowych). Do końca 2006 r. samorządy województw kupiły ponad 90 autobusów szynowych. Autobusy szynowe kupowane są także w ramach projektów SPO-T. Do końca 2008 r. z tego programu ma zostać kupionych 31 pojazdów.

Autobusy szynowe, ze względu na ich parametry techniczne, mogą być wykorzystywane przede wszystkim na liniach o małym popycie. Małe zużycie energii powoduje, że zmniejsza się deficytowość kolejowych przewozów regionalnych. Wykorzystanie do napędu silników spalinowych powoduje jednak, że zmniejszają

Tabela 5

Inwestycje taborowe w regionalnych programach operacyjnych na lata 2007–2013

| Województwo | Alokacja ogółem z funduszy UE [tys. euro] | Inwestycje w tabor kolejowy [tys. euro] | Udział nakładów na tabor w alokacji ogółem [%] |
|---------------------|---|---|--|
| dolnośląskie | 1 213 145 | 37 122 | 3,06 |
| kujawsko-pomorskie | 951 004 | 5 031 | 0,53 |
| lubelskie | 1 155 855 | 4 422 | 0,38 |
| lubuskie | 439 173 | 0 | 0,00 |
| łódzkie | 863 852 | 8 639 | 1,00 |
| małopolskie | 1 147 746 | 25 001 | 2,18 |
| mazowieckie | 1 831 497 | 39 525 | 2,16 |
| opolskie | 427 145 | 7 496 | 1,75 |
| podkarpackie | 1 136 308 | 17 083 | 1,50 |
| podlaskie | 636 208 | 4 500 | 0,71 |
| pomorskie | 885 066 | 5 310 | 0,60 |
| śląskie | 1 570 452 | 0 | 0,00 |
| świętokrzyskie | 725 807 | 3 640 | 0,50 |
| warmińsko-mazurskie | 1 036 542 | 6 385 | 0,62 |
| wielkopolskie | 1 130 264 | 58 590 | 5,18 |
| zachodniopomorskie | 835 437 | 15 000 | 1,80 |
| Razem | 15 985 500 | 237 744 | 1,49 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Regionalnych Programów Operacyjnych

się zalety kolei, jako gałęzi transportu najbardziej przyjaznej środowisku naturalnemu. Nie sprzyja to realizacji europejskiej polityki transportowej, zakładającej ograniczanie zużycia produktów ropopochodnych do napędu środków transportu. Istotnym problemem w tym zakresie jest także kupowanie przez niektóre samorządy używanych autobusów szynowych. Pojazdy takie są wyposażone w silniki, które nie były przystosowane do spełnienia rygorystycznych norm emisji spalin.

Zakupy autobusów szynowych nie rozwiązują problemów taborowych na liniach o średnim i dużym popycie. Liczba pasażerów, która może być przewożona takim pojazdem, jest zbyt mała w stosunku do istniejących potoków pasażerskich.

Problem wyboru odpowiedniego taboru do realizacji kolejowych przewozów regionalnych wystąpi w perspektywie finansowej 2007–2013. Przewiduje się, że w ramach regionalnych programów operacyjnych na zakupy taboru kolejowego przeznaczone zostanie 237,7 mln euro (ponad 800 mln zł) z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (tab. 5).

Zaplanowana wielkość środków na inwestycje taborowe w regionalnych programach operacyjnych postrzegana jest jako szansa poprawy stanu technicznego taboru kolejowego. W rzeczywistości środki te nie przyczynią się do znaczącej poprawy sytuacji taborowej przewozów regionalnych. Gdyby cała kwota (łącznie z wkładem krajowym) została przeznaczona na zakup nowych pojazdów, to możliwy byłby zakup około 140 zespołów trakcyjnych. Oznacza to, że w ciągu siedmiu lat odnowione zostałyby zaledwie 12,5% zespołów, wykorzystywanych do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych, tj. niespełna 1,8% rocznie. Racjonalnie prowadzona strategia odtwarzania taboru kolejowego powinna pozwalać na wymianę około 4% taboru rocznie, przy założeniu, że proces odtwarzania prowadzony jest systematycznie. W Polsce udział elektrycznych zespołów trakcyjnych w wieku poniżej 20 lat wynosi zaledwie 8,5%. Oznacza to, że większość zespołów trakcyjnych dobiega końca cyklu życia i wymaga pilnej wymiany.

Zaplanowane kwoty w większości województw pozwalają przypuszczać, że realizowane będą zakupy autobusów szynowych bądź modernizacja istniejących zespołów trakcyjnych. To z pewnością nie przyczyni się do znaczącej poprawy stanu technicznego taboru, choć być może poprawi się jego „wizualizacja”.

Finansowanie uprawnień do ulgowych przejazdów

Podstawą prawną dla dotacji przedmiotowej, mającej na celu wyrównywanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ulg ustawowych w transporcie kolejowym jest cytowana ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (identyczne zasady zawierała także ustawa o transporcie kolejowym z 1997 r.). Zgodnie z jej postanowieniami, przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich. Stanowią one różnicę między ceną biletu normalnego a ceną biletu ulgowego. Wysokość tej dotacji określa corocznie ustawa budżetowa.

W latach 2002–2003 planowane w ustawach budżetowych kwoty na dotacje nie pokrywały w pełni utraconych przychodów przewoźników kolejowych. W tej sytuacji ustalono, że przewoźnicy kolejowi otrzymywać będą 68% utraconych przychodów¹².

¹² Rozporządzenie ministra finansów z 21 grudnia 2002 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do kolejowych przewozów pasażerskich. DzU 2002, nr 236, poz. 1984.

W 2003 r. zwiększono tę wartość do 75%¹³, a w kolejnych latach ponownie założono, że z budżetu pokrywane będzie 100% utraconych przychodów. Ustalono jednocześnie limit kwotowy maksymalnej dotacji. W 2004 r. było to 370 mln zł¹⁴, w 2005 r. – 390 mln zł¹⁵, a w kolejnych latach przyjęto, że kwota ta nie może przekroczyć wartości zapisanej w ustawie budżetowej¹⁶.

Z danych PKP Przewozy Regionalne wynika, że w 2002 r. wysokość dotacji przedmiotowej wynosiła 203 mln zł (stanowiło to 65% utraconych przychodów), a w 2003 r. – 170 mln zł (60% utraconych przychodów). W kolejnych latach dotacja przedmiotowa pokrywała w pełnej wysokości utracone przychody z tytułu stosowania ulg ustawowych (tab. 6). W 2005 r. uchwalona została ustawa o Funduszu Kolejowym¹⁷, w której przyjęto rozwiązania umożliwiające wyrównanie niepełnej rekompensaty z lat 2002–2003. Założono w niej, że środki te będą pochodziły z Funduszu Kolejowego, a wypłaty będą realizowane do czasu uregulowania zaległości. Z funduszu, utworzonego 9 lutego 2006 r., przekazano w latach 2006–2007 kwotę 242,9 mln zł.

Tabela 6

Finansowanie uprawnień do ulgowych przejazdów w kolejowych przewozach regionalnych

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|----------------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | [mln zł] | | | | | |
| <i>PKP Przewozy Regionalne</i> | | | | | | |
| Utracone korzyści | 312,3 | 286,5 | 292,0 | 247,1 | 244,3 | 249,5 |
| Przekazana dotacja | 203,0 | 171,9 | 292,0 | 247,1 | 244,3 | 249,5 |
| Wyrównanie z Funduszu Kolejowego | | | | | 110,8 | 132,1 |
| <i>Koleje Mazowieckie</i> | | | | | | |
| Utracone korzyści | | | | 23,6 | 23,6 | 23,8 |
| Przekazana dotacja | | | | 23,6 | 23,6 | 23,8 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie

Finansowanie uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym jest kolejnym przykładem nieefektywności podporządkowania transportu regionalnego władzom państwowym. Traktują one bowiem zobowiązania państwa w sposób instrumentalny. Rozporządzeniem ministra można bowiem ograniczyć środki finansowe należne przewoźnikom. Wynikać to może z niezrozumienia znaczenia uprawnień do ulgowych przejazdów, jako czynnika kreowania popytu. Przyznanie uprawnień do ulgowych przejazdów prowadzi do możliwości zmniejszenia ceny dla podróżnych, wpływając na ich zachowania komunikacyjne. Z autorskich badań wynika, że przewozy regionalne charakteryzują się wysoką elastycznością cenową popytu. Przyznanie uprawnień do ulgowych przejazdów może być więc działaniem regulacyjnym, mającym bezpośredni wpływ na sferę realną rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Prowadzi ono do zwiększenia popytu na

usługi realizowane transportem publicznym. W takiej sytuacji instrument ten może być istotnym czynnikiem ograniczania wykorzystania indywidualnych samochodów w podróżach regionalnych.

Spółki kolejowe z dominującym udziałem kapitałowym samorządu

W 2004 r. utworzona została pierwsza spółka do realizacji kolejowych przewozów regionalnych z większościowym udziałem samorządu województwa – Koleje Mazowieckie. W spółce tej 51% udziałów objął samorząd województwa mazowieckiego, a pozostałe 49% PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. Wysokość kapitału zakładowego w początkowym okresie wynosiła 50 tys. zł. Tak niski poziom kapitałów własnych silnie uzależniał spółkę od decyzji politycznych samorządu wojewódzkiego. Jej funkcjonowanie byłoby niemożliwe bez zaangażowania władz samorządowych w terminowe przekazywanie środków finansowych, które pokrywałyby koszty wykazywane przez spółkę. Tezę tę potwierdziły doświadczenia w pierwszym roku funkcjonowania spółki. Na realizację przewozów samorząd przeznaczył niemal o 25% więcej środków niż było to planowane. Tak duże zwiększenie środków (o 19,7 mln zł) byłoby niemożliwe bez przychylności władz samorządowych i konieczności zapewnienia stabilnych warunków finansowych „własnej” spółce.

Powstanie spółki Koleje Mazowieckie zostało uzasadnione potrzebą aktywnego zaangażowania się władz wojewódzkich w rozwiązywanie problemów transportu kolejowego, traktując usprawnianie systemu transportowego, jako przewyciężanie barier rozwoju regionu. Ważnym argumentem przy tworzeniu spółki Koleje Mazowieckie była także możliwość lepszego dostosowania oferty do potrzeb podróżnych¹⁸.

Transport regionalny jest niewątpliwie istotnym czynnikiem kreowania konkurencyjności i atrakcyjności regionów. Nie oznacza to jednak, że realizacja usług przewozowych, mających charakter użyteczności publicznej, odbywać się powinna przez podmioty z kapitałem publicznym. Rolą władz samorządowych powinno być zagwarantowanie właściwych rozmiarów produkcji usług oraz ich finansowanie, w sytuacji gdy wytwarzanie przez podmioty prywatne jest nieopłacalne. Liberalizacja dostępu do rynku, deregulacja i demonopolizacja nie powinny być w polskim transporcie tylko hasłami teoretycznymi. Dopuszczenie konkurencji, również na rynku kolejowych przewozów regionalnych, byłoby korzystne nie tylko dla pasażerów, ale także dla samorządów województw. Konkurencji są przypisywane zazwyczaj następujące funkcje¹⁹:

- sterowanie podziałem oraz przepływem produktów i usług według kryterium preferencji nabywców, co sprzyja optymalizacji procesu zaspokajania ich potrzeb (funkcja sterownicza),

¹³ Rozporządzenie Ministra Finansów z 29 kwietnia 2003 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dotacji przedmiotowej do kolejowych przewozów pasażerskich. DzU 2003, nr 77, poz. 683.

¹⁴ Rozporządzenie Ministra Finansów z 12 lutego 2004 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do kolejowych przewozów pasażerskich. DzU 2004, nr 23, poz. 201.

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Finansów z 17 stycznia 2005 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do kolejowych przewozów pasażerskich. DzU 2005, nr 14, poz. 116.

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Finansów z 28 czerwca 2006 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich. DzU 2006, nr 113, poz. 776 i rozporządzenie Ministra Finansów z 6 lutego 2007 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich. DzU 2007, nr 27, poz. 179. To ostatnie rozporządzenie jest aktualnie obowiązującym.

¹⁷ Ustawa z 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym. DzU 2006, nr 12, poz. 61.

¹⁸ Por. Rozwiązanie na wiele lat. Rozmowa z Bogusławem Kowalskim, wicemarszałkiem województwa mazowieckiego. Rynek Kolejowy 2005 nr 3.

¹⁹ W. Wrzosek, Funkcjonowanie rynku. PWE, Warszawa 1998, s. 242.

- zapewnianie płynnego dostosowywania produktów i zdolności wytwórczych do zmieniającej się struktury popytu i techniki produkcji, co umożliwi oszczędności w sferze inwestycji (funkcja dostosowawcza),
- sprzyjanie optymalnej alokacji zasobów, zapewniającej celowe ich wykorzystanie, stymulujące zwiększenie produkcji lub obniżkę kosztów (funkcja alokacyjna),
- zapewnianie podziału dochodów między podmiotami rynku według kryterium wydajności i efektywności, co oznacza, że procesy konkurencyjne łagodzą lub eliminują podział dochodów według kryterium siły ekonomicznej (funkcja regulacyjna),
- przyspieszanie procesu wprowadzania oraz upowszechniania innowacji i postępu techniczno-organizacyjnego (funkcja innowacyjna).

Zaangażowanie kapitałowe samorządu województwa w realizację przewozów utrwała monopol na rynku kolejowych przewozów regionalnych. Świadomość tego faktu mieli niewątpliwie twórcy pierwszej spółki kolejowej z dominującym kapitałem samorządu województwa. Potwierdza to deklaracja wicemarszałka województwa mazowieckiego, który stwierdził, że „Ktoś może powiedzieć, że takie zamykanie rynku jest szkodą dla pasażerów, ale pamiętajmy, iż na razie byliśmy w sytuacji monopolu państwowego, więc zanim dojdziemy do czystej gry rynkowej, której tak naprawdę chyba nigdzie na świecie w czystej postaci nie ma, trzeba przejść przez wiele stadiów pośrednich. Nie wykluczamy, że kiedyś Koleje Mazowieckie odejdą od samorządu i staną się samodzielnym bytem, być może komercyjnym, być może częściowo sprywatyzowanym i będą jednym z wielu graczy na rynku. Jednak zanim do tego dojdzie, zanim rynek zostanie otwarty i się ukształtuje, sami musimy kreować konkurencję”²⁰. Deklaracja ta jednoznacznie potwierdza tezę, że liberalizację rynku kolejowych przewozów regionalnych uniemożliwiają względy polityczne. Liberalizacja i deregulacja – jak podkreślają P. A. Samuelson, W. D. Nordhaus – nie zapewnią tak wielu głosów wyborców, jak działania regulacyjne. Silnie regulowane gałęzie gospodarki, w których dominują podmioty monopolu państwowego mają zapewnioną bezpieczną pozycję i ochronę przez konkurencję. Dopóki podlegające regulacji przedsiębiorstwa mogą przelicytować inne grupy, dostarczając szerokiego poparcia w postaci głosów wyborców, dopóty politycy będą utrzymywać regulowany obszar działalności gospodarczej²¹.

Powstanie podmiotów z dominującym kapitałem samorządów wojewódzkich może doprowadzić do zakłócenia konkurencji na rynku przewozów autobusowych. Jak deklarował wicemarszałek województwa mazowieckiego, samorząd pełni „jedynie rolę notariusza wobec przedsiębiorców chcących wozić pasażerów autobusami. Jest wolny rynek, ale w sytuacji, gdy musimy dokładać do tego z pieniędzy publicznych, bo do ulg na bilety autobusowe również dopłacamy, powinniśmy móc decydować o preferowanej

formie transportu. Zgodnie z teorią transportu publicznego tam, gdzie potok przekracza 50 osób, powinien wchodzić większy transport szynowy. Po wyliczeniach powinniśmy określić: tu jeżdżą autobusy, a tu kolej. Inaczej dochodzi do marnowania publicznych pieniędzy”²².

Przedstawiona deklaracja może być traktowana, jako pierwszy krok tworzenia formalnej struktury (np. zarządu transportu regionalnego, na kształt zarządów transportu w miastach), która będzie decydowała o rozkładzie jazdy, wyborze przewoźników ustalaniu cen itp. Podejście takie, prezentowane w wielu publikacjach, ma zdaniem autorów „naprawić to, co jest obecnie niewłaściwie realizowane w przewozach regionalnych. Jest jednak wysoce prawdopodobne – jak zauważa W. Bąkowski – że koncepcje te nie przyniosą oszczędności dla budżetu samorządu i nie poprawią sytuacji przewoźników, ani zadowolenia pasażerów”²³.

Konkurencja na rynku regionalnych przewozów autobusowych – będąca wynikiem procesów liberalizacji, demonopolizacji i deregulacji – umożliwiła dostarczanie takiej wartości usługi dla pasażera, jakiej w historii transportu pasażerskiego naszego kraju nie było²⁴. Nawet jeśli z badań rynkowych wynika, że dla wielu pasażerów oferta transportu nie spełnia ich oczekiwań²⁵, to jednak uznać należy, że w ostatnich latach zdecydowanej poprawie ulega jakość świadczonych usług.

Kształtowanie oferty transportu publicznego, w drodze decyzji administracyjnych doprowadzić może do dyskryminacji pewnych grup przewoźników. Ma to szczególne znaczenie w przypadku kapitałowego zaangażowania się samorządu w podmiot realizujący usługi. Chęć ochrony interesów „własnego” podmiotu prowadzić może do ograniczania konkurencji. Powołanie spółki Koleje Mazowieckie „to dla nas pewna gwarancja, że inwestując i rozwijając kolej, nie zostaniemy zaskoczeni atakiem konkurencji po otwarciu rynku w 2010 roku”²⁶. W wielu opracowaniach strategii transportu dla województw zwraca się uwagę na potrzebę rozwoju transportu pasażerskiego, wymieniając zadania inwestycyjne i kierunki zmian, a zupełnie pomija się rolę pasażera. Należy jednak pamiętać o podstawowej zasadzie, że pieniądze na pensje dla przewoźników i ich pracowników oraz na odnowienie taboru daje pasażer²⁷.

Powierzenie przewozów regionalnych spółce Koleje Mazowieckie nie doprowadziło do zakładanej poprawy satysfakcji podróży. Potwierdzają to zarówno wyniki autorskich badań marketingowych, jak i raporty z kontroli realizowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli²⁸. W takiej sytuacji szansą rozwoju rynku kolejowych przewozów regionalnych mogą być rozważane w niektórych województwach próby powierzenia realizacji przewozów przewoźnikom wybranym w trybie publicznym. Specyfika tego rynku powoduje, że trudno będzie doprowadzić do podobnego poziomu konkurencji, jak w transporcie autobusowym. Samorząd województwa, wybierając przewoźnika w trybie publicznym, może jednak w kontrakcie uzależnić wysokość wynagrodzenia za realizację

²⁰ *Rozwiązanie na wiele lat ... op.cit.*

²¹ P. A. Samuelson, W. D. Nordhaus, *Ekonomia*. Wydawnictwo Naukowe PWN. Warszawa 2000, t. 1, s. 790-791.

²² *Rozwiązanie na wiele lat ... op.cit.*

²³ W. Bąkowski, *Problem wartości usługi dla pasażera a kształtowanie przewozów regionalnych*. *Transport Miejski i Regionalny* 2005, nr 2.

²⁴ Tamże.

²⁵ Szerzej T. Dyr, M. Idziak, *Wartość usługi przewozowej dla pasażera na rynku regionalnych przewozów pasażerskich*. *Transport Miejski i Regionalny* 2005, nr 4.

²⁶ *Rozwiązanie na wiele lat ... op.cit.*

²⁷ W. Bąkowski, *Problem wartości usługi dla pasażera ... op.cit.*

²⁸ *Informacja o wynikach kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym*. Najwyższa Izba Kontroli. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, listopad 2007, nr ewid. 63/2007/P/06/062/KKT

usług od stopnia satysfakcji pasażerów oraz zmian popytu. Spowoduje to większe zainteresowanie przewoźników dostosowaniem oferty do potrzeb i preferencji transportowych.

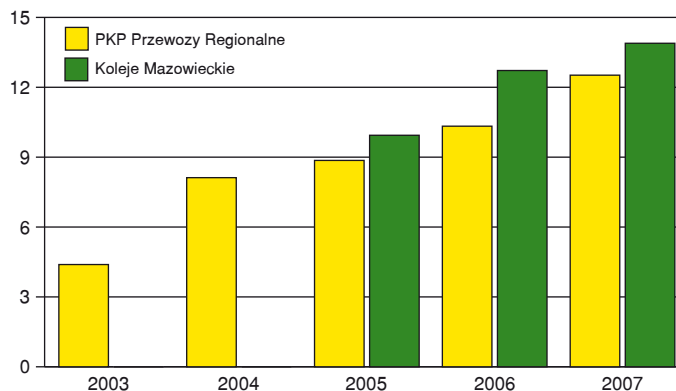
Skutkiem kapitałowego zaangażowania się samorządu województwa mazowieckiego w podmiot realizujący przewozy regionalne jest – jak już wspomniano – znaczne zwiększenie wydatków na realizację przewozów. Prowadzi to do coraz wyższych wydatków na jednostkę pracy eksploatacyjnej (rys. 2). Wydatki w województwie mazowieckim były o ponad 40% wyższe niż średnio w pozostałych województwach.

Wzrastające wydatki na kolejowe przewozy regionalne powinny być racjonalnie wykorzystywane. Tymczasem, jak wynika z raportu NIK²⁹, rozliczenie deficytu przewozów nie było dokonywane na podstawie rzeczywistych kosztów ponoszonych przez przewoźników. Nie byli oni bowiem przygotowani do prowadzenia ewidencji księgowej i rachunku kosztów wykonywania zadań w ramach służby publicznej oraz rzetelnego wyliczenia przysługującej im z tego tytułu rekompensaty. Ocena ta dotyczy zarówno spółki PKP Przewozy Regionalne, jak i Koleje Mazowieckie.

Zakończenie

Formułowane i wdrażane w transporcie kolejowym koncepcje, pomijające publiczny wybór przewoźnika, korzystającego ze wsparcia publicznego, mogą stanowić zagrożenie dla funkcjonowania i rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Potwierdzają to doświadczenia pierwszych trzech lat funkcjonowania spółki Koleje Mazowieckie. Jej powstanie nie zmieniło radykalnie pozycji transportu kolejowego na rynku transportowym. Jako sukces takiego rozwiązania podkreślane jest natomiast prowadzenie działalności przewozowej bez generowania strat finansowych. Pamiętać jednak należy o ponad pięciokrotnym wzroście środków publicznych, przeznaczonych na finansowanie przewozów kolejowych w województwie mazowieckim w latach 2003–2007. Ponadto, jak wynika z przywoływanego raportu NIK, samorząd województwa mazowieckiego przekazywał rekompensatę za świadczenie usług, nie żądając od spółki Koleje Mazowieckie informacji o przychodach i kosztach. Ponadto przekazywane do Urzędu Marszałkowskiego informacje wykazywały rozbieżności między sprawozdaniami, na podstawie których uzyskiwano rekompensatę, a dokumentacją źródłową³⁰. Sytuacja finansowa tego podmiotu może się zatem radykalnie zmienić w wyniku przyjęcia przez kolejne władze samorządowe innej koncepcji organizacji i zarządzania przewozami regionalnymi w województwie oraz bardziej rygorystycznego przestrzegania zasad rozliczeń finansowych.

Wydatki na realizację kolejowych przewozów regionalnych ponoszone z budżetu samorządu województwa mazowieckiego odzwierciedlają poziom niezbędnego zaangażowania finansowego samorządów w aktualnej strukturze rynku. Zakładana koncepcja utworzenia spółki z udziałem kapitałowym samorządów pozostałych województw wymagała będzie znaczącego wzrostu wydatków budżetowych. Przy obecnym poziomie dochodów budżetowych samorządów wojewódzkich, zwiększenie wydatków na finansowanie kolejowych przewozów może okazać się nierealne.



Rys. 2. Wydatki z budżetu samorządów wojewódzkich na jednostkę pracy eksploatacyjnej na rynku kolejowych przewozów regionalnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie oraz sprawozdań z realizacji budżetów wojewódzkich.

Wdrażane koncepcje organizacji i finansowania kolejowych przewozów regionalnych, a w szczególności związane z kapitałowym udziałem samorządu w realizacji przewozów, są odmienne od obserwowanych tendencji w gospodarce światowej. W ostatnich latach obserwuje się coraz wyraźniejszą tendencję zwiększania udziału przedsiębiorstw prywatnych w produkcji dóbr, mających charakter użyteczności publicznej³¹. W świetle tych tendencji koncepcje regulacji ekonomicznej rynku regionalnych przewozów pasażerskich powinny zakładać ograniczenie roli państwa.

Doświadczenia ostatnich piętnastu lat funkcjonowania polskiego transportu w gospodarce rynkowej jednoznacznie wskazują, że najbardziej dynamiczny rozwój nastąpił tam, gdzie zaangażowanie państwa było najmniejsze. W przewozach pasażerskich przykładem mogą być przewozy autobusowe. Relatywnie wysoki poziom liberalizacji i deregulacji tego rynku doprowadził do zdecydowanego wzrostu wartości usługi dla pasażera oraz rozwoju przewoźników, świadczących takie usługi. Na tym tle dziwić mogą próby angażowania się samorządów w bezpośrednią realizację przewozów regionalnych. Zaangażowanie samorządu województwa w organizację i finansowanie transportu regionalnego powinno dotyczyć wyłącznie tych obszarów, które mają charakter dóbr publicznych, a ich zaspokajanie nie jest opłacalne dla prywatnych podmiotów.

Prezentowane w niniejszym artykule rozważania nie wyczerpują wszystkich możliwych skutków wdrażanych koncepcji regionalizacji kolejowych przewozów regionalnych. Niektóre z prezentowanych zagadnień mogą być kontrowersyjne. Ważne jest jednak analizowanie skutków decyzji zanim konieczne będzie ich podejmowanie pod groźbą protestów społecznych. W takiej bowiem sytuacji rzadko podejmowane są racjonalne decyzje.

Autor

dr Tadeusz Dyr

Politechnika Radomska

Wydział Transportu

²⁹ Informacja o wynikach kontroli organizowania i finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Najwyższa Izba Kontroli. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, styczeń 2008, nr ewid. 115 I/2007/P/06/064/KKT.

³⁰ Informacja o wynikach kontroli organizowania i finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich ... op.cit.

³¹ Szerzej J. E. Stiglitz, *Ekonomia sektora publicznego*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 246-248.