

Tadeusz Kusiakiewicz¹

Finansowanie regionalnego transportu pasażerskiego

W gospodarce rynkowej państwo nie decyduje bezpośrednio ani w sferze produkcji, ani w sferze konsumpcji. Transformacja polskiej gospodarki w latach dziewięćdziesiątych XX wieku zakładała liberalizację i deregulację różnych dziedzin życia, w tym także transportu. Na tym tle powstają kontrowersje w odniesieniu do określonych rozwiązań szczegółowych, głównie z zakresu regulacji dostępu do rynku usług transportowych czy wspierania przez państwo lub samorządy terytorialne niektórych segmentów działalności przewozowej².

Analizując obecny cykl koniunkturalny prognozowano, że w latach 2008-2010 nastąpi spowolnienie gospodarcze, które miało być naturalnym następstwem trwającego do roku 2007 wzrostu gospodarczego. Większość prognoz okazała się jednak zbyt optymistyczna, gdyż nie uwzględniała możliwości wystąpienia kryzysu finansowego na skalę światową.

Kryzys rynku kredytów hipotecznych zapoczątkowany w połowie 2007 roku w Stanach Zjednoczonych w połączeniu ze spowolnieniem gospodarczym odczuwanym przez gospodarkę amerykańską zapoczątkował kryzys finansowy, który swoim wpływem objął większość krajów świata. Gospodarka Stanów Zjednoczonych jest silnie powiązana z gospodarką światową, w tym także Unią Europejską, dlatego też wszystkie kraje w mniejszym lub większym stopniu odczuły skutki spowolnienia ekonomicznego w USA.

W czasach kryzysu zachwiana zostaje sytuacja na rynku i przedsiębiorstwa przyzwyczajone do panującej uprzednio dobrej koniunktury muszą przystosować swoją działalność do nowych warunków.

Źródła finansowania regionalnego transportu pasażerskiego

W gospodarce rynkowej główna funkcja państwa reprezentowanego przez parlament, rząd i jego agendy (ministerstwa, urzędy itp.), ogranicza się do regulacji prawnej i ekonomicznej, mającej na celu ochronę interesów publicznych przed negatywnymi następstwami działania mechanizmu rynkowego, a w szczególności postępowaniem producentów i sprzedawców zajmujących pozycję monopolistyczną. Państwo tworzy różnego rodzaju zapory prawno-instytucjonalne, które ograniczają negatywne następstwa funkcjonowania rynku i tworzą osłonę socjalną dla najuboższych. Wprowadzane rozwiązania umożliwiać powinny rozwiązywanie potencjalnych konfliktów rynkowych na zasadzie kompromisu lub umowy społecznej. Jednocześnie powinny przyczyniać się do rozwoju kraju w warunkach niskiej stopy inflacji i możliwie najmniejszego bezrobocia³. Poprzez wprowadzenie przepisów prawnych, zmian w systemie podatkowym lub podjęcie innych przedsięwzięć regulacyjnych, państwo dąży do usprawnienia procesów gospodarowania. Jednocześnie wolność gospodarowania i konkurencja należą do zasadniczych uwarunkowań szybkiego rozwoju gospodarczego⁴.

Ważną funkcją państwa jest gromadzenie i rozdzielanie środków przeznaczonych na dobra publiczne. Państwo nakłada podatki, określając wydatki i stosując regulację wtedy, gdy zawodzi mechanizm rynkowy⁵. Rolą państwa w takim przypadku jest zapewnienie odpowiedniej wielkości produkcji dóbr publicznych⁶. W literaturze przedmiotu istnieje jednak wiele kontrowersji w zakresie definiowania pojęcia „dobra publiczne”. Najczęściej stosowanymi kryteriami przy definiowaniu dóbr publicznych są użyteczność i odpłatność za dobro. Według kryterium użyteczności korzyści z dobra prywatnego osiąga jedna osoba (czasami kilka osób), natomiast z dobra publicznego korzyści osiągać może jednocześnie wiele osób (na przykład własny samochód – dobro prywatne, transport zbiorowy – dobro publiczne). Według kryterium ekonomicznego natomiast o zakwalifikowaniu danego dobra do kategorii dóbr publicznych decyduje źródło

¹ Doktorant Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego (*przyp. red.*).

² M. Kotowska-Jelonek, *Sektor publiczny w transporcie w świetle tendencji liberalizacyjnych i deregulacyjnych*. [w:] *Liberalizacja i konkurencja na rynku transportowym w europie*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2000, s. 91.

³ M. Nasiłowski, *System rynkowy. Podstawy mikro- i makroekonomii*. Key Test, Warszawa 2001, s. 54.

⁴ L. Balcerowicz, *Wolność i rozwój. Ekonomia wolnego rynku*. Znak, Kraków 1995, s. 57.

⁵ P. A. Samuelson, W. D. Nordhaus, *Ekonomia*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, t. 2, s. 250.

⁶ D. Begg, S. Fischer, R. Dornbusch, *Mikroekonomia*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2000, s. 103.

odpłatności. Dobrami publicznymi są te dobra, które są finansowane z budżetu państwa, budżetów samorządów bądź z innych funduszy publicznych⁷. Niezależnie od sposobu definiowania dóbr publicznych instrumentem regulacji wielkości ich produkcji jest udzielanie pomocy publicznej dla przedsiębiorstw produkujących dobra publiczne.

Pomocą publiczną dla przedsiębiorstw, zgodnie z polskim prawem, jest przysporzenie korzyści finansowych określonego przedsiębiorcy w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej, jeżeli:

- jest realizowana bezpośrednio z krajowych środków publicznych lub z takich środków przekazanych innym podmiotom albo pomniejsza, lub może pomniejszyć te środki;
- narusza lub grozi naruszeniem konkurencji przez uprzywilejowanie niektórych przedsiębiorców lub produkcji niektórych towarów.

Z definicji tej wynika, że nie każde przysporzenie korzyści finansowych na rzecz przedsiębiorcy jest pomocą publiczną. Przysporzenia te mogą być bowiem instrumentami gospodarczymi o charakterze ogólnym. Ponadto polskie prawo określa przypadki, w których nie stosuje się przepisów prawa mimo zapewnienia przedsiębiorcy korzyści finansowej.

Akty prawne zawierają wykaz przykładowych form udzielania pomocy publicznej dla przedsiębiorstw. Podkreślić jednak należy, że zaliczenie określonego przysporzenia do form pomocy publicznej zależy od spełnienia przesłanek wynikających z przedstawionej definicji, a nie faktu, że forma taka została wymieniona w prawie. Do przykładowych form pomocy publicznej zaliczyć można:

- dotacje oraz ulgi i zwolnienia podatkowe
- dokapitalizowanie przedsiębiorców, udzielenie pożyczek, kredytów, poręczeń lub gwarancji udzielanych przedsiębiorcom na warunkach korzystniejszych od oferowanych na rynku
- zaniechanie poboru, odroczenie płatności lub rozłożenia na raty płatności podatku bądź zaległości podatkowej lub innych świadczeń pieniężnych stanowiących środki publiczne
- zbycie lub oddanie do korzystania mienia będącego własnością Skarbu Państwa, państwowych osób prawnych albo jednostek samorządu terytorialnego na warunkach korzystniejszych od oferowanych na rynku
- wsparcie krajowych przedsiębiorców, działających w ramach przedsięwzięcia gospodarczego, podejmowanego w interesie europejskim
- promowanie kultury, nauki i oświaty oraz dziedzictwa kulturowego
- rekompensatę dla przedsiębiorców z tytułu udziału w realizacji zadań publicznych
- wspieranie rozwoju eksportu
- finansowanie prac badawczo- rozwojowych.

W każdej dziedzinie warunkiem realizacji określonych założeń programowych jest dostęp do odpowiednich zasobów finansowych. Nieuwzględnianie istniejących w tej dziedzinie ograniczeń, na etapie konstruowania określonych programów rozwoju, może bowiem znacznie zmniejszać skuteczność ich realizacji. Spośród różnych barier rozwoju transportu szczególne znaczenie mają ograniczenia typu ekonomicznego wynikające z braku odpowiednich w stosunku do potrzeb środków finansowych. Ze względu na podstawowe znaczenie państwa w realizacji inwestycji infrastrukturalnych, w dużej mierze istniejący stan sieci transportowej i możliwości realizacji nowych inwestycji uwarunkowane są sytuacją budżetową państw

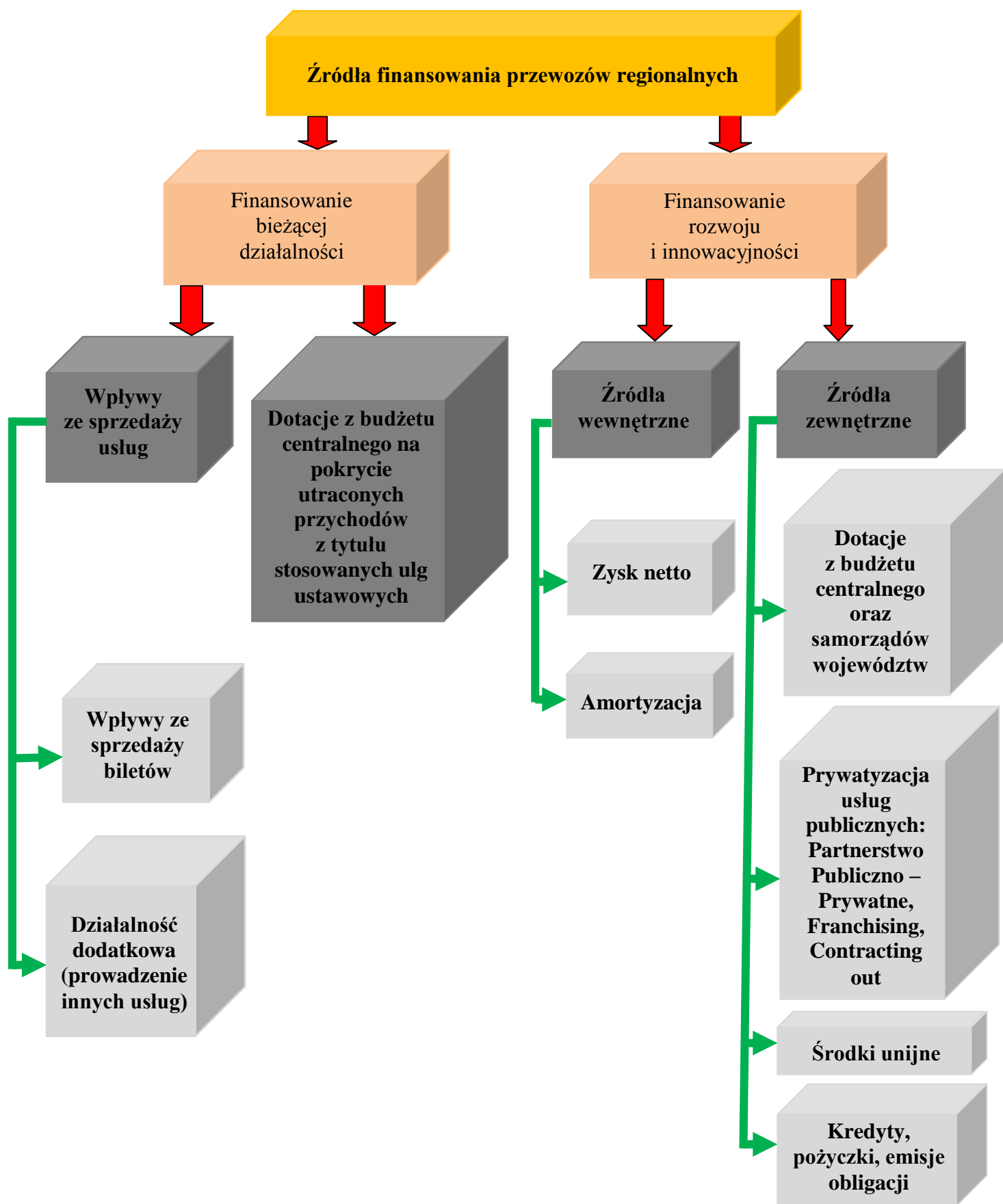
Według koncepcji tworzenia zrównoważonego i zintegrowanego systemu transportu publicznego, możliwości finansowania należą do kluczowych czynników. Model finansowania na poziomie regionalnym powinien być określony dla całej Polski, na wzór norm obowiązujących w państwach Unii Europejskiej. Zasady przewozu osób ustawowo uprawnionych do ulgowych przejazdów oraz kwota refundacji powinny być zawarte w umowach zawieranych przez organizatora z operatorami. Kwota refundacji wynikać ma z zakresu usług przewozowych, jakie zostaną powierzone do wykonania operatorowi. Schemat źródeł finansowania transportu drogowego pasażerów zamieszczono na rysunku 1.

Źródła finansowania transportu regionalnego są następujące:

- budżet państwa i budżety samorządów
- budżet Unii w ramach funduszu spójności i funduszy strukturalnych przyznanych naszemu państwu

⁷ S. Owsiak, *Finanse publiczne. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, s. 24.

- przychody na wydzielonych funduszach przeznaczonych na cele transportowe
- kredyty i pożyczki z międzynarodowych instytucji finansowych
- kapitały prywatne zaangażowane w przedsięwzięcia realizowane w ramach polityki transportowej.



Rys. 1. Źródła finansowania przewozów regionalnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: B. Grad, *Konkurencyjność regionalnego transportu publicznego-uwarunkowania prawne i finansowe. Transport miejski i regionalny*, 2004.

Budżet państwa ponosi koszty funkcjonowania instytucji związanych z prowadzeniem i realizacją polityki transportowej. Jest to wydatek sztywny i spoczywający na budżecie. Pozostała kwota z reguły jest przeznaczona na następujące główne cele, a mianowicie inwestycje infrastrukturalne i dotacje przewozowe.

Środki budżetowe państwa są najtańszymi dla beneficjentów, chociaż z reguły niewystarczającymi, co jest przyczyną polskiego zacofania infrastrukturalnego w transporcie. Szczególnie widoczne jest to w budżetach polskich. Wielkość nakładów budżetowych jest syntetycznym miernikiem wagi przywiązywanej przez państwo do rozwoju systemu transportowego. Drugim miernikiem jest poziom fiskalizmu w stosunku do przedsiębiorców i użytkowników środków transportu, włączając samochody osobowe.

Polska jest beneficjentem środków unijnych przeznaczonych na potrzeby rozwojowe infrastruktury transportowej. Warunkiem ich uzyskania jest przygotowanie i uzasadnienie projektów inwestycyjnych zgodnie z wymogami unijnymi.

Od kilku lat istnieje fundusz drogowy, na którym gromadzone są środki finansowe pochodzące z opłat paliwowych oraz opłat za korzystanie z dróg. Fundusz ten staje się co roku najważniejszym źródłem finansowania drogownictwa, ponieważ środki tu gromadzone rosną wraz ze wzrostem przewozów, przejazdów i zużycia paliwa.

Środki budżetowe, przychody funduszu i środki unijne mają charakter bezzwrotny. Mogą stanowić podstawę planowania przedsięwzięć rozwojowych. Uzupełnieniem tych środków mogą być kredyty, pożyczki i zaangażowane kapitały prywatne. W każdym z tych przypadków jest wymagany terminowy zwrot wraz z należnymi odsetkami lub stopą zwrotu zainwestowanego kapitału.

Przedmiotem decyzji strategicznych państwa jest zatem przesądzenie poziomu i źródeł finansowania rozwoju transportu, uwzględniając cele polityki transportowej i pełną realizację przedsięwzięć w programach rozwojowych.

Źródłami finansowania publicznego transportu pasażerskiego w docelowym systemie zintegrowanego systemu transportu regionalnego powinny być:

- wpływy z tytułu świadczonych usług przewozowych (ze sprzedaży biletów)
- środki celowe z budżetu państwa
- środki pochodzące z budżetów jednostek samorządowych (opłata transportowa)
- rekompensaty na wyrównanie przewoźnikom strat z tytułu: honorowania uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów ustanowionych ustawą (nie dotyczy komunikacji miejskiej) oraz ustanowionych przez organizatora, z tytułu wykonywania przewozów obowiązkowych
- środki własne organizatora.

Zmiany w tej dziedzinie należy ukierunkować tak, aby samorząd województwa był odpowiedzialny za organizowanie regionalnego transportu publicznego w województwie oraz dysponował środkami finansowymi na kształtowanie zintegrowanego systemu transportu regionalnego.

Organizatorzy przewozów regionalnych będą finansować lub współfinansować usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej oraz rozwój i modernizację infrastruktury transportowej transportu publicznego. Władze samorządowe powinny określać zadania do realizacji, na które przeznaczą stosowne środki finansowe, uwzględnione w planach transportowych opracowywanych w regularnych odstępach. Planowanie transportowe stanowi skuteczne narzędzie efektywnego wydatkowania publicznych środków w dłuższej perspektywie. Samorząd województwa przez racjonalne wydawanie publicznych środków może wpływać na kształtowanie zintegrowanego systemu transportu publicznego w województwie. Wielkość finansowania w realizacji koncepcji kształtowania zintegrowanego systemu transportu publicznego pozostaje barierą. Dlatego istnieje pogląd, że z uwagi na ograniczoność środków, należy poszukiwać takich rozwiązań strukturalnych i systemowych, które przy mniejszej pomocy finansowej samorządu na eksploatację transportu, zapewnią jakość obsługi przewozów na obecnym poziomie, a więcej środków finansowych należy skierować na infrastrukturę i informatykę w transporcie regionalnym⁸.

Na podobnej zasadzie powinny działać samorządy gminne i miasta. W komunikacji miejskiej przychody pochodzące z opłat za usługi przewozowe nie zapewniają równowagi budżetowej przedsiębiorstwa transportowego. Dla finansowania deficytu działalności bieżącej stosowane mogą być dwie drogi: przez

⁸ *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*. Praca zbiorowa. Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006..

fundusze publiczne pochodzące z budżetu odpowiedniej administracji lub przekazanie realizacji świadczenia usług przewozowych prywatnym operatorom w drodze kontraktów.

Każde miasto lub gmina w województwie w zależności od lokalnych uwarunkowań i możliwości finansuje zadania z zakresu komunikacji regionalnej w zróżnicowany sposób. Dla poprawy efektywności transportu regionalnego zmiany systemu finansowania i organizacji powinny iść w kierunku powołania organizatora transportu regionalnego. Do jego zadań należałoby prowadzenie przetargów, zawieranie umów na przewozy oraz podejmowanie działań integracyjnych.

Gmina odpowiada za zbiorowy transport lokalny, a powiat za transport na szczeblu ponadgminnym. Rada gminy może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe transportu zbiorowego. Organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich oraz nabywanie pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa. Gmina jest właściwa między innymi w sprawie lokalnego transportu zbiorowego. Wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego. Natomiast gminy, związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego mogą udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej, sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego. Powiat wykonuje określone zadania publiczne o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu i dróg publicznych. Podobnie jak gmina, powiat może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia zadań publicznych z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego, a także z województwem, na którego obszarze znajduje się terytorium powiatu. Samorząd wojewódzki natomiast wykonuje zadania w zakresie dróg publicznych i transportu o charakterze wojewódzkim. Podobnie jak w przypadku gminy i powiatu, województwo samorządowe może zawierać z innymi województwami oraz z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z terenu województwa porozumienia w sprawie powierzenia zadań publicznych. Samorządy gminne kreują rozwiązania w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jednocześnie dofinansowując jego funkcjonowanie. Samorząd województwa ma jedynie podstawy prawne do organizowania i finansowania pasażerskich kolejowych przewozów regionalnych. W pasażerskim transporcie regionalnym samorząd województwa wydaje tylko zezwolenia na regularne i regularne specjalne przewozy osób. W przypadku samorządów powiatowych i samorządu województwa można powiedzieć, że przepisy ustaw kompetencyjnych dopuszczają interpretację, zgodnie z którą samorządy tego szczebla nie mają obowiązku organizacji obsługi transportowej na swoim terytorium, z wyjątkiem organizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez samorząd województwa. Warto zauważyć, że przy nie za wysokich środkach finansowych powoduje to praktycznie brak organizacji publicznego transportu zbiorowego o zadaniach ponadgminnych. W praktyce ten segment przewozów pasażerskich kształtowany jest przez rynek, w tym szczególności prywatnych przewoźników, a samorządy szczebla powiatowego i wojewódzkiego realizują wyłącznie rolę koordynatora rozkładów jazdy.

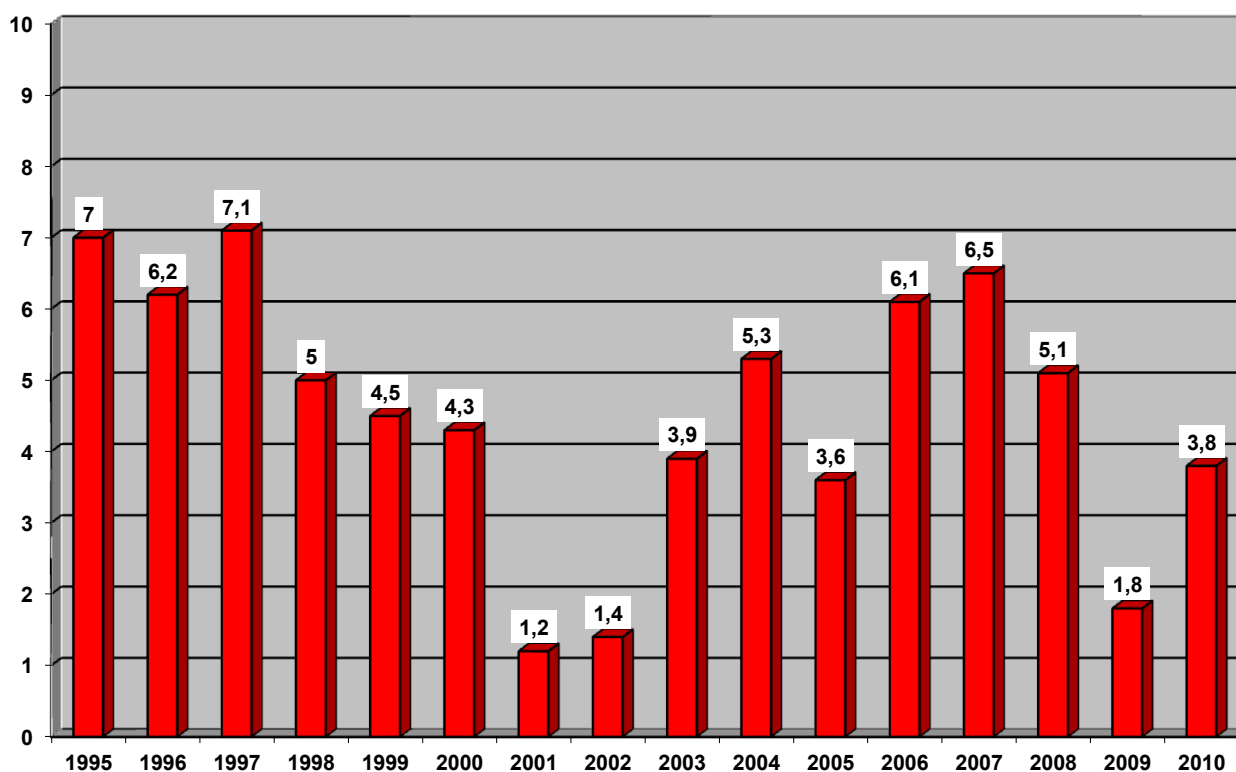
Perspektywy finansowania regionalnego transportu pasażerskiego wobec kryzysu finansowego

Skutki zapoczątkowanego w Stanach Zjednoczonych kryzysu finansowego odczuwane są już przez większość gospodarek na całym świecie. Również sytuacja ekonomiczna w Polsce kształtowana jest przez załamanie koniunktury na świecie, a szczególnie w krajach Unii Europejskiej. Działalność przedsiębiorstw transportowych w gospodarce silnie zależna jest od wyników makroekonomicznych. Ich funkcjonowanie zależy między innymi od wielkości produktu krajowego brutto, kształtowania się jego komponentów czy poziomu bezrobocia. Wielkości te wpływają na decyzje inwestycyjne przedsiębiorstw i określają siłę nabywczą ludności. Spowolnienie gospodarcze spowodowało zdecydowane ograniczenia po stronie popytu, co w znaczący sposób wpłynęło na wyniki finansowe przedsiębiorstw transportowych.

Kryzys gospodarczy wymusił na przedsiębiorstwach realizujących przewozy regionalne podjęcie nowych działań, by zachować obecną pozycję na rynku. Był on bodźcem do poszukiwania nowych rynków zbytu i poszerzania działalności. Sytuacja kryzysowa spowodowała zachwianie sytuacji na rynku przewozowym. Nowe warunki wywołały upadek części firm na rynku, dzięki czemu pozostałe przedsiębiorstwa musiały zmagać się z mniejszą konkurencją. I choć wiele firm wskazuje na obniżenie przychodów wywołanych spadkiem zamówień, jednocześnie nastąpił spadek cen półproduktów i usług podwykonawców, co mogło częściowo zniwelować redukcję wyniku finansowego. Wiele firm niestety było również zdania, że nowa sytuacja rynkowa zmusiła ich do zmniejszania wydatków przeznaczonych na cele szkoleniowe, a także działalność marketingową czy reklamę. Skutki takich decyzji mogą być odczuwane przez przedsiębiorstwa transportowe w kolejnych okresach.

Sytuację finansową przedsiębiorstw świadczących usługi przewozów regionalnych analizować można używając różnych wskaźników. Niewątpliwie o sytuacji przedsiębiorstwa świadczy wielkość osiąganych przychodów, a przede wszystkim ich relacja w stosunku do kosztów, a więc generowanie zysku. Ponadto, kondycję podmiotów gospodarczych można również oceniać na podstawie grup wskaźników informujących przykładowo o osiągniętej rentowności lub stopniu płynności finansowej.

W 2007 roku tempo wzrostu PKB (rysunek 2) osiągnęło poziom nie notowany od 1997 roku i wyniosło 6,5%, a gospodarka ponownie znalazła się w fazie wzrostu. Poprzednio faza ta wystąpiła w latach 1995-1997, kiedy średnie tempo wzrostu PKB wynosiło 6,8%. W kolejnych latach nastąpiło pogorszenie koniunktury wywołane zarówno czynnikami wewnętrznymi, jak i zewnętrznymi i w efekcie tempo wzrostu spadło w 2001 roku do poziomu 1,2%. Wskutek ożywienia gospodarczego, tempo wzrostu gospodarczego Polski notowane od 2002 roku (średnio 4% dla lat 2002-2007) było wyższe od przeciętnego w UE-25 (1,9%), ale niższe od uzyskiwanego przez inne nowe kraje członkowskie Europy Środkowej i Wschodniej. Wyższe tempo wzrostu zanotowały między innymi kraje nadbałtyckie (7-8%), a z krajów starej Unii – Irlandia (6%). Kraje o niższym poziomie rozwoju uzyskiwały w analizowanym okresie wyższe tempo wzrostu, co oznacza, że następowało zjawisko konwergencji na poziomie krajów UE⁹. W 2009 roku nastąpiło pogorszenie koniunktury wywołane kryzysem światowym (zarówno czynnikami wewnętrznymi, jak i zewnętrznymi) i w efekcie tempo wzrostu spadło do poziomu 1,8%. Kryzys spowodował, że zapotrzebowanie na różnego rodzaju produkty i towary spadło, a zatem wpłynęło to niekorzystnie na transport. Kryzys finansowy doprowadził do poważnego spowolnienia wpływającego negatywnie zarówno na gospodarkę, jak i na gospodarstwa domowe, przedsiębiorstwa i zatrudnienie obniżając potencjalne tempo wzrostu w perspektywie oraz doprowadzając do znacznego obniżenia PKB.



Rys. 2. Tempo wzrostu polskiego PKB w latach 1995-2010 (w %).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2010*. Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa 2010, s. 680.

⁹ *Raport o rozwoju i polityce regionalnej*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007, s. 14.

Kryzys objął wszystkie regiony świata, żaden z nich nie zdoła samodzielnie poradzić sobie z jego skutkami. Istnieją wyraźne oznaki, że kryzys rozprzestrzenia się na rynki wschodzące i stanie się źródłem dodatkowych trudności dla krajów rozwijających się. Obecny kryzys finansowy uwydatnił wyraźniej niż kiedykolwiek wcześniej zależności między polityką makroekonomiczną i rynkami finansowymi w skali globalnej. Dlatego też reakcja na kryzys wymaga zaradzenia niedociągnięciom w dziedzinie regulacji i nadzoru, a także nierównościom makroekonomicznym i w zakresie kursu wymiany, które należały do źródeł obecnego kryzysu¹⁰. Kryzys finansowy zmusza do rozważania zagadnień wykraczających poza sektor czysto finansowy. Aby zmniejszyć ryzyko ponownego wystąpienia kryzysów finansowych w przyszłości, należy podjąć wiele środków służących reformie globalnej organizacji finansowej.

Kryzys finansowy spowodował pogorszenie głównych wskaźników makroekonomicznych w gospodarkach na całym świecie. W Polsce największe wyhamowanie tempa wzrostu PKB dało się odczuć w ostatnim kwartale 2008 roku. Od początku 2008 roku widać wyraźnie oznaki osłabienia koniunktury poprzez stagnację bądź też pogorszenie wielkości poszczególnych komponentów PKB.

Wyniki polskiej gospodarki mogą sugerować, że skutki kryzysu w polskich przedsiębiorstwach nie będą tak znaczące, jak mogłyby być, gdyby Polska odnotowała wskaźniki makroekonomiczne na poziomie średniej unijnej. Istotnym czynnikiem, który pozwolił na uzyskanie najlepszych w regionie wyników PKB, był stabilny popyt krajowy. Nie odnotowano znaczącego spadku konsumpcji, przez co nawet ograniczony popyt importowy krajów Unii Europejskiej nie spowodował znaczącego pogorszenia wyników przedsiębiorstw.

Również analiza wyników finansowych przedsiębiorstw pokazała, że koniec roku 2008 zapoczątkował okres trudnej sytuacji dla przedsiębiorstw. W ostatnim kwartale 2008 roku drastycznie spadły wskaźniki rentowności, a także wielkość wyniku finansowego. Ponadto, analizowany okres cechował się szybszym wzrostem kosztów niż przychodów, co odbiło się na osiągniętych wynikach. Jednak w drugim kwartale 2009 roku odnotowano już powrót do wskaźników rentowności z początku 2008 roku i dodatniego wyniku finansowego.

Z perspektywy przedsiębiorstw transportowych natomiast czasy kryzysu oprócz faktu, iż przyniosły problemy ze znalezieniem odbiorców na swoje produkty, dały również bodziec do tego, by przeprowadzić w firmie reorganizację lub też rozszerzyć działalność przedsiębiorstwa przez wejście na nowe rynki bądź wprowadzenie nowych produktów. Napawa optymizmem fakt, iż w ogóle część przedsiębiorstw stanowią firmy o sytuacji na tyle stabilnej, że kryzys nie wpłynął na pogorszenie ich wyników, a wręcz odnotowano pewne pozytywne tendencje.

Streszczenie

Problematyka zaspokajania potrzeb przewozowych przez transport regionalny była i jest obecnie jednym z najbardziej złożonych zagadnień funkcjonalnych występujących w transporcie jako dziedzinie gospodarki narodowej. Potrzeby transportowe wynikają z istoty potrzeb ludzkich, z potrzeby ruchu, z naturalnej ruchliwości komunikacyjnej. Popyt na usługi transportu regionalnego będzie się kształtował pod wpływem czynników decyzyjnych, uwzględniających indywidualną efektywność oraz skłonność do rezygnacji z własnych, bezwzględnych warunków czasowego trwania konsumpcji usługi przemieszczenia. Popyt na usługi transportowe związany jest z wielkością PKB jako miarą aktywności gospodarczej, produktywności oraz poziomem konsumpcji społeczeństwa. Usługi transportu regionalnego będą kształtowały popyt pod wpływem czynników decyzyjnych, uwzględniających indywidualną efektywność oraz skłonność do rezygnacji z własnych, bezwzględnych warunków czasowego trwania konsumpcji usługi przemieszczenia. Skala możliwości dopasowania własnej oferty usługowej do rozpoznanego popytu jest głównym czynnikiem kształtującym wielkość potencjału przewozowego i ewentualne działania inwestycyjne. Kryzys rynku kredytów hipotecznych zapoczątkowany w połowie 2007 roku w Stanach Zjednoczonych w połączeniu ze spowolnieniem gospodarczym odczuwanym przez gospodarkę amerykańską zapoczątkował kryzys finansowy, który swoim wpływem objął większość krajów świata.

¹⁰ *Rozwój regionalny w europie: Polityka regionalna w kontekście kryzysu i nowych wyzwań*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Raporty EoRPA 3/2010, Warszawa 2010.

Summary

The problem of meeting the transport needs of the regional transport has been and is now one of the most complex issues occurring in the functional area of transport as the national economy. Transport needs arising from the needs of human beings, with the traffic needs of the natural mobility of communication. The demand for regional transport services will be shaped under the influence of decision-making, including individual performance and the willingness to resign from its own absolute terms during the time of consumption services movement. Demand for transport services is related to the size of GDP as a measure of economic activity, productivity and consumption levels of society. The scale of their ability to adapt their service offerings to identified demand is a major factor shaping the size of the potential of lading and any investment activities. Mortgage market crisis began in mid-2007 in the United States in conjunction with the economic slowdown felt by the U.S. economy started the financial crisis, which took most of his influence over the world.

Literatura

1. Balcerowicz L., *Wolność i rozwój. Ekonomia wolnego rynku*. Znak, Kraków 1995.
2. Begg D., Fischer S., Dornbusch R., *Mikroekonomia*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2000.
3. *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*. Praca zbiorowa. Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006.
4. Grad B., *Konkurencyjność regionalnego transportu publicznego-uwarunkowania prawne i finansowe*. Transport miejski i regionalny, 2004.
5. Kotowska-Jelonek M., *Sektor publiczny w transporcie w świetle tendencji liberalizacyjnych i deregulacyjnych*. W: *Liberalizacja i konkurencja na rynku transportowym w europie*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2000.
6. Nasiłowski M., *System rynkowy. Podstawy mikro- i makroekonomii*. Key Test, Warszawa 2001.
7. Owsiak S., *Finanse publiczne. Teoria i praktyka*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
8. *Raport o rozwoju i polityce regionalnej*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007.
9. *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2010*. Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa 2010.
10. *Rozwój regionalny w europie: Polityka regionalna w kontekście kryzysu i nowych wyzwań*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Raporty EoRPA 3/2010, Warszawa 2010.
11. Samuelson, P. A, Nordhaus W. D., *Ekonomia*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, t. 2.