

Oliwia Pietrzak¹
Akademia Morska w Szczecinie

Regionalizacja systemu transportu pasażerskiego²

Regiony we współczesnym podejściu uznawane są za szczególnie istotny element zrównoważonego i harmonijnego rozwoju nie tylko danego państwa, ale także całej Europy. Decentralizacja władzy państwowej przyczyniła się do przybliżenia możliwości decyzyjnych poszczególnym mikro- i mezospołeczności, uznając jednocześnie ich samodzielność oraz możliwość realizacji zadań o charakterze użyteczności publicznej. W aspekcie transportu pasażerskiego ma to szczególne znaczenie, doświadczenia bowiem wielu krajów wskazały, iż podporządkowanie lokalnego i regionalnego transportu pasażerskiego całkowicie władzom państwowym na poziomie centralnym było nieefektywne i nie sprzyjało racjonalizacji decyzji i działań podejmowanych na tym rynku[7].

Region i regionalizacja

Problematyka związana z regionem i regionalizacją stała się niezmiernie istotna w drugiej połowie XX w., kiedy to sytuacja regionów uległa znacznym przemianom. W tym okresie widoczna stała się ewolucja regionów od jednostek przestrzennych, o charakterze wyłącznie pomocniczo-administracyjnym do pełnego ich upodmiotowienia[14]. Wiążący się z tym wzrost znaczenia społeczności regionalnych był wynikiem postępującego procesu rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Ponadto, zachodzące procesy decentralizacji struktur państwowych, a także deregulacji i prywatyzacji spowodowały, iż dokonano swego rodzaju „przetasowanie” hierarchii przestrzeni, związanych z wcześniejszymi formami regulacji oraz mobilizacja nowych instytucjonalnych „aren” takich, jak właśnie regiony, czy też miasta [15]. Regionalizacja uznawana jest ponadto za proces komplementarny wobec globalizacji, stanowiący jednocześnie sposób łagodzenia wielu jej negatywnych następstw [12].

Pojęcie regionalizacji związane jest z określoną procedurą wyróżniania pewnych zbiorów jednostek przestrzennych – regionów; dokonywana może być ona na dwa sposoby:

- poprzez dzielenie danego obszaru na jednostki regionalne na podstawie określonych przyjętych kryteriów
 - poprzez łączenie ze sobą przylegających do siebie określonych jednostek o podobnych cechach.
- Istotną cechą regionalizacji jest fakt, iż obejmuje ona cały obszar, nie pozostawiając przy tym miejsc nie należących do żadnego z wyróżnionych regionów.

Samo określenie regionu ma wielorakie znaczenie, a jego rozumienie może być różne. Pojęcie regionu inaczej identyfikowane jest w aspekcie[23]:

- prawnym – ujmowany jest jako jednostka podziału administracyjnego najwyższego stopnia, wyodrębniona przez ustawodawcę ze względu na cechy różniące ją od innych jednostek podziału administracyjnego tego samego stopnia
- geograficznym – postrzegany jako zwarta pod względem terytorialnym jednostka przestrzenna, cechująca się wewnętrzną spójnością, wynikającą z położenia geograficznego, wspólnej historii oraz rozwoju wzajemnych powiązań elementów środowiska w ich obrębie;
- socjologicznym – określany jako pewna zintegrowana całość, mająca określony, właściwy dla danego obszaru koherentny model życia
- etnicznym – związany w pewnym stopniu z regionem w ujęciu socjologicznym, przybiera jednak różne formy w zależności od sposobu zdefiniowania etniczności jako zjawiska kulturowego, lingwistycznego lub psychospołecznego

¹ Dr inż. O. Pietrzak, Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Instytut Zarządzania Transportem, Zakład Organizacji i Zarządzania.

² Artykuł recenzowany.

- politologicznym – definiowany jako przestrzeń, w której stykają się konkretne interesy społeczności lokalnej oraz interesy abstrakcyjnie pojętego społeczeństwa globalnego, utożsamianego często z państwem i narodem
- ekonomicznym – identyfikowany ze swego rodzaju centrum aktywności gospodarczej, postrzegany przez pryzmat miejsca, w którym jednostka angażuje się w procesy wytwarzania i produkcji.

W ujęciu ogólnym natomiast można przyjąć, iż region to zespół obszarów graniczących ze sobą, wyróżnionych pod względem podobnych kryteriów w stosunku do obszarów przyległych [5]. Region cechuje się wewnętrzną spójnością wynikającą z wzajemnego położenia elementów składowych. Składowe regiony są ze sobą powiązane określonymi relacjami, dzięki którym może on funkcjonować w określony sposób jako spójna całość [21].

Region jako system ekonomiczno-przestrzenny jest odwzorowaniem pewnego względnie wyodrębnionego wycinka przestrzeni ekonomicznej. Jest on obiektem trwale i ciągle zamieszkiwanym, zagospodarowywanym oraz kontrolowanym przez określoną społeczność i wyznaczoną właściwą dla niego władzę. Na jego obszarze funkcjonuje ponadto pewna liczba jednostek stanowiących ważne elementy składowe regionu jako systemu. Ich rodzaj, zadania, pełnione funkcje oraz sposób organizacji tworzą strefę realną (przedsiębiorstwa, gospodarstwa domowe) i regulacyjną (organy państwowe, władze samorządowe, instytucje itp.). Pełna identyfikacja elementów składowych regionu, a także zachodzących między nimi związków i interakcji jest niezmiernie ważna zarówno dla celów analityki regionalnej, jak i przy projektowaniu zamierzeń i działań rozwojowych [22].

Region jest ponadto podstawowym elementem układu regionalnego kraju, w tym także układu administracyjnego, czy też gospodarczego. Należy przy tym zauważyć, iż region jest jednostką funkcjonującą w określonym otoczeniu, wysyłającą i odbierającą określone impulsy i realizującą własne zadania; stanowi on pewną przestrzeń pomiędzy sferą mikro i makro, nie stanowi jednak ani „prostej agregacji firm”, ani też „przeskalowanej w dół wersji krajów” [15].

Wobec powyższego zachodzi swego rodzaju hierarchizacja jednostek wyróżnianych w układzie regionalnym; i tak [19]:

- jednostkami wyższego rzędu są tzw. makroregiony, obejmujące swym zasięgiem często kilka regionów; ich obszarami centralnymi są zazwyczaj największe aglomeracje miejskie
- jednostkami właściwymi są regiony; posiadają one własne centra drugiego rzędu
- jednostkami niższego rzędu są natomiast mikroregiony (in. podregiony, subregiony); ich ośrodki spełniają funkcje lokalne.

W roku 2003, zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r.³, wprowadzony został hierarchiczny system podziału terytorium gospodarczego Unii Europejskiej – Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych NUTS (ang. *Nomenclature of Units for Territorial Statistics*). Głównymi celami wprowadzenia takiego rozwiązania były: gromadzenie, opracowywanie i harmonizacja regionalnej statystyki UE, umożliwienie prowadzenia analiz społeczno-gospodarczych regionów oraz formułowanie polityki regionalnej UE⁴.

Zgodnie z przyjętą przez UE klasyfikacją NUTS, w Polsce rozporządzeniem Rady Ministrów z 2000 r.⁵ przyjęta została klasyfikacja jednostek terytorialnych NTS – Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych. Zgodnie z nią wyróżniane są następujące jednostki przestrzenne⁶:

- NUTS 1 – regiony – 6 jednostek, grupujących jednostki szczebla wojewódzkiego (ang. *major socio-economic regions*)
- NUTS 2 – województwa – 16 jednostek (ang. *basic regions for the application of regional policies*)
- NUTS 3 – podregiony – 66 jednostek, grupujących jednostki szczebla powiatowego (ang. *small regions for specific diagnoses*).

³ Rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r., Dz. Urz. UE L 154 z 21. 06. 2003 r., z późn. zm.

⁴ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home> (dostęp: 10.03.2015 r.).

⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2000 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS), Dz. U. 2000 Nr 58, poz. 685.

⁶ <http://www.stat.gov.pl/> (dostęp: 10.03.2015 r.).

Warto zwrócić uwagę, iż jednostki poziomu NUTS 1 określane są także mianem makroregionów, poziomu NUTS 2 – regionów, zaś poziomu NUTS 3 – podregionów.

Istota systemu transportu pasażerskiego

System transportowy jest strukturą relacyjną, tworzącą określoną całość, złożoną ze skoordynowanych i powiązanych elementów, połączonych wzajemnymi dynamicznymi relacjami i interakcjami, opartymi jednak na relatywnie stałych prawidłowościach[9]. Nieodłącznym jego atrybutem jest ład i zorganizowanie[6].

K. Bentkowska-Senator określiła system transportowy jako zespolony potencjał przewozowy, a zatem obejmujący wszystkie gałęzie transportu zespolone ze sobą i działające na danym terenie. Objęte w danym systemie gałęzie transportu są ze sobą zespolone w formie więzi formalnej (w postaci prawnego lub umownego podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne gałęzie bądź też operatorów) oraz faktycznej – wyrażonej we wzajemnym oddziaływaniu różnych przewoźników z tytułu podaży oraz popytu na usługi transportowe [2].

Przytoczone przez J. Burnewicza pojęcie systemu transportowego, określa go jako zbiór przedmiotów, związków między tymi przedmiotami i atrybutów tych przedmiotów, wykorzystywanych przez politykę transportową w ramach działalności koordynacyjnej. Celem tego systemu [4]:

- najkorzystniejsze dla gospodarki zorganizowanie całości procesów przewozowych
- racjonalny podział przewozów między gałęzie transportu
- najkorzystniejszy dla gospodarki rozwój transportu.

Trafnym wydaje się być ponadto, przytoczone przez K. Bentkowską-Senator stwierdzenie, iż pojęcie systemu transportowego powinno mieć treść uniwersalną. Zgodnie z tym podejściem należy, przyjmując, iż system transportowy jest zbiorem uporządkowanych organizacyjno-prawnie, technicznie, ekonomicznie oraz przestrzennie – ze względu na stan infrastruktury transportowej – jednostek gospodarczych, które współprzyczyniają się do zaspokojenia potrzeb przewozowych w określonych przez politykę transportową państwa ramach [2].

System transportowy umożliwia świadczenie usług transportowych na rzecz otoczenia, którym jest system społeczno-gospodarczy określonego obszaru – począwszy od lokalnych jednostek terytorialnych, poprzez systemy transportowe regionów i państw po skalę kontynentalną i światową [16]. System transportowy dotyczy zatem konkretnej przestrzeni ograniczonej jedynie zakresem przedmiotowym działania[2]. Charakteryzują go w szczególności: planowość ukształtowania, przestrzenność, gałęziowość oraz funkcjonalny układ oparty na zasadzie współdziałania [24]. M. Paradowska dodaje ponadto, iż system transportowy ma charakter otwarty, co oznacza szereg różnego rodzaju powiązań z otoczeniem, w tym dwustronną wymianę w charakterze dawcy oraz biorecy [17].

Regionalizacja systemu transportu pasażerskiego

Regionalizacja systemu transportu pasażerskiego zazwyczaj identyfikowana jest i wynika w sposób bezpośredni z procesu segmentacji rynku usług transportowych w układzie przestrzennym. Nie istnieje możliwość, jak zauważa J. Burnewicz, rozpatrywania systemów transportowych w oderwaniu od przestrzeni, która może być analizowana w różnej skali: całego kraju, regionów, czy też miast[4].

W odniesieniu do rynku przewozów pasażerskich, W. Grzywacz jako segmenty I stopnia wyróżnia: rynek usług przewozowych miejskich, rynek usług przewozowych podmiejskich, rynek usług przewozowych międzymiastowych oraz rynek usług przewozowych rekreacyjno-turystycznych[10]. Ten sam autor proponuje także inne, bardziej szczegółowe ujęcie problemu; i tak proponuje podział na: rynek międzynarodowy, a w jego ramach – rynek kontynentalny i międzykontynentalny oraz krajowy z podziałem na rynek bliskiego, średniego i dalekiego zasięgu[11]. D. Rucińska wskazuje na takie segmenty, jak rynek przewozów miejskich, podmiejskich, międzymiastowych i międzynarodowych[20]. Nieco inne ujęcie poszczególnych segmentów na rynku przewozów pasażerskich w aspekcie przestrzennym proponuje

E. Mendyk; jako segmenty I stopnia autor wyróżnia [17]: rynek przewozów lokalnych, rynek przewozów regionalnych oraz rynek przewozów międzynarodowych.

Ponadto, proponowany w literaturze jest także podział rynku przewozów pasażerskich na następujące subrynki: rynek krajowy, a jego obszarze rynek miejski i międzymiastowy oraz rynek międzynarodowy, z podziałem na rynek kontynentalny i dalekiego zasięgu [1].

Analizując różne ujęcia segmentacji rynku przewozów pasażerskich wskazane w literaturze, a także aktualne regulacje prawne funkcjonowania tego rynku, autorka zaproponowała następujący podział rynku przewozów pasażerskich:

1. rynek przewozów międzynarodowych
 - a) rynek przewozów dalekobieżnych
 - b) rynek przewozów transgranicznych
2. rynek przewozów krajowych
3. rynek przewozów regionalnych
4. rynek przewozów lokalnych
 - a) rynek przewozów miejskich
 - b) rynek przewozów podmiejskich
 - c) rynek przewozów aglomeracyjnych.

Każdy ze wskazanych segmentów rynku przewozów pasażerskich I stopnia nie jest jednorodny i może ulegać dalszemu podziałowi na segmenty kolejnych stopni, w zależności od założeń i celów prowadzonych badań i analiz. Wyodrębniony segment rynku powinien jednak cechować się założoną wrażliwością na poszczególne narzędzia marketingowe. Klienci, a w przypadku rynku przewozów pasażerskich – pasażerowie, powinni posiadać cechy, które odróżniałyby ich od klientów innych segmentów [8].

Kryterium, na podstawie którego najczęściej na rynku przewozów pasażerskich wydzielane są segmenty II stopnia stanowi cel i charakter podejmowanych podróży. I tak, zarówno w ramach rynku przewozów międzynarodowych, regionalnych, jak i lokalnych można wyróżnić w szczególności:

- segment obejmujący dojazdy związane z wykonywaniem czynności zawodowych
- segment związany z dojazdami realizowanymi do i z ośrodków szkolnych i edukacyjnych
- segment związany z dojazdami realizowanymi do i z ośrodków administracyjnych
- segment związany z dojazdami realizowanymi do i z ośrodków sportu, rekreacji, kultury i sztuki
- segment związany z przewozami turystycznymi.

W zależności od szczegółowości prowadzonych badań każdy z segmentów II stopnia może ulegać dalszym podziałom tak, by jak najpełniej odzwierciedlić i uwypuklić wspólne elementy dla poszczególnych segmentów, a także by móc zastosować właściwe kryteria dla badań i analiz, a w konsekwencji formułować wnioski oraz podejmować właściwe działania na danym rynku lub jego segmencie. Znajomość kryteriów segmentacji rynku usług transportowych jest ponadto podstawą jego marketingowego kształtowania [17].

Regionalizacja systemu transportu pasażerskiego, poza procesem segmentacji rynku transportowego w układzie przestrzennym, wynika także z uwarunkowań prawnych. Podejmowane zarówno na szczeblu międzynarodowym, w tym w szczególności europejskim, jak i krajowym (a także regionalnym) uregulowania prawne z jednej strony stwarzają możliwość, z drugiej zaś konieczność regionalizacji systemu transportu pasażerskiego.

Prawne ujęcie regionalizacji systemu transportu pasażerskiego utożsamiane jest z wdrożoną, z dniem 1 stycznia 1999 r., na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa⁷, reformą administracyjną. Wprowadzie samorząd terytorialny, rozpoczął swoją działalność w Polsce już 27 maja 1990 r., początkowo ukształtowany został jako samorząd jednostopniowy, którego podstawowym elementem była gmina. Dopiero 1 stycznia 1999 r. prze-

⁷ Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa, Dz.U. 1998 Nr 96, poz. 603.

prowadzono dalsze reformy decentralizacyjne. Zakres administracji rządowej został ograniczony, rozwinęto natomiast zdecentralizowane formy administracji publicznej[3]. Zgodnie z art. 1 ust 2 ustawy o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa, jednostkami zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego, obok gmin stały się także powiaty i województwa.

Samorząd terytorialny stał się podstawową formą decentralizacji władzy publicznej, ściślej rzecz ujmując – decentralizacji administracji. Ukształtowanie dwóch jej rodzajów: rządowej oraz samorządu terytorialnego stało się wyrazem dualizmu administracji publicznej, a co za tym idzie również dualizmu finansowego[3]. Decentralizacja władzy publicznej zapewniona została także w najwyższym akcie prawnym w państwie – Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej⁸ (por. art. 15 ust. 1 Konstytucji RP). Ponadto w art. 16 ust. 1 i 2 Konstytucja RP stanowi, iż ogół mieszkańców jednostek zasadniczego podziału terytorialnego z mocy prawa tworzy wspólnotę samorządową. Tak ustanowiony samorząd terytorialny uczestniczy w sprawowaniu władzy publicznej, a przysługującą mu w ramach ustaw istotną część zadań publicznych wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność.

Szczegółowy zakres działania i zadania jednostek samorządu terytorialnego na poszczególnych szczeblach administracji państwowej określone zostały odpowiednio w następujących aktach prawnych:

- Ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁹ dla jednostek samorządowych na poziomie gmin
- Ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym¹⁰ dla jednostek samorządowych na poziomie powiatów
- Ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa¹¹ dla jednostek samorządowych na poziomie województw.

W aspekcie organizacji i zarządzania systemem transportu pasażerskiego w regionie wskazane akty prawne regulują zakresy obowiązków dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w ujęciu zasięgu przestrzennego; ich zestawienie prezentuje tabela 1.

Tab. 1. Zakres obowiązków dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w aspekcie systemu transportu pasażerskiego w regionie.

jednostka samorządu terytorialnego	podstawa prawna	zakres obowiązków w aspekcie transportu pasażerskiego
gmina	Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym Art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 1	wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, nie zastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów, w szczególności zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym w zakresie lokalnego transportu zbiorowego
powiat	Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Art. 4 ust. 1 pkt. 6	określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym, w tym w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych
województwo	Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa Art. 14. ust. 1. pkt. 10	zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych

Źródło: opracowanie na podstawie wskazanych aktów prawnych.

Analiza przytoczonych w tabeli 1 aktów prawnych wskazuje, iż zakresy obowiązków samorządu terytorialnego w aspekcie transportu zbiorowego w regionie zostały podzielone pomiędzy poszczególne jego szczeble, adekwatnie do reprezentowanego zasięgu terytorialnego. I tak:

- zadania samorządu gminnego w zakresie transportu zbiorowego odnoszą się do jego zasięgu lokalnego,

⁸ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. 1997 Nr 78, poz. 483 z późn. zm.

⁹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz.U. 1990 Nr 16, poz. 95, tekst jednolity z dnia 12 października 2001 r., Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1591.

¹⁰ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Dz. U. 1998 Nr 91, poz. 578, tekst jednolity z dnia 27 października 2001 r., Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1592.

¹¹ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, Dz. U. 1998 Nr 91, poz. 576, tekst jednolity z dnia 18 września 2001 r., Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1590.

- zadania samorządu powiatowego odnoszą się do zasięgu ponadgminnego
- obowiązki samorządu na szczeblu wojewódzkim obejmują natomiast zadania w zakresie transportu zbiorowego o charakterze regionalnym.

Ponadto, aktem prawnym regulującym zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹². Określa ona w szczególności zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym¹³, realizowanego na terytorium Polski oraz w strefie transgranicznej w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej.

W kontekście regionalizacji systemu transportu pasażerskiego, Ustawa określiła zadania dla poszczególnych szczebli administracji samorządowej, a w przypadku transportu kolejowego – administracji państwowej, w zakresie planowania rozwoju transportu, organizowania publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzania publicznym transportem zbiorowym. I tak zadania te powierzone zostały Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, którym jest odpowiednio:

- gmina, na linii bądź sieci komunikacyjnej w przewozach gminnych na obszarze właściwej gminy lub na obszarze gmin, na mocy zawartego porozumienia
- związek międzygminny, na linii bądź sieci komunikacyjnej w przewozach gminnych na obszarze gmin, tworzących związek międzygminny
- powiat, na linii bądź sieci komunikacyjnej w przewozach powiatowych na obszarze właściwego powiatu lub powiatów, na mocy zawartego porozumienia
- związek powiatów, na linii bądź sieci komunikacyjnej w przewozach powiatowych na obszarze powiatów, tworzących związek powiatów
- województwo, na linii bądź sieci komunikacyjnej w przewozach wojewódzkich na obszarze właściwego województwa, na linii bądź sieci komunikacyjnej w przewozach międzywojewódzkich, gdy na obszarze danego województwa przebiega najdłuższy odcinek linii (w uzgodnieniu z pozostałymi województwami, przez obszar których ona przebiega), na linii bądź sieci komunikacyjnej w przewozach wojewódzkich na obszarze właściwych ze względu na przebieg linii/sieci województw, na mocy zawartego porozumienia
- minister właściwy do spraw transportu, na linii komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Należy przy tym zastrzec, iż realizowane przez poszczególne szczeble administracji samorządowej zadania, w tym w aspekcie transportu pasażerskiego nie mogą stać ze sobą w sprzeczności – winny się dopełniać, a w efekcie stanowić jedną spójną i efektywną całość.

Regionalizacja transportu pasażerskiego w aspekcie jego segmentacji w układzie przestrzennym i terytorialnym związana jest z kreowaniem w jego ramach systemów i podsystemów. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż ich funkcjonowanie oparte powinno być na zasadach racjonalności i efektywności.

Poza *stricte* przestrzennym i prawnym podejściem do regionalizacji transportu pasażerskiego, pojęcie to utożsamiane jest także z procesem skupiania odpowiedzialności organizacyjnej i finansowej w zakresie transportu lokalnego i regionalnego na poziomie regionu [7]. Takie podejście wynika z przekonania, iż podejmowanie decyzji w w/w zakresie jak najbliżej miejsca realizacji usługi przewozu osób może przyczynić się do:

- wykreowania właściwego podziału zadań przewozowych
- racjonalizacji kosztów przewozów pasażerskich w regionie
- wzrostu efektywności zarządzania transportem pasażerskim w regionie
- stworzenia warunków dla jak najpełniejszego pokrycia potrzeb przewozowych społeczności lokalnych i regionalnych, a pośrednio także społeczności w ujęciu makro

¹² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13.

¹³ Przez publiczny transport zbiorowy, w Ustawie określono „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”, Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym..., op. cit., art. 4, ust. 1, pkt. 14.

- wzrostu efektywności przepływów informacyjnych zarówno w kierunku DO klienta ostatecznego – pasażera, jak i OD pasażera, a co za tym idzie poprawy zdolności reagowania na potrzeby danego rynku, czy też jego segmentu
- poszerzenia możliwości kreowania pozycji konkurencyjnej regionu na arenie krajowej i międzynarodowej dzięki zapewnieniu sprawnej i efektywnej komunikacji w regionie.

Podsumowanie

Proces regionalizacji transportu powinien kreować nowoczesny system publicznego transportu pasażerskiego o zasięgu regionalnym, który jest jednym z czynników kształtujących konkurencyjność poszczególnych regionów [13]. Należy zgodzić się ze stwierdzeniem, iż regionalizacja transportu pasażerskiego nie może być jednak utożsamiana z pełną autonomicznością podejmowanych przedsięwzięć w tym zakresie. Strategie rozwoju regionalnego, zakładające dążenie władz regionalnych do samowystarczalności powinny być eliminowane. Jednocześnie należy postrzegać, doceniać i odpowiednio wykorzystywać walory lokalnych sił rozwojowych [22].

Efektywny system transportu pasażerskiego winien w szczególności odpowiadać potrzebom i wymaganiom jego użytkowników – pasażerów. Regionalizacja systemu stanowi istotny czynnik wpływający na możliwość dostosowania go do wymagań rynku oraz zaspokojenia popytu (zarówno efektywnego, jak i potencjalnego) na oferowane w jego ramach usługi transportowe.

Streszczenie

Celem artykułu jest zaprezentowanie istoty regionalizacji systemu transportu pasażerskiego. Przeprowadzone studia literaturowe oraz analiza źródeł wtórnych i właściwych aktów prawnych wskazały na zróżnicowane podejście do problemu samego systemu transportowego, w tym systemu transportu pasażerskiego, jak i jego regionalizacji.

Słowa kluczowe: system transportowy, transport pasażerski, regionalizacja.

The process of regionalization of passenger transport system

Abstract

The functioning of the passenger transport system is determined by a number of factors. In this paper the author presented the problem of regionalization of passenger transport system.

Key words: transport system, passenger transport, regionalization.

LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

- [1]. Bamford C. G., *Transport Economics, Studies in Economics and Business*, Heinemann, 2006.
- [2]. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., *Polski transport samochodowy. Rynek. Koszty. Ceny.*, Instytut Transportu samochodowego, Warszawa 2012.
- [3]. Borodo A., *Samorząd terytorialny. System prawno-finansowy*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2006.
- [4]. Burnewicz J., *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1986.
- [5]. Domański R., *Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne*, PWN, Warszawa 2007.
- [6]. Downar W., *System transportowy. Kształtowanie wartości dla interesariusza*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006.

- [7]. Dyr T., Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
- [8]. Flak O., Głód G., Konkurencyjni przetrwają, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2012.
- [9]. Grzywacz. W., Ekonomiści i systemy ekonomiczne, PTE, Szczecin 2005.
- [10]. Grzywacz. W., Rynek usług transportowych. Charakterystyka. Funkcjonowanie. Kształtowanie, WKiŁ, Warszawa 1980.
- [11]. Grzywacz W., Burnewicz J., Ekonomia transportu, WKiŁ, Warszawa 1989.
- [12]. Grzywacz W., Jaźwiński I., Współczesne uwarunkowania i tendencje polityki ekonomicznej, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2007.
- [13]. Janecki R., Publiczny regionalny transport pasażerski jako czynnik konkurencyjności regionów, w: Polski transport w europejskiej przestrzeni gospodarczej, praca zbiorowa pod red. A. Lipińskiej-Słota, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2005.
- [14]. Kaźmierski J., Logistyka a rozwój regionu, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
- [15]. Konkurencyjność regionalna. Koncepcje, strategie, przykłady, praca zbiorowa pod red. E. Łaźniewskiej i M. Gorynia, PWN, Warszawa 2012.
- [16]. Koźlak A., Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012.
- [17]. Mendyk E., Ekonomia i organizacja transportu, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2002.
- [18]. Paradowska M., Rozwój zrównoważonych systemów transportowych polskich miast i aglomeracji w procesie integracji z Unią Europejską – przykład aglomeracji wrocławskiej, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011.
- [19]. Polityka gospodarcza, praca zbiorowa pod red. B. Winiarskiego, PWN, Warszawa 2000.
- [20]. Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój, praca zbiorowa pod red. D. Rucińskiej, PWE, Warszawa 2012.
- [21]. Sagan I., Współczesne studia regionalne – teoria i metodologia, a także praktyka, w: Studia regionalne i lokalne, nr 2/2004, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2004.
- [22]. Szewczuk A., Kogut-Jaworska M., Ziolo M., Rozwój lokalny i regionalny. Teoria i praktyka, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2011.
- [23]. Tomaszewski K., Regiony w procesie integracji europejskiej, Oficyna Wolters Kluwer, Kraków 2007.
- [24]. Truskolaski T., Transport a dynamika wzrostu gospodarczego w południowo-wschodnich krajach bałtyckich, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2006.