

Krzysztof Wąsowicz*

ZASADY FUNKCJONOWANIA LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

RULES FOR THE OPERATION OF LOCAL PUBLIC TRANSPORT

Summary

Economic and legal circumstances of the operation of local public transport are a set of framework guidelines, which form the image of the sphere of transport activity of local governments.

The purpose of this paper is to conduct a general examination of the economic and legal circumstances of the organization and operation of the transport system. This paper presents two models of solutions of the organization and operation of the local public transport system: the budget model and market model.

1. Uwagi wstępne

Ekonomiczne i prawne uwarunkowania funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego stanowią zestaw ramowych wytycznych, kształtujących obraz transportowej sfery aktywności samorządów lokalnych.

Celem niniejszego referatu jest wspólne rozpatrywanie ekonomicznych i prawnych uwarunkowań organizacji i funkcjonowania systemu transportu. Jest to wymuszone nierozzerwalnym ciągiem przyczynowo – skutkowym czynników determinujących rynek potrzeb przewozowych w danej lokalnej przestrzeni ekonomicznej gminy.

* mgr, doktorantka Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, zastępca prezesa „TESKO” Tatrzańskiej Komunalnej Grupy Kapitałowej sp. z o.o.

Uwarunkowania ekonomiczne oznaczają zbiór elementów otoczenia systemu transportowego o charakterze pierwotnym, wymuszającym stosowne modelowanie jego kształtu organizacyjnego.

Uwarunkowania prawne systemu transportowego stanowią konglomerat konstytutywnych elementów o znaczeniu wtórnym dla systemu transportu, umożliwiają odpowiednie dopasowanie kształtu i zasad funkcjonowania systemu transportowego w sposób zgodny z wytycznymi jednostek politycznych, formułujących dane zapisy.

Zasadniczo w niniejszym referacie wyróżniono dwa modele implementacji rozwiązań organizacji i funkcjonowania systemu lokalnego transportu zbiorowego: model budżetowy oraz model rynkowy. W swych ogólnych założeniach ukształtowanych poprzez praktykę funkcjonowania podmiotów realizatorów pracy przewozowej zakładają one - jako kryterium odróżniające - stosunek do odpłatności podmiotów użytkowników za korzystanie z usług systemu.

2. Uwarunkowania ekonomiczne funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego

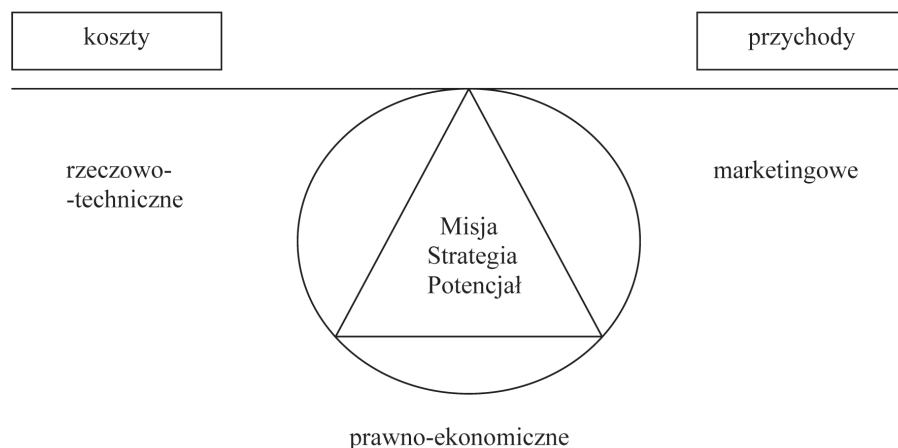
Prawidłowe funkcjonowanie każdego przedsiębiorstwa, w tym również komunalnego przedsiębiorstwa transportowego, wymaga odpowiedniej organizacji i sprawnego zarządzania. Kluczowym miernikiem prawidłowego funkcjonowania podmiotu gospodarczego jest zachowanie równowagi finansowej, opisanej sytuacją, w której podmiot posiada zdolność do terminowego regulowania swoich płatności i jednocześnie dotrzymuje zasady racjonalnego działania [Wąsowicz 1996, s.17]. Reguła ta jest uniwersalna i nadrzędna względem szczegółowych celów określonych np. przez właściciela podmiotu, a dotyczących maksymalizacji zysku, wydajności pracy itp. Jest to szczególnie ważne we współczesnej gospodarce przy dynamicznym otoczeniu. Zmieniające się warunki gospodarowania wymuszają na przedsiębiorstwie podejmowanie trudnych decyzji, a osoby zarządzające potrzebują metod szybkiego rozwiązywania różnicowanych i pilnych problemów ekonomicznych. Wiele jest technik wspomagających podejmowanie decyzji, ale większość stosowanych dziś narzędzi i metod ma charakter finansowy, co wskazuje na fakt, że skuteczne zarządzanie nowoczesnym przedsiębiorstwem umożliwia optymalizacja ekonomiczna. Mierniki przyjmowane standardowo przez instytucje kredytujące czy też badające wiarygodność do oceny kondycji przedsiębiorstw, dotyczące np. stopy zwrotu na zainwestowanym kapitale, zdolności do generowania zysku itp. muszą ulegać specjalnej transformacji na potrzeby przedsiębiorstw komunalnych, które realizują zadania z grupy użyteczności publicznej. Wśród tych przedsiębiorstw szczególną rolę odgrywają przedsiębiorstwa komunikacyjne, gdzie podejście komercyjne pozostaje w częstej sprzeczności z zadaniami postawionymi

przed przedsiębiorstwem [Wołek 2004, s. 307] . Stąd też w praktyce zarządzanie finansowe przedsiębiorstwem komunalnym świadczącym usługi przewoźne oznacza zachowanie zasady równowagi finansowej, wyrażanej poprzez:

- gospodarność, czyli umijętność oszczędnego wykorzystania czynników produkcji, pozostających w dyspozycji jednostki gospodarczej,
- rentowność, czyli wyraz akceptowania produktów (usług) danej jednostki gospodarczej poprzez jej otoczenie.

Kształtowanie ekonomicznych warunków działania komunalnego przedsiębiorstwa komunikacji publicznej przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1. Otoczenie przedsiębiorstwa komunalnego i uwarunkowania działalności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Wąsowicz 1996].

Dla pełnego ujawnienia zagadnienia organizacji systemu transportu publicznego o zasięgu lokalnym konieczne jest określenie głównych sfer zewnętrznego oddziaływania otoczenia ekonomicznego na rozwój komunikacji. Pierwszą z nich stanowi sfera oddziaływania czynników urbanistycznych [Wąsowicz, Ostrowski 2003, s. 220]. Jest to kompleksowo rozumiana kwestia kształtowania ciągów komunikacyjnych poprzez nowo tworzone lokalizacje osiedleńcze. Dekoncentracja urbanistyczna determinuje nowe modelowanie strumieni potoków pasażerskich oraz zmienia kluczowe cele podróży. Drugą jest ewolucja przyzwyczajzeń komunikacyjnych ludności: często samochód jest pojmowany jako wyznacznik pozycji społecznej, synonim luksusu. Efektem tego zjawiska, o istotnym podłożu psychologicznym, jest stały wzrost wskaźnika motoryzacji (ilość pojazdów indywidualnych na 1000 osób). Praktycznie jest on nieunikniony, do momentu nasycenia, wyznaczanego przez poziom zamoż-

ności społeczeństwa, który stanowi kolejną (trzecią) sferę oddziaływania otoczenia ekonomicznego na rozwój komunikacji. Ogólnie, wzrost bezwzględniego poziomu zamożności jednostek (gospodarstw domowych) jest czynnikiem oddziaływującym pozytywnie. Skłania on podmioty uczestniczące w systemie do zwiększenia wymagań jakościowych w ramach zgłaszanych transportowych postulatów popytowych. Wzrost wymagań jakościowych względem systemu transportowego wymusza na przewoźnikach dostosowanie oferty do potrzeb rynku, przy usprawiedliwionym przełożeniu wzrostu kosztu jednostkowego na pojedynczego użytkownika. Na poboczu procesu zmian jakościowych celowe jest podwyższenie poziomu rozwiązań ekologicznych, co stanowi czwartą sferę oddziaływania czynników ekonomicznych na komunikację. Nie jest błędem rozpatrywanie jej w ramach ogólnych zmian jakościowych. Szczególne znaczenie posiadają tak zwane „koszty zewnętrzne” [Wąsowicz, Ostrowski 2003, s. 172] systemu transportowego. Ujawnienie ich źródeł pochodzenia i przyporządkowanie określonego poziomu odpłatności stanowi wyzwanie dla organizatora komunikacji publicznej. Ostatnią, piątą z wymienionych sfer oddziaływania czynników ekonomicznych na system komunikacyjny, jest ekonomizacja wszelkich przejawów społecznej aktywności człowieka. Wydaje się najbardziej istotna, bowiem przejawia się w każdej z poprzednich. Z tej sfery oddziaływania wynikają, dla definiowania ekonomiczno – prawnych determinant modelu komunikacji publicznej, dwie przesłanki. System komunikacji publicznej w danej przestrzeni (np. określonej urbanistycznie) należy traktować jako produkt: zwykły produkt rynkowy, który jednakże może podlegać politycznie uwarunkowanym specyfikacjom, mającym na celu wzmocnienie procesów z dziedzin polityki społecznej, przełożenie powszechnej komunikacji jako zdobycz cywilizacyjną na płaszczyznę dobra użyteczności publicznej [Kołodziejcki 2004, s. 295]. Konsekwencją wynikającą z przesłanki pierwszej (komunikacja jako produkt rynkowy) jest konieczność uświadomienia celowości potrzeby prywatyzacji podmiotów – odpowiedzialnych za działalność operacyjną na rynku usług komunikacyjnych.

Gmina nie jest powołana do prowadzenia działalności gospodarczej, wynika to z przepisów prawa. Ustawa o gospodarce komunalnej określa przypadki, gdy gmina może (jest uprawniona) do podejmowania działalności gospodarczej. Jednakże zgodnie z zasadą pomocniczości jednostek władzy publicznej względem obywateli, kontynuowanie działalności gospodarczej w dziedzinie, w której mogą prowadzić ją podmioty prywatne, jest niecelowe, gdyż ogranicza aktywność sektora prywatnego. Zauważenie faktu szkodliwości przesadnej aktywności gospodarczej jednostek publicznych dla stosunków gospodarczych w danej lokalnej przestrzeni gospodarczej jest bardzo potrzebne, jednakże w krajowych realiach gminy często stanowią głównego „przedsiębiorcę” na swoim terenie [Kozuch 2004, s. 84].

Dzięki sprawnemu zarządzaniu polityką przewozową przedsiębiorstwa jest możliwe uzyskanie stanu, w którym z wpływów taryfowych (za bilety) pokrywane będą w pełni koszty bieżące (eksploatacyjne). Problem zrównoważenia bieżącego bilansu płatności, z rozróżnieniem wagi poszczególnych składników majątku, jest wyznaczony granicą wewnętrznej efektywności przedsiębiorstwa komunikacyjnego, jego zdolnością do minimalizacji kosztów stałych. Jest to jedyny (obok zmniejszania skali przejazdów bez biletów) sposób finansowania przez przewoźnika kosztów ulg taryfowych, wynikających z realizacji przez gminę – właściciela założeń polityki społecznej, poprzez instrumenty polityki transportowej. Jest to niestety zjawisko szkodliwe, gdyż rzeczywiście w krótkich okresach czasu jest odczuwalna poprawa bytu określonych grup mieszkańców, jednakże brak zbilansowania kosztów systemu zmusza realizatora działalności operacyjnej do zmniejszania jej skali, obniżania jakości lub ciągłego dopominania się o dopłaty ze środków publicznych. W Polsce dotychczas preferowano tradycyjny lub nieznacznie zmodyfikowany sposób finansowania inwestycji ze środków budżetu gminy. Możliwe jest prognozowanie radykalnego rozwiązania problemu „przejadania infrastruktury”, pod warunkiem wprowadzenia powszechnej zasady ponoszenia przez użytkowników pełnych kosztów transportu [Wąsowicz, Ostrowski 2003, s.117]. Koszty te obejmują nie tylko bezpośrednie koszty eksploatacji środka transportu (z uwzględnieniem odtworzenia), ale także koszty związane z budową i utrzymaniem infrastruktury oraz tzw. koszty zewnętrzne, obejmujące wyrażone w kategoriach ekonomicznych konsekwencje komunikacji dla środowiska naturalnego oraz ogółu jej otoczenia społeczno - gospodarczego. Kwestia określenia najbardziej społecznie sprawiedliwej formy obciążenia tymi kosztami użytkowników transportu jest sprawą regulacji polityki transportowej. Obecnie jest zauważalna potrzeba stosownych regulacji tej dziedziny w skali prawodawstwa ogólnokrajowego, którego zasadniczo brakuje. Powstanie dokumentu kompleksowo regulującego sprawy wytycznych dla kształtowania lokalnych składowych polityk transportowych, umożliwiającego wypracowanie spójności rozwiązań na poziomie ponadlokalnym oraz krajowym i europejskim, jest celowe dla funkcjonowania kraju zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego [Kornberger- Sokołowska 2001, s. 117].

3. Uwarunkowania prawne funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego

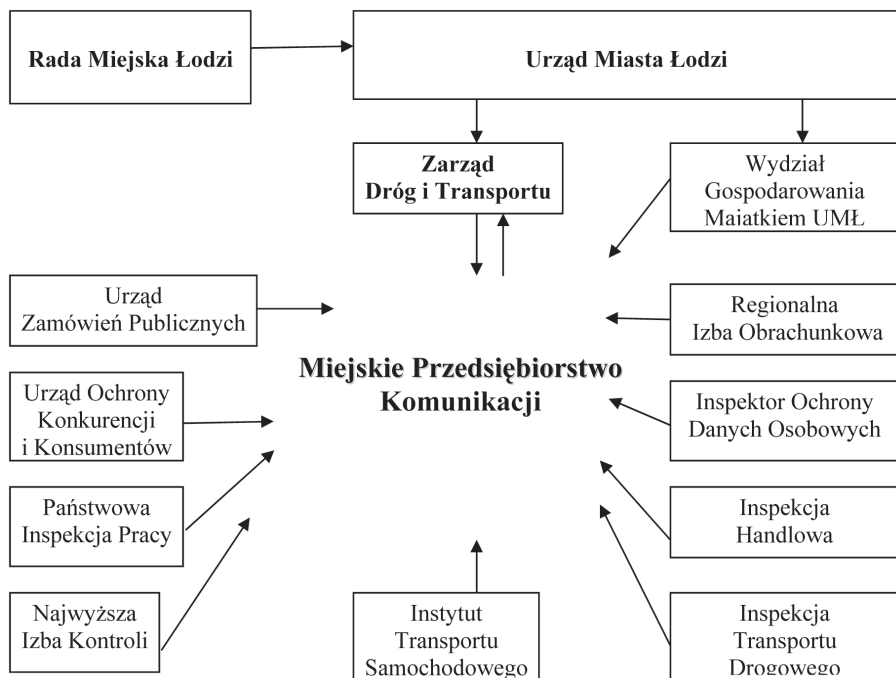
W ujęciu bezpośrednim uwarunkowania prawne generalnie stanowią narzędzie wpływu na swobodnie kształtujące się interakcje gospodarcze – podmiotów uczestniczących w rynku lokalnego transportu zbiorowego. Kwestią o znaczeniu pierwotnym dla powstania przedsiębiorstwa realizującego komu-

nalną działalność operacyjną, jest istnienie rynku potrzeb na oferowane produkty dla podmiotów uczestników życia społeczno-gospodarczego danej lokalnej przestrzeni społeczno-gospodarczej. Przestrzenia, jaka jest tutaj podana, jest otoczenie podmiotu gospodarującego-ekumena, znajdująca się na obszarze określonym administracyjnie, poprzez właściwość terytorialną danej jednostki podziału terytorialnego kraju. W polskim systemie prawa samorządu terytorialnego istnieją ustawowo zagwarantowane czynniki stymulujące odkrywanie lokalnego interesu społeczno-gospodarczego przez władzę publiczną. Odnoszące się do kwestii samorządu lokalnego zapisy Konstytucji oraz Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym [Ustawa 1990] (opartej o Europejską Kartę Samorządu Terytorialnego) stanowią spójny fundament materii prawno-ustrojowej systemu prawodawstwa i regulacji zasad funkcjonowania jednostek samorządu terytorialnego szczebla podstawowego-gmin.

O ile uwarunkowania ekonomiczne determinują kształt systemu transportowego w sposób naturalny, inicjowany przez uczestników rynku, to uwarunkowania prawne są zdolne modyfikować zachowania i uprawnienia uczestników w sposób odmienny od spodziewanego, poprzez mechanizmy wywoływane stosunkiem popytu do podaży na usługę transportową.

Istnienie potrzeb transportowych na danym obszarze jest zgłaszane w postaci transportowych zapytań popytowych przez potok pasażerów – użytkowników systemu względem organizatora publicznego systemu transportu zbiorowego. Uprawnienie zgłaszania zapytań popytowych podmiotów będących członkami danej lokalnej wspólnoty samorządowej jest związane z ustawowym zobowiązaniem jednostki samorządu terytorialnego szczebla podstawowego do zapewnienia lokalnego transportu zbiorowego na swoim terenie. Artykuł 7 ustęp 1 pkt 4 Ustawy o samorządzie gminnym konstytuuje prawne zobowiązanie gminy do działania w zakresie transportu: Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy: (...) 4) lokalnego transportu zbiorowego. Zapis ten stanowi potwierdzenie istniejącego związku przyczynowo – skutkowego pomiędzy ekonomicznymi potrzebami danej lokalnej wspólnoty samorządowej, warunkującymi istnienie potrzeb przewozowych, a konkretyzującymi je prawnie uwarunkowaniami w formie zapisu prawa ustrojowego systemu polskiego prawa samorządu terytorialnego. Jednakże to zapotrzebowanie zgłaszane poprzez jednostki w formie zapytań popytowych ma charakter źródłowy, pierwotny. Bez zaistnienia zgłoszonych potrzeb przewozowych nie można mówić o potrzebie organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego gminy. W ogólnym ujęciu na tym polega wtórność uwarunkowań prawnych. Prawno-organizacyjne warunki funkcjonowania przedsiębiorstwa komunikacji publicznej przedstawia rysunek 2.

Rysunek 2. Prawno–organizacyjne warunki funkcjonowania przedsiębiorstwa komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentu Prawno–organizacyjne aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej.

4. Modele implementacji rozwiązań organizacji i funkcjonowania systemu lokalnego transportu zbiorowego

Podstawowym z czynników pierwotnych, warunkujących funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego o zasięgu lokalnym jest jego efektywność ekonomiczna. Jest ona składową istniejącej formy organizacyjno-własnościowej podmiotu realizatora usług przewozowych w stosunku do zakresu wdrożonego stopnia konkurencyjności na rynku usług przewozowych. Wykładnikiem efektywności ekonomicznej systemu jest stopień uzależnienia od pozasystemowych strumieni finansowych, pokrywających koszty funkcjonowania składników podaży systemu [Wąsowicz, Ostrowski 2003, s. 217].

Można wyróżnić dwa modele rozwiązań organizacji i funkcjonowania systemu lokalnego transportu zbiorowego: model budżetowy oraz model rynkowy.

Generalnie, w modelu budżetowym kładzie się szczególny nacisk na społeczną użyteczność systemów transportu zbiorowego, przy przyjęciu zasady rozłożenia kosztów funkcjonowania realizatora usługi transportowej pomiędzy konsumenta usługi, ponoszącego odpłatność cząstkową nierówną zagregowanym kosztom funkcjonowania całości systemu, a dofinansowaniem działalności przewozowej ze środków publicznych w imię realizacji interesu publicznego członków lokalnej wspólnoty samorządowej. Macierz odpowiedzialności w modelu budżetowym przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Macierz odpowiedzialności w modelu budżetowym

OBSZAR	RADA MIASTA	MIASTO	PRZEWOŹNICY	MPK
organizacyjny	<ul style="list-style-type: none"> • uchwała taryfę • bilansuje oczekiwania społeczne co do indywidualnych kosztów komunikacji z możliwościami Miasta 	<ul style="list-style-type: none"> • planuje usługę • organizuje przetargi na realizację usług komunikacyjnych • zapewnia sprzedaż biletów • prowadzi kontrolę biletów • weryfikuje wnioski pasażerów • rozpatruje skargi pasażerów • egzekwuje realizację umów z przewoźnikami 	<ul style="list-style-type: none"> • zawierają z Miastem umowę wskutek przeprowadzonego zamówienia publicznego 	<ul style="list-style-type: none"> • dostosowuje zatrudnienie do nowych zadań • tworzy spółkę zależną, działającą komercyjnie dla wykorzystania wolnych zasobów • działa jak spółka prawa handlowego • rozlicza się z Miastem jak inni przewoźnicy
ruchowy	<ul style="list-style-type: none"> • określa politykę transportową Miasta • określa dostępność do poszczególnych stref Miasta 	<ul style="list-style-type: none"> • ustala przebieg tras komunikacyjnych • sporządza rozkłady jazdy • monitoruje standard usług przewozowych (prowadzi własną dyspozytornię ruchu) • zarządza infrastrukturą komunikacyjną 	<ul style="list-style-type: none"> • obsługują wyłącznie trację autobusową • otrzymują od Miasta rozkłady jazdy i realizują pracę przewozową zgodnie z zamówionym standardem 	<ul style="list-style-type: none"> • obsługuje trację tramwajową (na wyłączność i bez infrastruktury) i autobusową • otrzymuje od Miasta rozkłady jazdy i realizuje pracę przewozową

OBSZAR	RADA MIASTA	MIASTO	PRZEWOŹNICY	MPK
finansowy	<ul style="list-style-type: none"> determinuje strumień przychodów dla Miasta uchwala budżet Miasta określa bieżące i inwestycyjne nakłady Miasta na komunikację 	<ul style="list-style-type: none"> dokonuje wypłat dla przewoźników za wykonaną usługę otrzymuje wpływy z taryfy uzyskuje wpływy za korzystanie z infrastruktury od przewoźników, którzy nie mają umowy lub z tytułu działań przewoźników poza umową (oferta komercyjna) nakłada kary na przewoźników i pasażerów 	<ul style="list-style-type: none"> uzyskują od Miasta wpływy za wykonaną usługę 	<ul style="list-style-type: none"> uzyskuje od Miasta wpływy za wykonaną usługę poszukuje innych źródeł finansowania poprzez wykorzystanie wolnych zasobów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie K. Wąsowicz, T. Ostrowski, *Przedsiębiorczość komunalna*, Wydawnictwo Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2003.

Podstawą kreowania orientacji założeń dla modelu rynkowego, jest postulowanie zasadności orientacji rynkowej wszelkich działań na rynku publicznych usług komunikacyjnych. Jego wyróżnikiem będzie funkcjonowanie w sposób maksymalnie autonomiczny i uniezależniony, od budżetowych dotacji samorządu. W praktyce wymusza to dostosowanie poziomu cen świadczonych usług – do kosztów wykonywanej pracy przewozowej przedsiębiorstwa. Jest to szczególnie istotne w przypadku definiowania stosunku organizacji systemu transportowego, do zakresu wdrożonego stopnia konkurencyjności na rynku usług przewozowych. Macierz odpowiedzialności w modelu rynkowym przedstawia tabela 2.

Tabela 2. Macierz odpowiedzialności w modelu rynkowym

OBSZAR	RADA MIASTA	MIASTO	PRZEWOŹNICY	MPK
organizacyjny	<ul style="list-style-type: none"> • uchwała budżet na komunikację • bilansuje oczekiwania społeczne co do indywidualnych kosztów komunikacji z możliwościami Miasta • przyjmuje taryfę przewoźnika (jak obecnie gminy ościenne) 	<ul style="list-style-type: none"> • ustala zakres ulg do wykupu • wybiera przewoźników, u których zamawia usługę przy danej ofercie • wybiera przewoźników, u których zamawia ofertę dodatkową 	<ul style="list-style-type: none"> • prowadzą całościowo kształt spraw dotyczących przewoźników • ustala taryfę 	<ul style="list-style-type: none"> • prowadzi całościowo kształt spraw dotyczących przewoźników • zarządza infrastrukturą komunikacyjną (infrastruktura torowo-sieciowa) • ustala taryfę
ruchowy	<ul style="list-style-type: none"> • określa politykę transportową • określa dostępność do poszczególnych stref Miasta 	<ul style="list-style-type: none"> • na podstawie własnych badań potoków i popytu kształtuje oczekiwania względem przewoźników • monitoruje wywiązywanie się przewoźników z oferty w zakresie parametrów ruchowych 	<ul style="list-style-type: none"> • opracowują ofertę podaży usług dla określonej taryfy na podstawie własnych badań potoków i popytu kształtują układ komunikacyjny 	<ul style="list-style-type: none"> • opracowuje ofertę podaży usług dla określonej taryfy na podstawie własnych badań potoków i popytu kształtują układ komunikacyjny
finansowy	<ul style="list-style-type: none"> • ustala poziom finansowania komunikacji poza ofertą standardową (wykup ulg, dodatkowe przewozy) 	<ul style="list-style-type: none"> • nakłada kary na przewoźników za niezrealizowanie oferty przewozowej • finansuje pracę przewozową (lub wykupuje ulgi) w obszarze który nie jest pokryty komercyjną ofertą przewoźników. 	<ul style="list-style-type: none"> • uzyskują przychody ze sprzedaży biletów • uzyskują zapłatę za dodatkowe usługi (poprzez ofertę podstawową) na rzecz Miasta 	<ul style="list-style-type: none"> • uzyskują przychody ze sprzedaży biletów • uzyskują zapłatę za dodatkowe usługi (poprzez ofertę podstawową) na rzecz Miasta • poszukuje innych źródeł finansowania poprzez wykorzystanie wolnych zasobów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Wąsowicz, Ostrowski 2003].

5. Uwagi końcowe

Skutkiem wprowadzenia regulacji systemu transportowego, wyznaczonej poprzez orientacje organizacyjne powyższych modeli, jest jego zdolność do prywatyzacji, czyli podatność dla zmiany orientacji pochodzenia kapitału właścicielskiego – jednostek realizujących transportową część sektora usług komunalnych gminy. Zagadnieniem stanowiącym o wytyczeniu kierunku rozwoju orientacji modelu transportu publicznego jest relacja wykonawców komunalnej usługi transportowej do zagadnienia użyteczności publicznej prowadzonej działalności. Efektem działań, zmierzających do zmian własnościowych składników systemu, jest odejście od modelu monopolistycznego przedsiębiorstwa komunikacyjnego do modelu swobodnego rynku konkurencji przewoźników. Bariery procesu jest charakter monopolu naturalnego prowadzonej profesji, determinujący naturalną skłonność systemu transportowego jednostek samorządowych w kierunku wywiązywania się z zadania „lokalnego transportu zbiorowego” metodami regulacji administracyjno – prawnych. Efektem politycznego sterowania ewolucją polityki transportowej gminy jest dostosowanie form organizacyjno – prawnych podmiotów wykonujących pracę przewoźową do kształtów najbardziej odpowiadających preferowanemu modelowi. Poważnym niebezpieczeństwem funkcjonowania wytycznych z zakresu polityki transportowej jest niedostosowanie wykonywania jej założeń do organizacyjno – prawnych form jednostek operacyjnych. Jest możliwe funkcjonowanie w ramach jednej gminy miejskiej (w ramach jej systemu transportowego) kilku rozwiązań optymalnych wycinkowo dla poszczególnych rodzajów transportu

Generalnie ujmując uwarunkowania ekonomiczno – prawne funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego w kraju, można zauważyć brak konsekwencji ustawodawcy i kręgów samorządowych do powiązania rozwiązań regulacji prawnych z warunkami ich ekonomicznej realizacji. Należy pamiętać o sprzężeniu zwrotnym, swoistym wpływie kreacyjnym ram prawnych na uwarunkowania otoczenia ekonomicznego przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Brak kompleksowego powiązania tych dziedzin planowania w spójny system zrównoważonego rozwoju danej przestrzeni ekonomicznej uniemożliwia funkcjonowanie przedsiębiorstw komunalnych na racjonalnych zasadach.

Literatura

1. Kornberger- Sokołowska E., *Decentralizacja finansów publicznych a samodzielność finansowa jednostek samorządu terytorialnego*, Wydawnictwa Prawnicze PWN, Warszawa 2001.
2. Kołodziejczyk H., *Program prywatyzacji podmiotów komunalnych, Materiały z konferencji i sympozjum*, red. Majewski J., Wyd. Gdańskie, Gdańsk 2004.
3. Kożuch B., *Zarządzanie publiczne w teorii i praktyce polskich organizacji*, Wyd. PLACET Warszawa 2004.
4. Wąsowicz K., Ostrowski T., *Przedsiębiorczość komunalna*, Wydawnictwo Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2003.
5. Wołek M., *Program prywatyzacji podmiotów komunalnych, Materiały z konferencji i sympozjum*, red. Majewski J., Wyd. Gdańskie, Gdańsk 2004.
6. *Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym*, Dz. U. 2001 nr 142, poz. 1591 z późn. zm.
7. *Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o gospodarce komunalnej*, Dz. U. 1997 nr 9, poz. 43 z późn. zm.
8. Wąsowicz K., *Finansowe aspekty działalności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej IGKM” nr 28, Warszawa 1996.