

Tadeusz Dyr

Politechnika Radomska

INTEGRACJA TRANSPORTU MIEJSKIEGO I REGIONALNEGO JAKO CZYNNIK ROZWOJU RYNKU PUBLICZNYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Wprowadzenie

Potrzeba integracji transportu stanowi zarówno przedmiot badań naukowych, jak i rozwiązań praktycznych. Stała się ona także podstawą europejskiej polityki transportowej. Postrzegana jest bowiem jako czynnik poprawy konkurencyjności transportu publicznego i wzrostu popytu na usługi przewozowe, a w konsekwencji ograniczenia korzystania z indywidualnych samochodów. Ma zatem pozytywny wpływ na ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, zmniejszenie kongestii i poprawę bezpieczeństwa. Integracja postrzegana jest więc jako czynnik urzeczywistniania idei zrównoważonego rozwoju.

Pozytywny wpływ integracji różnych systemów transportowych, w tym komunikacji miejskiej i regionalnej, ma niewielkie odzwierciedlenie w stosowanych rozwiązaniach praktycznych. Warto zatem przeanalizować koncepcje integracji transportu i ich skutki dla funkcjonowania rynku przewozów pasażerskich.

Integracja w europejskiej polityce transportowej

Integracja transportu stanowi istotny instrument europejskiej polityki transportowej. Już w Białej Księdze z 1992 r.¹ podkreślono, że integracja – obejmująca sieć połączeń, infrastrukturę, taryfy, systemy biletowe, informację, marketing –

¹ Communication from the Commission – The future development of the common transport policy. A global to the construction of a Community framework for sustainable mobility. COM (92)494.

– dzięki ścisłej i sprawnej współpracy różnych przewoźników prowadzi do poprawy poziomu i jakości usług.

Na konieczność rozszerzenia działań integracyjnych w transporcie pasażerskim zwrócono uwagę w Zielonej Księdze z 1995 r.². W dokumencie tym wskazano wady obecnego systemu transportu zbiorowego oraz zaproponowano konkretne działania na rzecz ich usunięcia. Zmierzają one do zwiększenia stopnia integracji systemów transportowych wykorzystywanych w obsłudze przewozów pasażerskich³.

Postulaty integracji transportu znalazły się także w Białej Księdze z 2001 r.⁴ i aktualizacji zawartego w niej programu podczas średniookresowego przeglądu w 2006 r.⁵. W dokumentach tych wskazuje się na konieczność wprowadzenia intermodalności w transporcie pasażerskim jako wyższego stopnia jego integracji. Takie podejście ma zapewniać nie tylko pełną swobodę wyboru trasy i środka podróży, ale również liczne usługi pozatransportowe, np. obsługa bagażu, usługi bankowe, hotelowe, turystyczne itp. Podkreślono także, że w rozszerzonej UE znajdującej się w zglobalizowanym, szybko zmieniającym się świecie potrzebny jest obszerniejszy, bardziej elastyczny zestaw narzędzi polityki transportowej. Zakres możliwych rozwiązań powinien obejmować prawodawstwo europejskie i środki zapewniające jego jednolite stosowanie, instrumenty ekonomiczne, wpływające na opinię społeczną, integrację technologiczną, a także podejście zróżnicowane geograficznie, prawodawstwo odpowiadające na szczególne potrzeby oraz wzmocnioną współpracę.

Szczególne znaczenie nadano integracji transportu w aktualnej polityce transportowej⁶. Odzwierciedla je użyte sformułowanie w tytule komunikatu Komisji kończącego konsultacje społeczne nad założeniami europejskiej polityki transportowej na drugą dekadę XXI w. Brzmi on: „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”⁷. Integracja stanowi pierwszy człon podtytułu

² Resolution on the Commission Green Paper on The Citizens Network: fulfilling the potential of public passenger transport in Europe, (COM(95)0601 – C4-0598/95). DzUrz WE 1996, C 380 z 16.12.1996, p. 65.

³ Szerzej A. Mężyk, Uwarunkowania integracji usług w przewozach pasażerskich, w: Procesy integracyjne wybranych systemów transportowych, red. M. Michałowska, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2007, s. 210-211.

⁴ WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide. COM (2001) 370.

⁵ Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. KOM(2006) 314.

⁶ Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. KOM(2011) 144.

⁷ Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu. COM(2009) 279.

tego komunikatu i jest istotnym instrumentem kreowania jednolitego europejskiego obszaru transportu. Jego stworzenie jest celem polityki na rozpoczynające się dziesięciolecie. Wymaga to eliminacji barier między środkami transportu i systemami krajowymi oraz ułatwienie procesu integracji i tworzenia międzynarodowych, multimodalnych operatorów. Działaniom Komisji w tej dziedzinie będzie towarzyszyć aktywne egzekwowanie zasad konkurencji we wszystkich rodzajach transportu.

Wizja europejskiego systemu transportu w pierwszej połowie XXI w. obejmuje kreowanie wysokiej jakości, dostępności i niezawodności usług transportowych. Te cechy będą w nadchodzących latach coraz ważniejsze m.in. ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania transportu publicznego⁸. Głównymi cechami usług wysokiej jakości, jak podkreślono w Białej Księdze, są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność usług i integracja z innymi środkami transportu. Dostępność informacji na temat czasu podróży oraz informacje na temat tras alternatywnych są również ważne dla zapewnienia niezakłóconej podróży „od drzwi do drzwi” zarówno dla pasażerów, jak i w odniesieniu do transportu towarów.

Integracja transportu miejskiego i regionalnego jako czynnik konkurencyjności regionów

Koncepcje integracji transportu mogą obejmować:

- integrację systemów transportu zbiorowego o różnym zasięgu przestrzennym (np. transportu regionalnego z komunikacją miejską),
- integrację usług świadczonych przez różnych przewoźników transportu zbiorowego,
- integrację transportu zbiorowego i indywidualnego⁹.

Potrzeba integracji transportu miejskiego i regionalnego wynika z funkcji, jakie pełnią wielkie miasta w regionach. Powinny one służyć rozwojowi regionów, zapewniając im ekspansję w skali otoczenia wewnętrznego i międzynarodowego. Realizowane funkcje miast powinny być skierowane zarówno do wewnątrz, jak i na zewnątrz regionów. W zależności od stopnia ich ukształtowania i wyspecjalizowania, jakości i unikatowości mogą one mieć charakter regional-

⁸ Por. A sustainable future for transport. European Communities, 2009; The Future of Transport. Focus Groups' Report, 20.02.2009; T. Dyr, M. Ożóg, Uwarunkowania rozwoju transportu w Unii Europejskiej, TTS, 2010, nr 3.

⁹ Szerzej J. Bogusławski, K. Szalucki, O. Wyszomirski, Problemy integracji transportu miejskiego w procesie dostosowania Polski do Unii Europejskiej. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie, Seria: materiały konferencyjne, 2000, nr 39 (119), s. 105.

ny, narodowy, kontynentalny, a nawet globalny. Powinny to być zatem funkcje metropolitalne¹⁰. Doświadczenia kształtowania się układów osadniczych wskazują, że tylko nieliczne ośrodki miejskie wchodzą na drogę prowadzącą do ukształtowania się metropolii. Większość obszarów miejskich pozostaje w inicyjalnej fazie rozwoju, jednak rozszerzająca się pod wpływem różnych czynników przestrzeni niektórych miast, sieć powiązań o charakterze regionalnym i międzyregionalnym prowadzi do stopniowego przekształcania się w obszary metropolitarne¹¹. Zmienia to charakter i zakres powiązań społeczno-ekonomicznych z ośrodkami lokalnymi i obszarami wiejskimi w regionie. W ich kształtowaniu szczególne znaczenie mają wzajemne położenie i dostępność oraz poziom rozwoju infrastruktury, kwalifikacje mieszkańców, aktywność samorządów lokalnych, działalność przedsiębiorstw i gospodarstw rolnych, potencjał gospodarstw domowych itp.¹²

Wśród funkcji metropolitalnych mających wpływ na rozwój i konkurencyjność regionów¹³ szczególne miejsce zajmuje funkcja komunikacyjna. Jest ona warunkiem otwartości regionu i nowoczesnym czynnikiem jego rozwoju. Brak sprawnego transportu prowadzi do marginalizacji i trwałego wyłączenia regionu z procesów rozwojowych¹⁴.

Wpływ integracji na funkcjonowanie rynku transportowego

Integracja transportu jest postrzegana jako czynnik doskonalenia jakości usług przewozowych, prowadząc do wzrostu atrakcyjności transportu zbiorowego¹⁵. W szczególności ma ona pozwolić na:

¹⁰ A. Klasik, *Strategie regionalne. Formułowanie i wprowadzanie w życie*, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2002, s. 15-16.

¹¹ Szerzej K. Heffner, *Problemy zagospodarowania przestrzeni miejskiej*, w: *Zarządzanie strategiczne rozwojem lokalnym i regionalnym*, red. A. Klasik, F. Kuźnik, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2001, s. 31-32.

¹² K. Heffner, *Przestrzenny aspekt integracji polskiej wsi. Lokalne rynki pracy i zmiany funkcji ośrodków rozwoju obszarów wiejskich*, w: *Współczesne problemy rozwoju ośrodków lokalnych*, red. K. Heffner, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2008, s. 15-16.

¹³ Konkurencyjność regionu jest jego zdolnością do stawienia czoła innym regionom z nim rywalizującym w skali wewnątrz krajowej i międzynarodowej. Pozycja konkurencyjna regionu jest istotnym czynnikiem jego trwałego rozwoju. Szerzej A. Klasik, *Strategia konkurencyjna regionu*, w: *Zarządzanie strategiczne...*, op. cit., s. 39-60.

¹⁴ Szerzej A. Klasik, *Strategie regionalne...*, op. cit., s. 18.

¹⁵ Szerzej S. Dziadek, G. Dydkowski, R. Tomanek, *Metody integracji komunikacji miejskiej w aglomeracjach na przykładzie GOP*, w: *Zarządzanie rozwojem gminy w zespołach miejsko-przemysłowych*, red. F. Kuźnik, Akademia Ekonomiczna, Katowice 1996, s. 118-119. Por. także B. Mazur, *Integracja taryfowo-biletowa pasażerskiego transportu zbiorowego – wybrane przykłady dwubiegunowych układów przestrzennych*, „Transport Miejski i Regionalny” 2004, nr 12, s. 24.

- wzmocnienie pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego na rynku przewozów pasażerskich,
- obniżenie kosztów przewozów poprzez szersze możliwości ograniczenia kosztowej bezpośredniości połączeń oraz likwidacji substytucyjnych linii komunikacyjnych,
- uzyskiwanie szerszych możliwości prowadzenia marketingu (efektywniejsza dystrybucja, większe możliwości różnicowania cen, efektywniejsza promocja transportu zbiorowego)¹⁶.

Wykorzystanie zalet procesów integracyjnych na rynku przewozów pasażerskich powinno prowadzić do wzrostu popytu na usługi transportowe oraz racjonalizacji wydatkowania środków publicznych na realizację usług o charakterze użyteczności publicznej. Doświadczenia europejskie wskazują jednak, że nie ma wyraźnej korelacji pomiędzy integracją transportu a popytem na usługi transportowe. Przykładem mogą być procesy integracyjne w miastach i regionach niemieckich. Tworzenie związków komunikacyjno-taryfowych rozpoczęto tam już w latach 70. XX w. Proces ten zakończył się w połowie lat 90., kiedy zgodnie z obowiązującym w tym kraju prawem wszystkie jednostki terytorialne znalazły się w obrębie jednego z takich związków. Mimo wysokiego stopnia integracji nie nastąpiło oczekiwane przejęcie przez transport zbiorowy przewozów z transportu indywidualnego. Nie zaobserwowano tam także zmniejszenia zatłoczenia na drogach¹⁷.

Konsekwencją wdrażanych procesów integracyjnych w transporcie regionalnym jest wzrost zaangażowania administracji samorządowej w sferę realną rynku transportowego. Samorząd województwa oprócz funkcji regulacyjnych powinien podejmować – zdaniem propagatorów tej idei – liczne zadania w sferze realnej. Dotyczą one w szczególności ustalania zakresu usług, poziomu opłat, finansowania ulg przewozowych, inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, zarządzania przewozami, wdrażania nowych technologii itp.¹⁸.

Procesy integracyjne na rynku przewozów pasażerskich mogą także powodować skutki negatywne. W ich wyniku może bowiem dojść do monopolizacji rynku oraz znaczącego zaangażowania się władz publicznych w jego regulację. Prowadzi to zazwyczaj do wzrostu barier wejścia na rynek i ograniczenia konkurencji¹⁹. Nega-

¹⁶ W. Starowicz, R. Janecki, Kształtowanie systemów obsługi pasażerskiej przez samorządy szczebla powiatowego i wojewódzkiego, w: Aktualne problemy regionalnego transportu pasażerskiego w Polsce, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie, Seria: materiały konferencyjne, 2004, nr 63 (113), s. 129.

¹⁷ Szerzej A. Mężyk, Uwarunkowania integracji usług..., op. cit., s. 212.

¹⁸ Szerzej R. Janecki, Kształtowanie systemu publicznego transportu pasażerskiego o zasięgu regionalnym – nowe podejście, „Transport Miejski i Regionalny” 2004, nr 11, s. 4-8.

¹⁹ Szerzej T. Dyr, Czynniki rozwoju rynku..., op. cit., s. 63-92.

tywnym skutkiem takiego procesu może być nie tylko wzrost wydatków publicznych na organizację przewozów pasażerskich, ale przede wszystkim brak zainteresowania przewoźników poprawą skuteczności i efektywności działań na rynku transportowym.

Integracja transportu, mimo wskazywanych zalet dla pasażera, może prowadzić do pogorszenia oferty przewozowej. Ograniczenie liczby kursów autobusowych – jako skutek integracji oferty transportu kolejowego i autobusowego – mogłoby się przyczynić do racjonalizacji wykorzystania proekologicznego transportu kolejowego. Takie działanie, być może uzasadnione korzyściami zewnętrznymi, będzie jednak prowadziło do zmniejszenia możliwości wyboru sposobu zaspokajania potrzeb przewozowych przez użytkowników transportu, a w konsekwencji do spadku wartości usług dla pasażera²⁰.

Dążenie do integracji transportu w regionie (miejskiego i regionalnego), przy jednoczesnym wzroście zaangażowania samorządu wojewódzkiego w sferę realną transportu, będzie prowadziło do powoływania regionalnych zarządów transportu. Zdaniem zwolenników takiego podejścia do transportu regionalnego, ich celem powinno być podjęcie działań zmierzających do pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców regionu. Może to oznaczać, że takie podmioty będą się zajmowały nie tylko transportem regionalnym, ale także transportem krajowym i międzynarodowym. Zakres działalności organizatora przewozów w regionie powinien obejmować przede wszystkim ustalanie zapotrzebowania na przewozy, planowanie oferty, ogłaszanie przetargów na obsługę poszczególnych linii i wybór przewoźników, zawieranie umów z przewoźnikami, finansowanie przewozów, kontrolę zakresu i standardu usług świadczonych przez operatorów, organizację węzłów przesiadkowych, kształtowanie cen i norm jakościowych, planowanie inwestycji oraz promocję transportu publicznego²¹. Takie podejście do kreowania zadań regionalnego zarządu transportu nawiązuje do wdrożonych w wielu miastach i aglomeracjach zasad zarządzania komunikacją miejską²². Powoływanie podmiotu zarządzającego komunikacją miejską (zarządu transportu miejskiego) pozwalało na wprowadzenie konkurencji na rynek komunikacji miejskiej, przy zachowaniu zintegrowanego systemu usług przewozowych²³. W latach 90. XX w. było czynnikiem umożliwiającym wzrost konkurencji i zwiększenie zaangażowania kapitału prywatnego na rynku komunikacji

²⁰ Szerzej W. Bąkowski, *Procesy integracyjne w systemie transportowym a generowanie wartości dodanej*, w: *Procesy integracyjne...*, op. cit., s. 39-40.

²¹ Szerzej J. Laskowska, *Koncepcja kształtowania systemu przewozów pasażerskich w województwie lubuskim*, „Transport Miejski i Regionalny” 2005, nr 11, s. 20-21.

²² Szeroki przegląd modeli zarządzania komunikacją miejską można znaleźć w: *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*, red. O. Wyszomirski, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002, s. 141-158.

²³ *Ibid.*, s. 154.

miejskiej, a w efekcie niższe koszty jej funkcjonowania i poprawę jakości usług. W ostatnich latach model rynku z zarządem transportu miejskiego zmniejsza swoją przewagę ekonomiczną nad innymi rozwiązaniami organizacyjnymi²⁴. Utworzenie w każdym województwie zarządu transportu regionalnego nie oznacza zatem, że spowoduje to wzrost atrakcyjności usług przewozowych. Warto jednocześnie zwrócić uwagę na strukturę podmiotową rynku w komunikacji miejskiej i transporcie regionalnym. W komunikacji miejskiej na początku lat 90. usługi były świadczone przez monopolistyczny podmiot komunalny. W takiej sytuacji jednym z najważniejszych zadań zarządu transportu miejskiego było doprowadzenie do demonopolizacji komunikacji miejskiej²⁵. Inna jest sytuacja w transporcie regionalnym. Rynek ten charakteryzuje się wysokim poziomem konkurencji. W takiej sytuacji powołanie zarządu transportu regionalnego może doprowadzić do ograniczenia konkurencji. Będzie to czynnik zagrażający rozwojowi transportu regionalnego. Działania podejmowane przez zarząd transportu regionalnego będą bowiem zmierzały do dopasowania podaży usług do istniejącego popytu. Tymczasem nowoczesne przedsiębiorstwa oferują nowe produkty, zwiększając podaż, aby wygenerować nowy popyt na usługi²⁶.

W literaturze przedmiotu podkreśla się, że integracją transportu w regionie zainteresowane są przedsiębiorstwa transportowe. Postrzegają one integrację jako czynnik zwiększający efektywność ich funkcjonowania²⁷. Taka teza nie znajduje pełnego potwierdzenia w autorskich badaniach zrealizowanych w 2001 r. w przedsiębiorstwach PKS województwa mazowieckiego²⁸. Ponad 80% menedżerów stwierdziło co prawda, że powołanie podmiotu zarządzającego transportem regionalnym w województwie mazowieckim będzie korzystne, jednak znamienne jest to, że zaledwie 12% menedżerów uznało, że powołanie zarządu transportu będzie zdecydowanie korzystne i tyle samo respondentów stwierdziło, że będzie to działanie niekorzystne. Takie oceny zostały sformułowane mimo

²⁴ Szerzej zob. R. Tomanek, Czynniki efektywności zarządów transportu miejskiego, „Transport Miejski i Regionalny” 2005, nr 3, s. 5.

²⁵ Zadanie to w komunikacji miejskiej zostało zrealizowane w niewielkim stopniu. Nadal w większości miast usługi są realizowane przez podmiot publiczny mający pozycję monopolistyczną bądź dominującą.

²⁶ Szerzej W. Bąkowski, Procesy integracyjne w systemie transportowym..., op. cit., s. 40.

²⁷ Szerzej G. Dydkowski, Regulacyjne i ekonomiczne czynniki integracji miejskiego i regionalnego transportu zbiorowego, w: Procesy integracyjne..., op. cit., s. 169.

²⁸ Badania zostały przeprowadzone dla potrzeb realizacji projektu pt. „Studium powołania organizatora transportu publicznego w województwie mazowieckim”, BCEOM, Nexel Polska, Warszawa 2001. Studium zostało zrealizowane w ramach współpracy władz regionu Ile-de-France z Mazowieckim Urzędem Wojewódzkim i było finansowane z funduszu pomocowego rządu francuskiego FASEP.

dużego wysiłku ekspertów francuskich, przekonujących podczas warsztatów²⁹, że powołanie organizatora transportu jest korzystnym rozwiązaniem dla funkcjonowania transportu w regionie. Niektórzy menedżerowie podczas wywiadów osobistych podkreślali, że funkcjonowanie organizatora transportu może prowadzić do ograniczenia autonomii przewoźników, a system kontraktowania usług może spowodować pogorszenie szans rozwojowych tych przedsiębiorstw, które mają dobrą pozycję konkurencyjną. Sprzyjał on będzie jednocześnie przedsiębiorstwom słabym, którym trudno jest funkcjonować w warunkach rynkowych.

Przewoźnicy biorący udział w badaniu oczekują od zarządu transportu regionalnego „uporządkowania rynku”. Postulat ten powtarza się w wielu badaniach i jest adresowany do różnych podmiotów sfery regulacyjnej. Może on być interpretowany jako konieczność podjęcia takich działań, które spowodują ograniczenie konkurencji na rynku transportowym, a w szczególności wyeliminowanie małych prywatnych przewoźników.

Zakres zadań organizatora transportu regionalnego, zdaniem menedżerów badanych przedsiębiorstw, nie jest tak oczywisty, jak w przypadku zarządów transportu miejskiego. Najwięcej wskazań dotyczy prowadzenia badań marketingowych i kontroli jakości. Ponad 40% respondentów nie uważa za celowe ustalania rozkładów jazdy przez taki podmiot ani zawierania umów przewozowych. Jeszcze więcej – ponad 60% – menedżerów uważa, że zarząd transportu regionalnego nie powinien ustalać cen biletów ani ustalać uprawnień do ulgowych przejazdów. Wywiady osobiste prowadzone z tymi menedżerami potwierdzają, że zagadnienia te powinny być domeną przewoźników. Oferta przewozowa jest bowiem istotnym elementem budowania przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstwa transportowego na rynku.

Decyzje dotyczące integracji transportu regionalnego powinny być poprzedzone szczegółową oceną ich skutków dla funkcjonowania rynku oraz wpływu na pozycję rynkową przedsiębiorstw. Obecnie brakuje instrumentów i metod pozwalających na kompleksowy pomiar integracji transportu zbiorowego. Prowadzi to – jak podkreśla R. Tomanek – do założenia, że integracja jest procesem obfitującym w same korzyści. W takiej sytuacji precyzja jej pomiaru jest mało istotna. Tymczasem integracja, jak każdy proces ekonomiczny, ma swoje optimum i tylko obserwacja połączona z pomiarem może dać oczekiwane uzasad-

²⁹ Integralnym elementem projektu przywoływanego w przypisie 28 był cykl warsztatów dla menedżerów przedsiębiorstw transportowych z zakresu zarządzania transportem publicznym w regionie, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań stosowanych we Francji. Mogło to mieć wpływ na postrzeganie znaczenia organizatora transportu dla funkcjonowania rynku przewozów regionalnych. Eksperti francuscy wskazywali jednoznacznie na zalety powołania podmiotu zarządzającego transportem w regionie, podkreślając jego walory zarówno dla funkcjonowania rynku, jak i przewoźników.

nienia dla ustalenia zakresu i obszarów jej przeprowadzenia³⁰. Nadmierny poziom integracji może bowiem ograniczać konkurencyjność wewnątrz- i międzygałęziową oraz hamująco wpływać na wdrażanie innowacji technicznych i organizacyjnych³¹. Niektóre działania integracyjne mają niewątpliwe walory dla użytkowników transportu i nie wymagają szczegółowego badania. Takim obszarem jest zapewne integracja taryfowo-biletowa zapewniająca możliwość podróży na podstawie jednego biletu wszystkimi środkami transportu publicznego³². Nie oznacza to jednak, że celowe byłoby ujednoczenie cen usług przewozowych w całym regionie i we wszystkich środkach transportu³³. Cena jest bowiem istotnym instrumentem konkurencji i kryterium wyboru środka transportu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich.

Skuteczność integracji transportu w regionie spowoduje konieczność dodatkowego zaangażowania publicznych środków finansowych³⁴. Znaczny wzrost wydatków publicznych na realizację procesów integracyjnych nie musi jednak, jak wykazano w pierwszej części opracowania, prowadzić do zwiększenia udziału transportu publicznego w rynku.

Zakończenie

Pozytywne i negatywne skutki integracji transportu pozwalają przypuszczać, że w najbliższych latach procesy integracyjne będą realizowane w ograniczonym zakresie. Czynnikiem sprzyjającym integracji może być konsolidacja przewoźników autobusowych. Dążąc do poprawy efektywności funkcjonowania będą oni wprowadzali takie rozwiązania, które pozwolą im na osiągnięcie efektu synergii i poprawę pozycji konkurencyjnej. W szczególności będzie to dotyczyło integracji biletowej i ofertowej.

Czynnikiem ograniczającym integrację będzie zapewne komunalizacja przedsiębiorstw PKS. Ich przejmowanie przez samorządy regionalne lub lokalne bądź ich związki wymaga zapewnienia takich warunków funkcjonowania, które będą prowadziły do poprawy pozycji konkurencyjnej wobec innych przewoźników. Zła sytuacja finansowa i ekonomiczna tych przedsiębiorstw może mieć bowiem wpływ na wizerunek samorządu i prowadzić do konfliktów społecznych.

³⁰ Szerzej R. Tomanek, Pomiar integracji miejskiego transportu zbiorowego – charakterystyka problemu, „Transport Miejski i Regionalny” 2007, nr 6, s. 39.

³¹ Por. W. Bąkowski, Procesy integracyjne..., op. cit., s. 39.

³² Por. K. Grzelec, H. Kołodziejski, M. Wołek, O. Wyszomirski, Integracja taryfowo-biletowa jako pierwszy etap integracji transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej, „Transport Miejski i Regionalny” 2006, nr 1, s. 15.

³³ Szerzej W. Bąkowski, Procesy integracyjne..., op. cit., s. 38.

³⁴ Por. K. Grzelec, H. Kołodziejski, M. Wołek, O. Wyszomirski, Integracja..., op. cit., s. 16.

Brak wyraźnych efektów integracji transportu w krajach Unii Europejskiej nie będzie sprzyjał zaangażowaniu władz publicznych w budowanie zintegrowanych systemów transportowych. W najbliższych latach istotniejsze będzie stworzenie warunków do poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego oraz zachęt do inwestowania kapitału prywatnego na rynku transportowym.

INTEGRATION OF THE URBAN AND REGIONAL TRANSPORT AS THE FACTOR OF DEVELOPMENT OF THE PUBLIC PASSENGER TRANSPORT MARKET

Summary

The paper presents, on the background of theoretical considerations, conditioning of urban and regional transport integration. Positive and negative factors of integration were discussed as well as their consequences for public passenger transport market.