

*Janusz Górny*

*Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu  
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej*

## **Zróżnicowanie poziomu dofinansowania przez samorządy wojewódzkie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich**

**Zarys treści:** W związku ze zmianami prawa od 2004 r. samorządy wojewódzkie w Polsce są w pełni odpowiedzialne za organizację i finansowanie kolejowego pasażerskiego transportu regionalnego. Ich wydatki, zarówno na dotowanie deficytowych przewozów osób, jak i zakup kolejowych pojazdów szynowych, są bardzo zróżnicowane. Zależą one przede wszystkim od wielkości budżetu województwa, a także od znaczenia tego rodzaju transportu w danym regionie, na które w dużej mierze wpływa zróżnicowanie gęstości sieci kolejowej w Polsce. Poszczególne samorządy nieco inaczej postrzegają obecną i przyszłą rolę regionalnego transportu kolejowego, co uwidacznia się w strukturze wydatków. Wiele z nich inwestuje znaczne środki w jego rozwój oraz modernizację taboru. Niektóre natomiast w taki sposób konstruują budżety, że możliwe jest co najwyżej utrzymanie aktualnej wielkości pracy przewozowej. Ponadto różne są sposoby organizacji tego rodzaju transportu na obszarze województwa, co także wpływa na koszty. Wielkość środków wydatkowanych na regionalny kolejowy transport pasażerski w przeliczeniu na mieszkańca wykazuje duże zróżnicowanie regionalne i najczęściej odzwierciedla poziom zamożności województw. Zróżnicowana jest jednak również struktura wydatkowanych środków – oprócz wydatków na samo utrzymanie połączeń kolejowych pojawiają się wydatki inwestycyjne, w zakresie infrastruktury oraz taboru. Do liderów w organizacji nowoczesnego i niezawodnego regionalnego transportu kolejowego można, biorąc pod uwagę różnorodne kryteria, zaliczyć województwa: dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie, pomorskie, śląskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, regionalne przewozy pasażerskie, zadania samorządu wojewódzkiego, metody organizacji przewozów regionalnych

### **Wstęp**

Pierwszym celem pracy jest analiza i próba wyjaśnienia regionalnego zróżnicowania wysokości wydatków samorządów wojewódzkich przeznaczonych na regionalny kolejowy transport pasażerski. Celem drugim natomiast jest określenie struktury tych wydatków.

Za organizację i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich są w Polsce odpowiedzialne samorządy wojewódzkie. Obowiązek ten do zadań samorządu zaliczała już ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym. Z jej 7 rozdziału wynika, że: „organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa” (rozdz. 7, art. 40, pkt 1). Ustawa wskazywała, że środki, które mają być przeznaczone na realizację tego zadania, zostaną każdego roku określone w ustawie budżetowej. Centralnie zabezpieczone fundusze miały być więc jedynie dystrybuowane przez urzędy marszałkowskie. Ponadto ustawa wprowadzała możliwość dofinansowania przewozów z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Akty wykonawcze do wymienionej ustawy dotyczące dotacji budżetowej dla samorządów oraz szczegółowych zasad organizowania regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, a także trybu wyboru przewoźników ogłoszono jednak dopiero w grudniu 2000 r.

Na podstawie ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r., ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP oraz wspomnianych rozporządzeń środki na utrzymanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2001–2003 pochodziły z budżetu państwa. Każdego roku w budżecie zapisano na ten cel 300 mln zł, mimo że początkowo planowano zwiększać tę kwotę w kolejnych latach. Do przewoźnika trafiały jednak jeszcze mniejsze sumy, ze względu na to, że część pieniędzy zgodnie z przepisami należało przeznaczyć na tabor. Samorządy natomiast, mimo przyznanej im przez prawo takiej możliwości, nie dotowały przewozów ze środków własnych i zawierały umowy tylko w oparciu o środki przyznane z budżetu centralnego.

Sytuacja zmieniała się w wyniku wprowadzenia kolejnych zmian ustawowych. Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego nałożyła na samorządy obowiązek dotowania deficytowych kolejowych przewozów regionalnych ze środków własnych województwa. Samorządy, które były strategicznym klientem spółki PKP Przewozy Regionalne, zwiększyły znacznie kwotę przekazanych jej w sumie środków – z 250 mln zł do 320 mln zł. W latach 2003–2008 samorządy wojewódzkie na zadania związane z kolejowym transportem regionalnym przeznaczały w sumie każdego roku kwotę większą niż w poprzednim (Dyr 2009). Znaczne środki były inwestowane w tabor, zwłaszcza w zakup autobusów szynowych, które pozwalały obniżyć koszty eksploatacji niezelektryfikowanych linii kolejowych z mniejszymi potokami podróży. W analizowanym okresie najwięcej na transport kolejowy przeznaczyły samorządy województw: mazowieckiego, śląskiego i wielkopolskiego. Pierwsze dwa z wymienionych należą również do tych, w których dynamika wzrostu wydatkowanych środków była największa. Na trzecim miejscu, biorąc pod uwagę to kryterium, znalazło się natomiast województwo zachodniopomorskie. Najniższe wskaźniki dynamiki wzrostu wydatków odnotowano w województwach: podlaskim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim.

Kolejną zmianę przyniósł rok 2008, w którym zgodnie z nowelizacją ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP z dnia 28 października

2008 r. właścicielem spółki PKP Przewozy Regionalne stały się samorządy wojewódzkie. Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów określono liczbę udziałów poszczególnych samorzadów w spółce. Ponadto w wyniku podjętej przez radę uchwały zagwarantowano środki na zakup, modernizację i naprawę taboru przeznaczanego do obsługi regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2009–2020. Środki te pochodzą z Funduszu Kolejowego, rezerwy celowej budżetu państwa oraz z programów realizowanych dzięki funduszom Unii Europejskiej. Ponadto umowa ta przewidywała zwiększenie dochodów samorzadów wojewódzkich w wyniku zwiększenia ich udziału w podatku dochodowym od osób prawnych z 14 do 14,75%.

Od 2009 r. wydatki oraz sposoby organizacji regionalnego transportu kolejowego w poszczególnych województwach zaczęły się jeszcze bardziej roznicować. Obecnie na rynku istnieje aż dziewięć spółek (zwanym operatorami) zajmujących się kolejowymi regionalnymi przewozami pasażerskimi. Poza należącą do wszystkich samorzadów wojewódzkich spółką Przewozy Regionalne są to samorządowe spółki: Koleje Dolnośląskie, Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie, prywatna Arriva RP oraz realizujące przewozy w ruchu aglomeracyjnym spółki samorządowe: Warszawska Kolej Dojazdowa, Szybka Kolej Miejska w Warszawie, a takżę państwowe – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Ponadto niektóre województwa decydują się na ogłaszanie przetargów na realizację przewozów, mimo że mogą z pominięciem tej procedury zlecić je własnemu przewoźnikowi.

## Dotacje samorzadów do regionalnych przewozów kolejowych

Analiza regionalnego zróźnicowania wydatków samorzadów przeznaczonych na transport, ze szczególnym uwzględnieniem wydatków na transport kolejowy, została przeprowadzona dla roku 2011 na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu. Analiza tych dokumentów, które wykazują rzeczywście poniesione wydatki, wydaje się bardziej zasadna niź analiza uchwał budżetowych, które przedstawiają wydatki planowane. Dane dotyczące wydatków samorzadów wojewódzkich na transport zawarte są w tabeli 1.

W 2011 r. województwa Polski przeznaczyły w sumie na zadania związane z transportem ponad 6 mld złotych. Z kwoty tej ponad 33% srodków (ok. 2 mld zł) trafiło na transport kolejowy. Pozostałe wydatki samorzadów wojewódzkich w dziale transport i łącznie obejmowały zadania związane z finansowaniem krajowych pasażerskich przewozów autobusowych, dróg publicznych gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz infrastruktury lotniskowej i portowej.

Najwięcej pieniędzy na transport przeznaczyły województwa: mazowieckie, dolnośląskie i wielkopolskie – dobrze rozwinięte, o dużej powierzchni i dużej liczbie ludności. Najmniej natomiast na transport przeznaczyły województwa słabiej rozwinięte, dysponujące mniejszymi srodkami budżetowymi: lubelskie, podlaskie

oraz opolskie. Największe kwoty wyłącznie na transport kolejowy wydatkowano w województwach: śląskim, wielkopolskim i mazowieckim. W przypadku dwóch pierwszych kwota ta stanowi również największy udział w wydatkach na transport ogółem spośród województw Polski. Trzecim pod tym względem samorządem w 2001 r. był samorząd lubelski, mimo że znalazł się też na trzecim miejscu pod względem najmniejszej kwoty przekazanej na transport kolejowy. Dwa województwa, w których środków na transport kolejowy przeznaczono jeszcze mniej, to podlaskie i lubuskie (również najmniejsze udziały w Polsce). Najmniejszy zaś udział wydatków na transport kolejowy w wydatkach na transport ogółem zanotowano w województwie podkarpackim, w którym wyniósł on zaledwie 14,5%.

Struktura wydatków na dofinansowanie zadań związanych z kolejowym regionalnym transportem pasażerskim w poszczególnych województwach jest mocno zróżnicowana i może zmieniać się w kolejnych latach dość znacznie. Na podobnym poziomie pozostają zazwyczaj wydatki na dotowanie operatorów wykonu-

Tabela 1. Wydatki związane z transportem w województwach Polski w 2011 r.

Województwo	Kwota przeznaczona na transport [zł]	Kwota przeznaczona na transport kolejowy [zł]	Udział wydatków na transport kolejowy w wydatkach na transport [%]	Kwota przeznaczona na pozostałe zadania związane z transportem [zł]	Udział wydatków na pozostałe zadania związane z transportem [%]
dolnośląskie	702 146 947	181 303 996	25,8	520 842 951	74,2
kujawsko-pomorskie	284 243 471	102 466 391	36,0	181 777 080	64,0
lubelskie	145 149 406	52 846 063	36,4	92 303 343	63,6
lubuskie	185 314 398	48 066 516	25,9	137 247 882	74,1
łódzkie	263 920 139	75 015 583	28,4	188 904 556	71,6
małopolskie	586 919 677	166 433 443	28,4	420 486 234	71,6
mazowieckie	762 388 300	255 937 981	33,6	506 450 319	66,4
opolskie	169 176 571	54 564 307	32,3	114 612 264	67,7
podkarpackie	437 083 917	63 475 841	14,5	373 608 076	85,5
podlaskie	161 810 538	30 616 392	18,9	131 194 147	81,1
pomorskie	323 834 154	98 353 876	30,4	225 480 278	69,6
śląskie	606 550 014	380 699 507	62,8	225 850 507	37,2
świętokrzyskie	223 152 845	69 777 444	31,3	153 375 401	68,7
warmińsko-mazurskie	210 825 699	54 852 102	26,0	155 973 597	74,0
wielkopolskie	692 684 595	303 613 547	43,8	389 071 048	56,2
zachodniopomorskie	372 177 592	116 508 873	31,3	255 668 719	68,7
Polska	6 127 378 263	2 054 531 862	33,5	4 072 846 400	66,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu w województwach Polski w 2011 r.

jących przewozy. Zmienia się natomiast wielkość wydatków inwestycyjnych. W ostatniej dekadzie właściwie wszystkie samorządy wojewódzkie dokonały inwestycji w zakresie taboru kolejowego (zakup bądź modernizacja). Niektóre województwa dokonują jednak niemal systematycznie mniejszych zakupów, inne z kolei raz na kilka lat finansują większe inwestycje taborowe. Stąd w niektórych województwach sytuacja w roku 2011 wygląda w ten sposób, że wyraźnie większa część środków przeznaczana jest na utrzymanie połączeń kolejowych. Struktura wydatków samorządów wojewódzkich na zadania związane z regionalnym transportem kolejowym przedstawiona została w tabeli 2.

Ponad 60% kwoty przeznaczonej w 2011 r. przez samorządy wojewódzkie na zadania związane z transportem kolejowym przekazane zostało operatorom kolejowym (ponad 1,2 mld zł). Analizując raport roczny spółki Przewozy Regionalne,

Tabela 2. Struktura wydatków związanych z transportem kolejowym w województwach Polski w 2011 r.

Województwo	Kwota przekazana operatorom kolejowym (wydatki na przewozy) [zł]	Udział wydatków na przewozy w wydatkach na transport kolejowy [%]	Kwota przeznaczona na modernizację i zakup taboru [zł]	Udział wydatków na tabor w wydatkach na transport kolejowy [%]	Kwota przeznaczona na inne cele związane z transportem kolejowym [zł]	Udział wydatków na inne cele w wydatkach na transport kolejowy [%]
dolnośląskie	127 880 160	70,5	36 952 400	20,4	16 471 436	9,1
kujawsko-pomorskie	86 857 288	84,8	14 343 242	14,0	1 265 861	1,2
lubelskie	52 750 000	99,8	–	–	96 063	0,2
lubuskie	39 463 169	82,1	8 569 347	17,8	34 000	0,1
łódzkie	56 891 590	75,8	17 999 120	24,0	124 873	0,2
małopolskie	69 000 000	41,5	97 432 457	58,5	986	0,0
mazowieckie	221 282 628	86,5	19 059 220	7,4	15 596 133	6,1
opolskie	45 442 379	83,3	9 117 188	16,7	4 740	0,0
podkarpackie	38 509 051	60,7	24 804 430	39,1	162 360	0,3
podlaskie	15 500 000	50,6	15 116 392	49,4	–	–
pomorskie	71 377 579	72,6	26 837 669	27,3	138 628	0,1
śląskie	155 900 921	41,0	224 261 558	58,9	537 028	0,1
świętokrzyskie	19 618 292	28,1	49 734 263	71,3	424 889	0,6
warmińsko-mazurskie	45 355 178	82,7	7 751 826	14,1	1 745 098	3,2
wielkopolskie	117 621 261	38,7	182 373 343	60,1	3 618 944	1,2
zachodniopomorskie	75 518 791	64,8	39 889 546	34,2	1 100 536	0,9
Polska	1 238 968 286	60,3	774 242 001	37,7	41 321 575	2,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu w województwach Polski w 2011 r.

można stwierdzić, że spółce tej przypadło aż 75% tej kwoty (929 mln zł). Na zakup i modernizację taboru przewidziano ponad 774 mln zł. Pozostałe 41 mln zł, stanowiące 2% całości wydatków, przeznaczono na inne cele związane z transportem kolejowym.

W 2011 r. w województwie dolnośląskim około 70% środków na transport kolejowy przekazanych zostało dwóm operatorom: Przewozom Regionalnym – 99,6 mln zł (78%), prowadzącym przewozy na głównych liniach, oraz Kolejom Dolnośląskim – 28,2 mln zł (22%), które świadczą usługi przede wszystkim na liniach nieelektryfikowanych. Istotnym składnikiem wydatków (ponad 20%) były te związane z taborzem, przeznaczone zarówno na zakup nowych jednostek (33,5 mln zł), jak i zakup jednostek używanych (3,5 mln zł). Bardzo zróżnicowana w województwie dolnośląskim jest kategoria pozostałych wydatków, do której zakwalifikowano m.in.: zwiększenie udziałów województwa w spółce Koleje Dolnośląskie kwotą ponad 11 mln zł oraz wydatki związane z utrzymaniem linii kolejowych przejętych przez samorząd (Wrocław Zakrzów–Trzebnica, Szklarska Poręba Górna–Jakuszyce–granica państwa), na które przeznaczono ponad 4 mln zł. Mniejsze kwoty wydatkowano na budowę systemu monitoringu wzdłuż linii do Trzebnicy, opracowanie studiów wykonalności: modernizacji linii kolejowej do lotniska we Wrocławiu, budowy przystanku kolejowego w Pierwoszowie oraz rewitalizacji linii kolejowej z Wrocławia do Świdnicy.

W województwie kujawsko-pomorskim na dofinansowanie przewozów przeznaczono niemal 85% środków. Podobnie jak w dolnośląskim i tu przekazywane są one dwóm operatorom: spółce Arriva RP obsługującej linię nieelektryfikowaną i spółce Przewozy Regionalne. Ponadto województwo kujawsko-pomorskie w wyniku porozumienia z samorządem województwa mazowieckiego dzięki przekazywanej dotacji utrzymuje przewozy na fragmencie linii kolejowej z Torunia do Sierpca, na odcinku od Sierpca do granicy województw. W 2011 r. w kujawsko-pomorskim na zakup czterech używanych zespołów trakcyjnych oraz modernizację kolejnych dwunastu wydano ponad 14 mln zł. Pozostałe środki przeznaczono na zadania związane z: opracowaniem koncepcji BiT City (kolej metropolitalna łącząca Bydgoszcz i Toruń) wraz z koncepcją biletu metropolitalnego oraz studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego połączenia Bydgoszcz Główna–Port Lotniczy w Bydgoszczy. Istotną grupę zadań stanowiły te związane z przejęciem fragmentu linii kolejowej nr 209 na odcinku Kowalewo Pomorskie–Brodnica. Władze województwa zainteresowane są wykorzystaniem kolejowego dziedzictwa wspomnianej linii (przechodzącej przez Golub-Dobrzyń) m.in. w celach rozwoju ruchu turystycznego. W związku z tym zainwestowały ponad 260 tys. zł w wykonanie analizy korzyści i kosztów społeczno-ekonomicznych przywrócenia przejezdności wspomnianego odcinka oraz uruchomienia regularnych i turystycznych przewozów kolejowych, a także w stworzenie unikatowego kolejowego taboru turystycznego i zagospodarowanie dworcowej infrastruktury kolejowej.

W województwie lubelskim 99,8% środków przewidzianych przez sejmik województwa na kolej przekazano jako dotację na wykonywanie przewozów spółce Przewozy Regionalne. Pozostałą kwotę przeznaczono na sporządzenie przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei „Koncepcji w zakresie funkcjonowania kolei w



województwie lubelskim po 2013 r.” oraz doradztwo w dziedzinie organizacji regionalnych kolejowych przewozów osób (w tym prac związanych z konstrukcj rozkładów jazdy pociągów edycji 2011/2012).

W województwie lubuskim większość wydatków przeznaczonych na dotowanie przewozów trafiła do Przewozów Regionalnych (96%), natomiast pozostałe środki przekazano samorządowi województwa dolnośląskiego na obsługę niezelektryfikowanych linii kolejowych stanowiących połączenia z sąsiednim województwem, którą zapewniają Koleje Dolnośląskie. Ponad 8,5 mln złotych wydano w 2011 r. w województwie lubuskim na tabor, z której to kwoty sfinansowano, poza ubezpieczeniem, remontami i odtworzeniem po kolizjach autobusów szynowych, również zakup dwóch nowych pojazdów tego typu.

Na dofinansowanie przewozów w 2011 r. w województwie łódzkim wydano niemal 57 mln zł, co stanowiło ponad 75% środków przewidzianych na kolej. Znaczną część środków (24%) przeznaczono na zakup i modernizację taboru (zakup trzech zmodernizowanych i modernizację czterech własnych jednostek). Pozostałe środki (ponad 120 tys. zł) przeznaczono m.in. na opracowanie dotyczące wprowadzenia Łódzkiego Biletu Aglomeracyjnego, przygotowanie dokumentacji związanej z realizacją projektu „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – etap I” współfinansowanego z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLIŚ) oraz na opłatę za licencję programu umożliwiającego przesyłanie pasażerom transportu kolejowego wiadomości SMS o opóźnieniach pociągów, zmianach w rozkładzie jazdy, awariach i zdarzeniach losowych na trasie przejazdu pociągów po wybranej linii kolejowej.

Ponad połowę środków wydatkowanych w województwie małopolskim na transport kolejowy (ponad 97 mln zł, co stanowiło 58,5% całości) przeznaczono w 2011 r. na sfinansowanie zadań związanych z taborem kolejowym. Około 86% tej kwoty przekazano na zakup pięciu elektrycznych zespołów trakcyjnych (zadanie realizowane było w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego). Spółka Przewozy Regionalne otrzymała z budżetu samorządu województwa małopolskiego 69 mln zł. W ramach wydatków związanych z koleją na zadanie pt. „Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu” wydano w Małopolsce niespełna tysiąc złotych.

Najwyższą w Polsce wartoś sumy dotacji dla operatorów osiągnęła w województwie mazowieckim – ponad 221 mln zł, z czego ponad 97% środków przekazano samorządowej spółce Koleje Mazowieckie, a niespełna 3% należącej do samorządowego konsorcjum Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD). Ponadto ponad 130 tys. zł przekazano samorządowi województwa kujawsko-pomorskiego na realizację przewozów na wspomnianej trasie pomiędzy Sierpcem a granic województwa mazowieckiego. Kwota niemal 20 mln zł (7,4%) została przeznaczona na zakup spalinowych autobusów szynowych oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych przez WKD. Pozostałe środki wydano na rozbudowę i administrowanie istniejącymi parkingami w systemie „Parkuj i jedź”, podwyzszenie kapitału zakładowego spółki Warszawa Kolej Dojazdowa oraz realizację projektów w ramach działania 3.2 (regionalny transport publiczny) Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego.

Kwotą ponad 45 mln zł dofinansowano w 2011 r. Przewozy Regionalne w województwie opolskim. Na zakup nowego spalinowego pojazdu trakcyjnego wydano ponad 8,5 mln zł, a kolejne 0,5 mln zł na modernizację taboru kolejowego. Środki przeznaczone na tabor stanowiły zatem około 16% funduszy przeznaczonych w opolskim na kolej w ogóle. Ponadto kwotą niemal 5 tys. zł sfinansowano uruchomienie pociągu specjalnego promującego kolejowe przewozy regionalne.

Duży udział w strukturze wydatków (niemal 40%) miały środki przeznaczone na tabor w województwie podkarpackim, w którym zakupiono jedno- i dwuczłonowe autobusy szynowe. Poza środkami dla operatora przewozów (38,5 mln zł), którym na obszarze tego województwa są Przewozy Regionalne, województwo podkarpackie współfinansowało ekspertyzę pt.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska–Dębica na odcinku Tarnobrzeg (Ocice)–Mielec–Dębica”.

W województwie podlaskim przeznaczoną na regionalne przewozy kolejowe kwotę ponad 30 mln zł właściwie w połowie wykorzystano na tabor (49,4%), a resztę przekazano samorządowemu operatorowi na dofinansowanie deficytu wynikającego z prowadzenia przewozów. Warto wspomnieć, że gdyby nie przeciągające się procedury przetargowe na wykonanie naprawy głównej wraz z modernizacją elektrycznych zespołów trakcyjnych i w związku z tym przesunięcie zaplanowanej w roku 2011 na ten cel kwoty ponad 10,8 mln zł na rok następny, wydatki związane z modernizacją i zakupem taboru wyniosłyby niemal 26 mln zł, co stanowiłoby ponad 62% środków przeznaczonych przez samorząd na kolej.

Aż trzem operatorom przekazywana jest dotacja na utrzymywanie regionalnych przewozów kolejowych w województwie pomorskim. Około 62% z kwoty ponad 71 mln zł przekazano Przewozom Regionalnym, 27% państwowej spółce PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście obsługującej przede wszystkim ruch aglomeracyjny, natomiast 11% spółce Arriva RP obsługującej trzy odcinki linii kolejowych wybiegających w kierunku województwa kujawsko-pomorskiego. Kwota niemal 27 mln zł została przeznaczona na zakup, modernizację, naprawy i ubezpieczenie taboru. Pozostałe środki przeznaczono m.in. na końcowe rozliczenie zawartej w roku 2008 umowy na sporządzenie studium wykonalności oraz dokumentacji przygotowawczej dotyczącej Kolei Metropolitalnej w Trójmieście, które zostanie przekazane spółce Pomorska Kolej Metropolitalna w formie aportu rzeczowego.

Bardzo duży udział, zróżnicowanych w swojej strukturze, wydatków związanych z zakupem i utrzymaniem taboru wykazano w sprawozdaniu budżetowym za rok 2011 województwa śląskiego. Na tabor (zakup nowych i używanych jednostek, dozór techniczny, przebrojenie pantografów) wydano tam 224 mln zł, co stanowiło 58,9% wydatków na kolej. Jeszcze mocniej zróżnicowana jest grupa pozostałych wydatków w kwocie ponad 0,5 mln zł. Wśród sześciu zadań znalazły się w niej takie pozycje, jak: wykonanie studium zapotrzebowania na przewozy pasażerskie w otoczeniu komunikacyjnym sieci kolejowej w województwie śląskim, opłata za korzystanie z torów postojowych, przeprowadzenie analiz związanych z transportem kolejowym, pokrycie kosztów audytów zewnętrznych (audyt projektu związanego z zakupami taboru oraz kontrola merytoryczno-finansowa działalności spółki Przewozy Regionalne w zakresie zadania, jakim jest wyko-



nywanie przewozów na obszarze województwa śląskiego). Do przewoźników – Kolei Śląskich oraz Przewozów Regionalnych – trafiła kwota niemal 156 mln zł.

Najwyższy w kraju odsetek środków na tabor z całej puli przeznaczonej na transport kolejowy odnotowano w województwie świętokrzyskim – 71,3%. Kwota niemal 50 mln zł, za którą m.in. kupiono pojazdy do obsługi regionalnych połączeń kolejowych, była też jedną z najwyższych kwot w kraju. Świętokrzyskie w 2011 r. operatorowi (Przewozom Regionalnym) przekazało 19,6 mln zł.

Większość środków (niemal 83%) przeznaczonych na transport kolejowy w 2011 r. przez województwo warmińsko-mazurskie przekazana została jako dotacja spółce Przewozy Regionalne na utrzymanie przewozów. Za około 7,7 mln zł zakupiono autobusy szynowe. Natomiast mająca stosunkowo duży udział (3,2%) kwota 1,7 mln zł wydatkowana była na pokrycie kosztów administrowania i organizacji przez samorząd kolejowego ruchu regionalnego. Największą jednak jej część (90,9%) stanowiły raty odsetkowe za autobusy szynowe.

Bardzo szczegółowo opisane są w rocznym sprawozdaniu z wykonania budżetu wydatki związane z transportem kolejowym w województwie wielkopolskim. Z ponad 117 mln zł przekazanych przewoźnikom w 2011 r. najwięcej (91,8% całej kwoty) otrzymały Przewozy Regionalne, zaś spółka Koleje Wielkopolskie 8% (9,4 mln zł). Województwo wielkopolskie jako jedyne dofinansowało również przewozy pasażerskie na liniach wąskotorowych. Niemal 200 tys. zł trafiło do gminnych i powiatowych władz samorządowych utrzymujących przewozy na kolejach: gnieźnieńskiej, pleszewskiej, średzkiej i śremskiej. Znaczna jest również kwota (184,4 mln zł) zapisana jako wydatki majątkowe na zakup, modernizację i naprawę taboru kolejowego oraz zamontowanie automatów biletowych w pojazdach będących własnością województwa. W kwocie tej znalazły się jednak niemal aż 72 mln zł zwrócone do Ministerstwa Finansów z uwagi na brak możliwości prawidłowego rozliczenia zaliczki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na zaplanowany zakup taboru kolejowego. Wśród pozostałych wydatków największy udział miało dokapitalizowanie spółki Koleje Wielkopolskie kwotą 2,5 mln zł, a w dalszej kolejności ubezpieczenie autobusów szynowych, dofinansowanie promocyjnych, ogólnodostępnych pociągów specjalnych „Pirat”, „Pojezierze”, „Ziemianin”, opracowanie założeń zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej województwa wielkopolskiego, opracowanie modelu finansowego służącego obliczaniu przewidywanej rekompensaty dla umów o świadczenie usługi publicznej oraz kilkanaście innych zadań związanych z utrzymywaniem i promocją regionalnego transportu kolejowego.

W województwie zachodniopomorskim na dofinansowanie przewozów przeznaczono ponad 75 mln zł, które trafiły do spółki Przewozy Regionalne. Wyróżniono przy tym kwoty przeznaczone na utrzymanie w sezonie letnim przewozów pasażerskich na linii Koszalin–Mielno Koszalińskie (sfinansowanych na wniosek miasta Koszalin ze środków pomocy finansowej przekazanej przez nie województwu) oraz organizację transgranicznych regionalnych przewozów kolejowych, które w związku ze zmianą prawa, będąc wcześniej w gestii Ministerstwa Infrastruktury, stały się w marcu 2011 r. zadaniem własnym samorządu wojewódzkiego. Na naprawę rewizyjną elektrycznych zespołów trakcyjnych, remont, mo-

dernizację i zakup trzech autobusów szynowych przeznaczono niemal 40 mln zł. Na podobnie wysokim poziomie szczegółowości, jak w przypadku województwa wielkopolskiego, opisano pozostałe wydatki (1,1 mln zł), wśród których znalazły się m.in.: ubezpieczenie autobusów szynowych oraz zakup odstraszczy zwierzy-ny leśnej montowanych na pojazdach szynowych.

W tabeli 3 zamieszczono wskaźniki odnoszące wielkość wydatków samorządów wojewódzkich na transport kolejowy do liczby mieszkańców oraz wskaźniki dotyczące długości linii kolejowych na obszarze województw. Informacje na temat struktury wydatków na transport kolejowy oraz ich wielkości w przeliczeniu na mieszkańca zostały również przedstawione na rycinie 1.

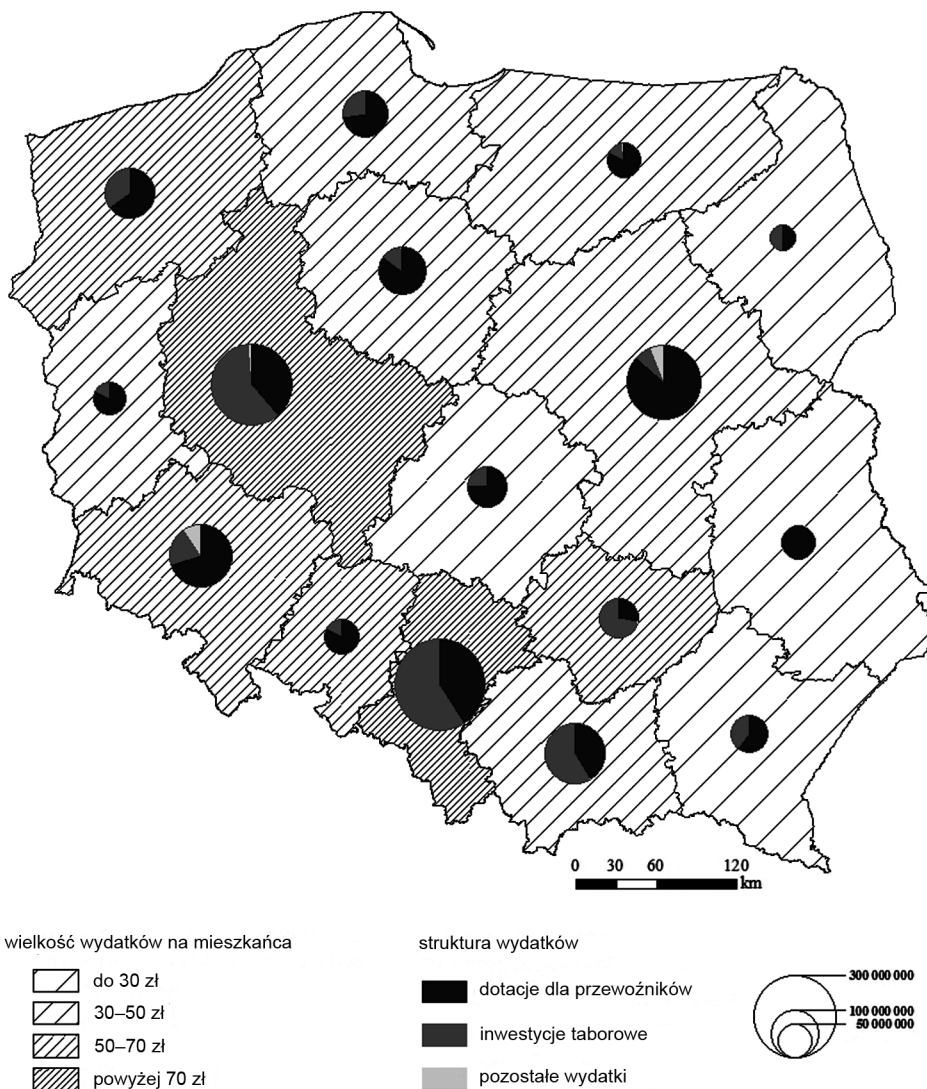
Średnie dla Polski wydatki na transport kolejowy w przeliczeniu na jednego mieszkańca wyniosły w 2011 r. ponad 53 zł. Najwięcej wyniosły one w województwach: wielkopolskim, śląskim i zachodniopomorskim – o stosunkowo gęstej sieci kolejowej (w śląskim aż 17,4 km na 100 km<sup>2</sup>), ale wcale nie najwyższych wskaź-

Tabela 3. Wydatki związane z transportem kolejowym w odniesieniu do liczby ludności oraz wskaźniki dotyczące linii kolejowych w województwach Polski w 2011 r.

Województwo	Liczba ludności	Wydatki na transport kolejowy w przeliczeniu na mieszkańca [zł]	Wydatki na utrzymanie przewozów kolejowych w przeliczeniu na mieszkańca [zł]	Linie kolejowe normalno-torowe [km] na 100 km <sup>2</sup>	Linie kolejowe ogółem [km] na 10 000 ludności
dolnośląskie	2 915 238	62,19	43,87	8,9	6,1
kujawsko-pomorskie	2 097 634	48,85	41,41	7,0	6,0
lubelskie	2 175 700	24,29	24,25	4,1	4,8
lubuskie	1 022 843	46,99	38,58	6,9	9,5
łódzkie	2 538 677	29,55	22,41	5,8	4,2
małopolskie	3 337 471	49,87	20,67	7,4	3,4
mazowieckie	5 268 660	48,58	42,00	4,8	3,2
opolskie	1 016 213	53,69	44,72	9,2	8,6
podkarpackie	2 127 285	29,84	18,10	5,5	4,8
podlaskie	1 202 365	25,46	12,89	3,8	6,4
pomorskie	2 276 176	43,21	31,36	6,8	5,4
śląskie	4 630 364	82,22	33,67	17,4	4,6
świętokrzyskie	1 280 727	54,48	15,32	6,2	5,6
warmińsko-mazurskie	1 452 147	37,77	31,23	5,1	8,5
wielkopolskie	3 447 441	88,07	34,12	6,8	6,1
zachodniopomorskie	1 722 883	67,62	43,83	5,3	7,0
Polska	38 511 824	53,35	32,17	6,4	5,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu w województwach Polski w 2011 r. oraz danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

nikach długości linii w stosunku do liczby ludności. Najniższe wydatki samorządów na transport kolejowy w odniesieniu do liczby mieszkańców odnotowano w województwach lubelskim, podlaskim i łódzkim. W dwóch pierwszych gęstość sieci w stosunku do powierzchni należy do najmniejszych w kraju, natomiast w łódzkim jest jedną z najmniejszych w stosunku do liczby ludności. W dwóch



Ryc. 1. Wielkość wydatków samorządów wojewódzkich przeznaczonych na transport kolejowy w przeliczeniu na mieszkańca oraz ich struktura w województwach Polski w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu w województwach Polski w 2011 r. oraz danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

województwach – dolnośląskim i opolskim – które charakteryzują się bardzo wysokim wskaźnikiem gęstości sieci kolejowej, odnotowano również najwyższe wydatki na utrzymanie przewozów w przeliczeniu na mieszkańca (średnia dla kraju wyniosła 32 zł). Z kolei w podkarpackim i świętokrzyskim wydatki te należą do najniższych w kraju m.in. ze względu na mniejszą rolę transportu kolejowego w systemie transportowym województwa. Bardzo wysoka, także ze względów o charakterze historycznym, jest długość linii kolejowych w odniesieniu do 10 000 osób w województwach lubuskim i warmińsko-mazurskim, na co wpływa też niska gęstość zaludnienia tych województw. Wskaźnik ten jest natomiast najniższy w województwach mazowieckim i małopolskim. Wskaźniki związane z długością linii kolejowych należy jednak przyjmować z zastrzeżeniem, że odnoszą się one do wszystkich linii kolejowych w ewidencji narodowego zarządcy infrastruktury (PKP Polskich Linii Kolejowych), a na niektórych z nich nie jest prowadzony ruch pasażerski.

Wielkość wydatków samorządów wojewódzkich przeznaczonych na zadania związane z transportem kolejowym najbardziej zależna jest od liczby mieszkańców województwa – współczynnik korelacji liniowej Pearsona wyniósł w tym przypadku 0,87. Ta silna, dodatnia korelacja może być wynikiem częściowej zależności dochodów województwa od liczby jego mieszkańców, a także wielkości popytu na usługi transportowe, która pośrednio zależy od liczby ludności. Za umiarkowaną można uznać zależność pomiędzy wydatkami na transport kolejowy a gęstością sieci kolejowej (współczynnik korelacji wyniósł 0,65). Może to świadczyć o tym, że władze województw po latach regresu kolei i zawieszania ruchu na liniach lokalnych (Taylor 2007) starają się utrzymać kolejowy regionalny ruch pasażerski na możliwie największej liczbie odcinków linii kolejowych, zaś znaczenie transportu kolejowego w systemie transportowym województwa związane jest między innymi z historycznymi uwarunkowaniami rozwoju sieci kolejowej. Pomiędzy ujętymi w tabeli 3 wskaźnikami nie wykazano innych zależności liniowych.

## Podsumowanie

Zróznicowanie wysokości wydatków na transport kolejowy w województwach Polski jest bardzo duże. Różnica pomiędzy wydatkami województwa podlaskiego (najniższa kwota) a śląskiego (najwyższa) jest ponaddwunastokrotna, natomiast różnica w ich liczbie ludności już tylko niespełna czterokrotna. Poza gęstością zaludnienia i układem sieci osadniczej na zróżnicowanie to wpływają uwarunkowana historycznie gęstość sieci kolejowej oraz ogólny poziom rozwoju społeczno-gospodarczego województw.

Jak już wspomniano, wysokość wydatków może w kolejnych latach różnić się dość znacznie ze względu na inwestycje taborowe. Poza województwem lubelskim, które nie inwestowało w 2011 r. w tabor, we wszystkich województwach przekazano na ten cel od 7 do 70% środków przeznaczonych na transport kolejowy. Szczególnie duży udział (ponad połowę puli wydatków na kolej) miały one

w 2011 r. w województwach: małopolskim, laskim, więtokrzyskim i wielkopolskim. Prawdopodobnie więc w kolejnych latach wydatki na ten cel mog w wymienionych województwach być juź niźsze.

W dwunastu województwach środki przekazane operatorom kolejowym stanowią ponad połowę kwoty przeznaczonej na transport kolejowy. rodki przeznaczane przez województwa na utrzymanie przewozów trafiają w sumie do ośmiu operatorów. Kwesti osobnego opracowania mogłaby być rola, działalność i kondycja operatorów samorządowych powołanych przez województwa działających przede wszystkim na ich obszarze, takich jak: Koleje Dolnolaskie, Koleje Mazowieckie, Koleje laskie czy Koleje Wielkopolskie. Warto rozważyć, czy ich powołanie rzeczywiście przyniosło spodziewane oszczędnosci i poprawę jakości świadczonych usług, mają na uwadze choćby zawieszenie przez Koleje Wielkopolskie połączy na trasach Jarocin–Leszno i Wugrowiec–Rogoźno, stosunkowo drogie bilety Kolei Mazowieckich oraz olbrzymie problemy z przejęciem przewozów na obszarze całego województwa przez Koleje laskie w grudniu 2012 r. Warto również szczególowo podj zagadnienie zróźnicowania metod organizacji regionalnego transportu kolejowego, w tym skłonoć do organizacji przetargów i sposób ich przeprowadzania, oraz zagadnienie współpracy z innymi samorządami przy ustalaniu oferty na liniach łączących co najmniej dwa województwa. Jak wykazano wcześnie, zdarzają się, za odpowiednią rekompensat, sytuacje zlecenia innym samorządom organizacji przewozów na terenie własnego województwa (mazowieckie, lubuskie).

Samorządy finansują też inne zadania związane z transportem kolejowym – wydatki w tej kategorii są bardzo różnorodne. Za dobrą praktyk należy uznać zlecenie wykonania studiów i opracowa związanych z rol transportu kolejowego, zakupami taboru oraz optymalizacj procesu przewozowego (układanie rozkładów jazdy). Takie opracowania powstały m.in. w województwach: dolnolaskim, lubelskim i laskim. Inne samorządy przejmują (dolnolaskie) bądź rozważają przejęcie (kujawsko-pomorskie) lokalnych linii kolejowych. Istotnymi wydatkami są również te związane z dokapitalizowaniem samorządowych spótek kolejowych, które miało miejsce w województwach: dolnolaskim, mazowieckim i wielkopolskim.

Biorąc pod uwagę wielkość środków przeznaczanych na prowadzenie przewozów oraz modernizację i zakup pociągów, znaczenie transportu kolejowego w systemie transportowym województwa, aktywność podejścia do możliwości wykorzystania środków z Unii Europejskiej oraz innowacyjne sposoby prowadzenia i optymalizacji regionalnych przewozów kolejowych, do liderów w zakresie jego organizacji z pewnością można zaliczyć województwa: dolnolaskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie, pomorskie, laskie, wielkopolskie oraz zachodniopomorskie.

## Literatura

- Dyr. T. 2009. Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom.
- Sprawozdania z wykonania budżetów województw w roku 2011 (<http://www.bip.gov.pl/>).
- Taylor Z. 2007. Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa.
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. 2000 nr 84, poz. 948).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5, poz. 13).
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86, poz. 789).

### Diversity of the level of voivodeship governments' subsidy for regional railway passenger traffic

**Abstract:** Due to the changes in law, voivodeship governments in Poland has been fully responsible for the organisation and funding of the regional railway passenger traffic since 2004. Their expenses for the subsidy to a deficient passenger transport, as well as purchase of trains is very diversified. They depend mostly on the budget of the voivodeship and on the importance of this kind of transport in the region, which is highly dependent on the diverse density of railway network in Poland. Each government has its own perception of the present and future role of the regional railway transport, which can be seen in the structure of expenses. Although many of them invest substantial amount of money in the development of the railway transport and modernisation of the rolling stock, some draw up their budgets in such a way that it is merely possible to maintain vehicle kilometers on the current level. Moreover, there are various methods of organisation of this type of transport in the voivodeship area, which has an impact on the costs. The amount of money spent on the regional railway passenger transport per capita is diversified across the regions and very often it is a sign of voivodeship's wealth. The structure of the spending is also diversified – apart from the expenses on the maintenance of the railway connections, there are expenses on the investments, infrastructure and rolling stock. To a circle of the undisputed leaders in organisation of modern and reliable regional railway transport we can rank, considering a variety of criteria, voivodeships: dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie, pomorskie, śląskie, wielkopolskie and zachodniopomorskie.

**Key words:** railway traffic, regional passenger transport, objectives of the voivodeship government, methods of organisation of regional transport