

Tadeusz Dyr, Małgorzata Kozłowska, Jacek Dyr

Finansowanie kontraktów na usługi publiczne na rynku kolejowych przewozów regionalnych

Wsparcie finansowe, udzielane podmiotom sektora transportu ze środków publicznych, stanowi istotny element realizacji polityki transportowej Unii Europejskiej. Na rynku kolejowych przewozów regionalnych umożliwia ono dostarczanie usług o pożądanej dostępności i jakości oraz akceptowalnej cenie. W niniejszym artykule zaprezentowano wyniki badań dotyczących finansowania tych przewozów z budżetu samorządów wojewódzkich.

Słowa kluczowe: kontrakty na usługi publiczne, przewozy regionalne, wydatki budżetowe.

Wstęp

Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób koleją wymaga, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [8], uzyskania licencji, potwierdzającej zdolność przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Licencjonowani przewoźnicy, w zależności od zakresu uzyskanej licencji, mogą realizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przewozy okazjonalne i regularne w ramach otwartego dostępu.

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej to powszechnie dostępne usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Przewozy te wykonuje się na podstawie umowy zawartej pomiędzy organizatorem transportu publicznego oraz operatorem [7]. Wykaz organizatorów i operatorów w transporcie kolejowym przedstawiono w tab. 1.

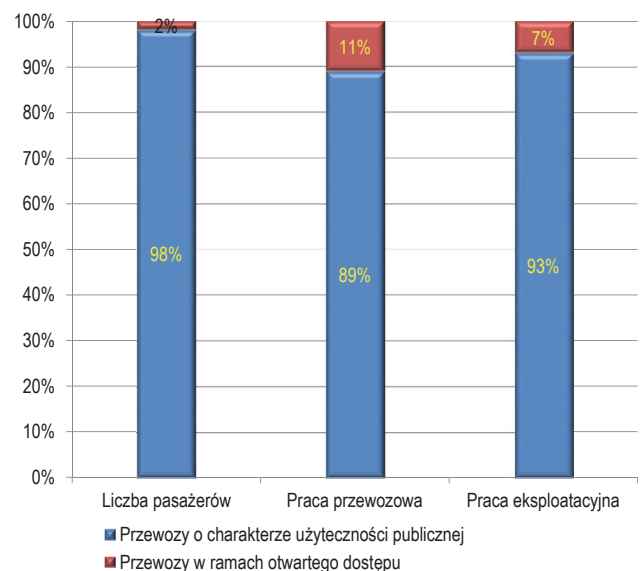
Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie mogą być istotnym sposobem zaspokajania codziennych potrzeb przewozowych społeczności lokalnych. Zapewnienie odpowiedniej atrakcyjności tych przewozów wymaga jednak stałego ich finansowania ze środków publicznych. W Unii Europejskiej 2/3 usług w kolejowych przewozach pasażerskich świadczonych jest w ramach kontraktów na usługi publiczne (PSC). Dotyczą one przede wszystkim ruchu regionalnego i lokalnego [6, 2]. W Polsce udział przewozów wykonywanych w ramach takich umów jest znacznie wyższy (rys. 1). Pociągami objętymi takimi umowami przewieziono 98% pasażerów kolei, wykonując 89% pracy przewozowej i 93% pracy eksploatacyjnej [5].

W 2018 r. na rekompensaty za wykonywanie usług o charakterze użyteczności publicznej dla operatorów kolejowych z budżetu państwa przeznaczono 581 mln zł (o 15 mln więcej niż w 2017 r.). Z budżetów samorządowych operatorzy otrzymali 1 649 mln zł (o 113 mln zł więcej niż w 2017 r.) [5]. Znaczna część tych środków przeznaczona została na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych. Szczegółowa analiza wydatków z budżetów samorządów wojewódzkich jest przedmiotem niniejszego artykułu. W analizie tej wykorzystano dane zawarte

Tab. 1. Organizatorzy i operatorzy na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2018 r.

Organizator	Operatorzy
Minister Infrastruktury	PKP Intercity
Województwo dolnośląskie	Koleje Dolnośląskie Przewozy Regionalne
Województwo kujawsko-pomorskie	Arriva RP Przewozy Regionalne
Województwo lubelskie	Przewozy Regionalne
Województwo lubuskie	Przewozy Regionalne
Województwo łódzkie	Przewozy Regionalne Łódzka Kolej Aglomeracyjna
Województwo małopolskie	Przewozy Regionalne Koleje Małopolskie Koleje Śląskie
Województwo mazowieckie	Koleje Mazowieckie WKD
Województwo opolskie	Przewozy Regionalne
Województwo podkarpackie	Przewozy Regionalne
Województwo podlaskie	Przewozy Regionalne
Województwo pomorskie	Przewozy Regionalne PKP SKM w Trójmieście
Województwo śląskie	Przewozy Regionalne Koleje Śląskie
Województwo świętokrzyskie	Przewozy Regionalne
Województwo warmińsko-mazurskie	Przewozy Regionalne
Województwo wielkopolskie	Przewozy Regionalne Koleje Wielkopolskie
Województwo zachodniopomorskie	Przewozy Regionalne
Miasto Stołeczne Warszawa	SKM w Warszawie

Źródło: oprac. własne na podst. [5].



Rys. 1. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej na rynku kolejowych przewozów pasażerskich [5]

w sprawozdaniach z wykonania budżetów poszczególnych województw. Przyjęcie takiego źródła danych oznacza, że nie analizowano zadań o charakterze ponadregionalnym (finansowanych z budżetu państwa) ani lokalnym (finansowanych z budżetu powiatów i gmin). Uwzględniono jednak zadania, na które województwa otrzymały wsparcie zarówno z budżetu innych jednostek samorządu, budżetu państwa, funduszy Unii Europejskiej oraz Funduszu Kolejowego.

Finansowanie zadań w sektorze transportu

W 2018 r. wydatki na finansowanie zadań w sektorze transportu przez samorządy województw wyniosły 8,0 mld zł (tab. 1). Kwota ta zawiera również wydatki związane z finansowaniem zadań w sektorze telekomunikacji. Ze względu na ich niewielki udział w strukturze wydatków pominięto je w analizie.

Wydatki na transport stanowiły niemal połowę wydatków ogółem (rys. 2). Tak duży udział wynika z kosztochłonności zarówno działań operacyjnych, jak i inwestycyjnych w sektorze transportu.

Łączna wielkość wydatków bieżących w sektorze transportu wyniosła 3,8 mld zł (tab. 3), tj. 36,1% wydatków bieżących budżetów i 23,2% wydatków ogółem. W ramach tej grupy wydatków finansowane były przede wszystkim rekompensaty za świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym i autobusowym. Znaczna część wydatków przeznaczona była na finansowanie kosztów zarządzania drogami wojewódzkimi oraz bieżącego utrzymania i remontów tych dróg. Finansowano także naprawy taboru kolejowego. Zagadnienia te są przedmiotem analizy w dalszej części artykułu.

Wysoka kapitałochłonność inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu powoduje, że udział wydatków na ich finansowanie w wydatkach majątkowych ogółem wynosi przeciętnie 70,4%. W siedmiu województwach udział ten przekracza 80%, a w dwóch nawet 85%. Tak wysoki udział świadczy o postrzeganiu znaczenia wysokiej jakości infrastruktury w kreowaniu wysokiej konkurencyjności gospodarki oraz pozytywnego wpływu na rynek pracy, poprawę jakości życia oraz przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu [3, 6].

Głównym składnikiem wydatków majątkowych w sektorze transportu jest finansowanie inwestycji w infrastrukturę drogo-

Tab. 2. Wydatki ogółem i na finansowanie zadań w sektorze transportu z budżetu samorządów województw

Województwo	Wydatki z budżetu [mln zł]					
	Ogółem			Sektor transportu		
	Bieżące	Majątkowe	Razem	Bieżące	Majątkowe	Razem
Dolnośląskie	821,5	329,1	1 150,6	343,2	195,8	538,9
Kujawsko-pomorskie	575,9	240,2	816,1	173,2	145,4	318,6
Lubelskie	585,0	350,7	935,7	181,4	292,2	473,6
Lubuskie	305,9	146,8	452,7	109,9	110,3	220,1
Łódzkie	568,5	235,0	803,5	175,0	152,3	327,3
Małopolskie	850,5	462,5	1 313,0	265,7	294,1	559,8
Mazowieckie	1 915,6	723,0	2 638,6	647,2	362,7	1 009,9
Opolskie	287,7	210,2	497,9	99,4	174,3	273,7
Podkarpackie	587,1	555,9	1 143,0	182,0	460,8	642,8
Podlaskie	337,8	457,1	794,9	114,3	406,1	520,4
Pomorskie	625,0	420,3	1 045,3	277,1	301,7	578,8
Śląskie	1 011,9	441,2	1 412,6	339,3	309,0	648,4
Świętokrzyskie	316,6	386,1	702,7	99,0	345,7	444,7
Warmińsko-mazurskie	404,8	207,9	612,7	165,7	169,3	335,0
Wielkopolskie	920,0	350,4	1 270,5	414,7	118,3	533,0
Zachodniopomorskie	518,8	433,3	952,1	248,9	349,9	598,8
Razem	10 632,6	5 949,6	16 541,7	3 836,1	4 187,8	8 023,9

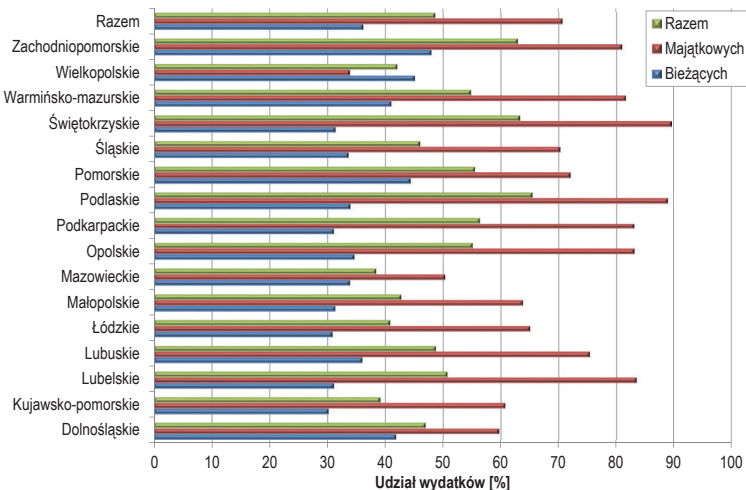
Źródło: oprac. własne na podst. sprawozdań zarządów województw z wykonania budżetu za 2018 r.

Tab. 3. Wydatki bieżące w sektorze transportu [mln zł] w 2018 r.

Województwo	Wielkość wydatków [mln zł]				Ogółem
	Kolejowy	Drogi publiczne	Autobusowy	Pozostałe	
Dolnośląskie	127,9	143,9	46,1	25,3	343,2
Kujawsko-pomorskie	99,4	38,1	34,8	0,9	173,2
Lubelskie	68,1	73,5	39,6	0,2	181,4
Lubuskie	45,9	38,7	25,1	0,2	109,9
Łódzkie	99,5	47,7	27,5	0,3	175,0
Małopolskie	140,7	71,6	52,7	0,7	265,7
Mazowieckie	349,3	223,1	65,8	8,9	647,2
Opolskie	48,0	26,8	24,5	0,2	99,4
Podkarpackie	61,3	68,0	52,0	0,7	182,0
Podlaskie	31,9	61,6	19,6	1,1	114,3
Pomorskie	153,2	76,7	47,0	0,2	277,1
Śląskie	182,8	109,1	47,3	0,1	339,3
Świętokrzyskie	37,5	31,4	26,1	4,0	99,0
Warmińsko-mazurskie	65,7	47,6	40,4	12,1	165,7
Wielkopolskie	214,4	155,6	44,5	0,3	414,7
Zachodniopomorskie	157,2	46,2	45,1	0,4	248,9
Razem	1 882,9	1 259,7	637,9	55,6	3 836,1

Źródło: oprac. własne na podst. sprawozdań zarządów województw z wykonania budżetu za 2018 r.

wą, w tym przede wszystkim na budowę i modernizację dróg wojewódzkich. W niewielkim stopniu z budżetu województw finansowane były także wydatki na drogach powiatowych i gminnych. Łączna wysokość tych wydatków wyniosła 3,5 mld zł (tab. 4), tj. 82,6% wydatków majątkowych w sektorze transportu i 51,8% wydatków majątkowych ogółem.



Rys. 2. Udział wydatków na transport w wydatkach ogółem z budżetu województw w 2018 r.

Źródło: oprac. własne na podst. sprawozdań zarządów województw z wykonania budżetu za 2018 r.

Tab. 4. Wydatki majątkowe w sektorze transportu w 2018 r.

Województwo	Wielkość wydatków [mln zł]			
	Kolejowy	Drogi publiczne	Pozostałe	Ogółem
Dolnośląskie	1,2	189,4	5,2	195,8
Kujawsko-pomorskie	0,1	140,9	4,4	145,4
Lubelskie	0,1	268,4	23,8	292,2
Lubuskie	6,7	103,6	0,0	110,3
Łódzkie	2,2	150,0	0,0	152,3
Małopolskie	5,9	282,3	5,8	294,1
Mazowieckie	0,1	351,3	11,4	362,7
Opolskie	25,2	149,1	0,0	174,3
Podkarpackie	106,3	348,3	6,2	460,8
Podlaskie	0,0	387,5	18,6	406,1
Pomorskie	81,6	218,3	1,8	301,7
Śląskie	117,1	191,4	0,5	309,0
Świętokrzyskie	22,2	323,4	0,0	345,7
Warmińsko-mazurskie	12,0	95,6	61,6	169,3
Wielkopolskie	19,6	98,7	0,0	118,3
Zachodniopomorskie	184,1	160,8	5,0	349,9
Razem	584,3	3 459,1	144,4	4 187,8

Źródło: oprac. własne na podst. sprawozdań zarządów województw z wykonania budżetu za 2018 r.

Pozostałe wydatki inwestycyjne w sektorze transportu obejmowały zadania specyficzne dla poszczególnych województwa. Dotyczyły one przede wszystkim infrastruktury portowej, śródlądowych dróg wodnych, podwyższenia kapitału w spółkach prawa handlowego, modernizację budynków itp.

W sektorze kolejowym wydatki majątkowe przeznaczone zostały przede wszystkim na zakup taboru kolejowego. Ich analiza jest przedmiotem dalszej części niniejszego artykułu.

Wydatki bieżące na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych

Głównym przeznaczeniem wydatków bieżących z budżetu samorządów wojewódzkich w 2018 r. w rozdziale kolejowe przewozy pasażerskie (rozdział 60001) była rekompensata za świadczenie usług użyteczności publicznej w regionalnych przewozach pasażerskich. Przekazana ona została operatorem kolejowym, z którymi samorzady województw zawarły stosowane umowy. Syntetyczne zestawienie wydatków zawiera tab. 5. Łączne wydatki w tym zakresie wyniosły 1,8 mld zł, w tym 130 mln zł na finansowanie napraw i remontu taboru kolejowego wykorzystywanego w przewozach regionalnych.

Województwo Dolnośląskie

W województwie dolnośląskim rekompensata przekazana została spółkom:

- ❖ Koleje Dolnośląskie – 84,2 mln zł,
- ❖ Przewozy Regionalne – 37,8 mln zł.

Na realizację przewozów wykonywanych przez Koleje Dolnośląskie, oprócz środków własnych, przeznaczonych zostało 1,8 mln zł z pomocy udzielonej przez gminy Borów, Czernica, Długoleka, Jelcz Laskowice, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Prusice, Siechnice, Strzelin, Środa Śląska, Trzebnica, Wisznia Mała, Wrocław, Ziębice, Żmigród i Żórawina. Niemal 3 mln zł przeznaczonych zostało z pomocy dla województwa lubuskiego

Tab. 5. Wydatki na rekompensaty za świadczenie usług użyteczności publicznej na rynku kolejowych przewozów regionalnych

Województwo	Rekompensata (bez remontu)	Remont taboru	Razem
Dolnośląskie, w tym:	121 982,2	3 333,3	125 316
<i>Przewozy Regionalne</i>	37 798,5		37 799
<i>Koleje Dolnośląskie</i>	84 183,7	3 333,3	87 517
Kujawsko-pomorskie*	93 271,6	5 476,4	98 748
Lubelskie	55 849,3	12 279,0	68 128
Lubuskie	45 613,8	0,0	45 614
Łódzkie, w tym	94 697,3	4 800,0	99 497
<i>Przewozy Regionalne</i>	54 518,3		54 518
<i>Łódzka Kolej Aglomeracyjna</i>	40 179,0	4 800,0	44 979
Małopolskie, w tym:	126 034,3	1 575,4	127 610
<i>Przewozy Regionalne</i>	79 305,1		79 305
<i>Koleje Małopolskie</i>	46 098,5		46 099
<i>Koleje Śląskie</i>	630,7		631
Mazowieckie	345 474,6	3 333,3	348 808
<i>Koleje Mazowieckie</i>	318 726,8	3 333,3	322 060
<i>Warszawska Kolej Dojazdowa</i>	26 747,9		26 748
Opolskie	41 305,2	6 402,9	47 708
Podkarpackie	61 278,5	8 662,9	69 941
Podlaskie	23 260,0	0,0	23 260
Pomorskie	125 402,6	3 337,7	128 740
<i>Przewozy Regionalne</i>	72 301,7	3 337,7	75 639
<i>PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście</i>	52 977,4		52 977
<i>Arriva RP</i>	123,5		124
Śląskie	181 147,6	0,0	181 148
<i>Przewozy Regionalne</i>	40 572,1	5 685	46 257
<i>Koleje Śląskie</i>	140 575,5		140 576
Świętokrzyskie	33 029,0	1 991,0	35 020
Warmińsko-mazurskie	44 300,0	18 310,0	62 610
Wielkopolskie	171 707,8	39 609,7	211 318
<i>Przewozy Regionalne</i>	95 290,6		95 291
<i>Koleje Wielkopolskie</i>	76 417,2		76 417
Zachodniopomorskie	90 378,8	21 123,0	111 502
Razem	1 654 732,7	130 234,7	1 784 967,4

Źródło: oprac. własne na podst. sprawozdań zarządów województw z wykonania budżetu za 2018 r.

z tytułu przejścia od tego województwa realizacji części zadania związanego z realizacją przewozów na linii Wrocław Główny–Legnica–Żagań–Żary–Forst (Lausitz) w granicach administracyjnych województwa lubuskiego.

Na dofinansowanie przewozów realizowanych przez Przewozy Regionalne wykorzystane zostały środki przekazane przez gminy Bierutów, Brzeg Dolny, Długoleka, Miasto Oleśnica, Oława, Miasto Oława, Siechnice, Wołów, Wrocław. Łączna wysokość przekazanych środków wyniosła 540,5 tys. zł, tj. 1,4% łącznej rekompensaty wypłaconej spółce Przewozy Regionalne.

W województwie dolnośląskim 3,3 mln zł przeznaczonych zostało na naprawy pojazdów kolejowych wykorzystywanych do świadczenia usług na rynku przewozów regionalnych. Środki na ten cel pozyskane zostały z Funduszu Kolejowego.

Oprócz wydatków związanych z finansowaniem usług użyteczności publicznej, w województwie dolnośląskim, w ramach wydatków bieżących przekazano 2,5 mln zł Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei. Środki te przeznaczono na finansowanie działalności związanej z zarządzaniem i utrzymaniem infrastruktury kolejowej na linii nr 236 na odcinku Wrocław Psie Pole-Trzebnica oraz nr 311 na odcinku Szklarska Poręba Górna-granica państwa. Część środków wykorzystano na czynności związane z nabyciem nieruchomości na odcinkach Bielawa Zachodnia-Dzierżoniów (linia nr 341) i Srebrna Góra-Bielawa Zachodnia (linia nr 318).

Województwo kujawsko-pomorskie

Na dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich regionalnych z budżetu województwa kujawsko-pomorskiego przeznaczono 93,3 mln zł. Środki te przekazano spółkom Koleje Regionalne i Arriva. Ich źródłem finansowania były, oprócz dochodów własnych, środki z dotacji uzyskanej od:

- ❖ województwa mazowieckiego (176,1 tys. zł) – na finansowanie przewozów na linii nr 27 Nasielsk-Toruń od stacji Sierpc do granicy województwa,
- ❖ województwa pomorskiego (2,4 mln zł) – na finansowanie przewozów na linii nr 208 Działdowo-Chojnice, odcinek Chojnice-granica województwa i linii nr 215 Laskowice Pomorskie-Bąk, odcinek Czersk-granica województwa.

Województwo kujawsko-pomorskie przekazało dotację w wysokości 653,5 tys. zł województwu pomorskiemu. Przeznaczona ona została na finansowanie przewozów na linii nr 207 Toruń Wschodni-Malbork, odcinek Grudziądz-granica województwa.

W 2018 r. z wydatków bieżących województwa kujawsko-pomorskiego sfinansowano naprawy bieżące i awaryjne taboru. Na ten cel wydatkowano 5,5 mln zł. Środki te przekazano spółce Koleje Regionalne. Ich źródłem była dotacja z Funduszu Kolejowego.

Województwo lubelskie

W województwie lubelskim przekazano spółce Przewozy Regionalne rekompensatę w wysokości 55,8 mln zł. Środki te pochodziły z dochodów własnych województwa. Ponadto dofinansowano naprawy taboru kolejowego dotacją w wysokości 12,8 mln zł. Na ten cel pozyskano dotację z Funduszu Kolejowego.

Województwo lubuskie

Na rekompensaty z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej w kolejowych przewozach regionalnych województwo lubuskie przekazało spółce Przewozy Regionalne kwotę 45,6 mln zł. Wykonano również naprawy taboru. Ich koszty zaliczono do wydatków inwestycyjnych.

Województwo łódzkie

W województwie łódzkim rekompensata przekazana została spółkom:

- ❖ Łódzka Kolej Aglomeracyjna – 40,2 mln zł,
- ❖ Przewozy Regionalne – 54,5 mln zł.

Na naprawy pojazdów, będących własnością województwa łódzkiego, przeznaczone zostało 4,8 mln zł. Na ten cel województwo dostało dotację z Funduszu Kolejowego w wysokości 5,4 mln zł. Niewykorzystane środki w 2018 r. mogą zostać przeznaczone na naprawy pojazdów w kolejnych latach, nie później jednak niż do 2021 r.

Województwo małopolskie

W województwie małopolskim rekompensata przekazana została spółkom:

- ❖ Przewozy Regionalne – 79,3 mln zł,
- ❖ Koleje Małopolskie – 46,1 mln zł,
- ❖ Koleje Śląskie – 0,6 mln zł.

Z budżetu województwa małopolskiego finansowane były także wydatki związane z serwisowaniem i utrzymaniem taboru zakupionego do przewozów międzywojewódzkich, realizowanych przez województwa małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie (1,6 mln zł) oraz do przewozów w aglomeracji krakowskiej (1,4 mln zł). Przekazano także dotację dla Miasta Nowy Sącz na dofinansowanie połączeń kolejowych w związku z budową mostu na Dunajcu (150 tys. zł). Z budżetu województwa poniesiono również wydatki na zapłatę podatku od towarów i usług (VAT) w związku z wniesieniem aportu rzeczowego w postaci 5 ETZ (składów do przewozów pasażerskich) stanowiących własność Województwa do Spółki Koleje Małopolskie. Zapłacony podatek został odzyskany przez województwo małopolskie, stając się źródłem dochodów.

Województwo mazowieckie

W województwie mazowieckim rekompensata przekazana została spółkom:

- ❖ Koleje Mazowieckie – 318,7 mln zł,
- ❖ Warszawska Kolej Dojazdowa – 26,8 mln zł.

Województwo mazowieckie przekazało Kolejom Mazowieckim 280,6 mln zł z tytułu realizacji kolejowych przewozów regionalnych w 2018 r. oraz 38,1 mln zł dopłaty rekompensaty za 2017 r. Ponadto przekazano 3,3 mln zł dotacji z Funduszu Kolejowego na remont taboru. Koleje Mazowieckie otrzymały także zwrot kosztów administrowania parkingami w systemie P&R (326,4 tys. zł).

Rekompensata wypłacona została także spółce Warszawska Kolej Dojazdowa. Za usługi świadczone w 2018 r. spółka otrzymała 25,5 mln zł. Po ostatecznym rozliczeniu rekompensaty za 2017 r. przekazano dodatkowo 1,3 mln zł.

Z budżetu województwa mazowieckiego przekazano dotację województwu kujawsko-pomorskiemu. Kwota 202,5 tys. zł przeznaczona została na pokrycie kosztów realizacji przewozów na linii nr 27 Nasielsk-Toruń Wschodni od stacji Sierpc do granicy województwa.

Województwo opolskie

Z budżetu województwa opolskiego przeznaczono 47,7 mln zł na dotowanie kolejowych przewozów regionalnych. Środki te przekazane zostały spółce Przewozy Regionalne. Z tej kwoty 6,4 mln zł przeznaczonych zostało na remont taboru. Środki te pozyskano z Funduszu Kolejowego.

Województwo podkarpackie

W ramach wydatków bieżących z budżetu województwa podkarpackiego przekazano 61,3 mln zł spółce Przewozy Regionalne jako rekompensatę z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej. Z tej kwoty 8,7 mln zł dotacji z Funduszu Kolejowego przeznaczone zostało na remont taboru kolejowego.

Województwo podkarpackie przekazało także dotację w wysokości 38,8 tys. zł województwu małopolskiemu. Dotacja ta przeznaczona została na realizację przewozów na liniach Kraków-Jasło i Nowy Sącz-Jasło, odcinek od Jasła do granicy województwa.

Województwo podlaskie

Z budżetu województwa podlaskiego przeznaczono 23,3 mln zł na dotowanie kolejowych przewozów regionalnych. Środki te przekazano spółce Przewozy Regionalne. Spółka ta otrzymała także dofinansowanie na realizację transgranicznego połączenia kolejowego na trasie Białystok–Kowno oraz finansowanie połączenia weekendowego na trasie Białystok–Waliły. Z budżetu województwa podlaskiego przeznaczono na ten cel 1,3 mln zł. Dodatkowo połączenie Białystok–Kowno zostało dofinansowane w wysokości 75 tys. zł z budżetu gmin Puńsk, Dąbrowa Białostocka i Sokółka. Z budżetu gmin Białystok, Michałowo, Gródek przekazano natomiast 45,4 tys. zł na realizację przewozów kolejowych na trasie Białystok–Waliły.

Województwo pomorskie

W województwie pomorskim rekompensata przekazana została spółkom:

- ❖ Przewozy Regionalne – 72,3 mln zł,
- ❖ PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście – 53,0 mln zł,
- ❖ Arriva RP – 0,1 mln zł.

Przewozy Regionalne otrzymały także wsparcie w wysokości 3,3 mln zł na remont taboru. Środki na ten cel pochodziły z Funduszu Kolejowego.

Województwo pomorskie przekazało także środki w związku z powierzeniem zadań organizacji przewozów kolejowych na odcinkach przygranicznych dla województw:

- ❖ warmińsko-mazurskiego – 4,1 mln zł,
- ❖ kujawsko-pomorskiego – 2,4 mln zł,
- ❖ zachodniopomorskiego – 1,4 mln zł.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście wykonuje przewozy na liniach komunikacyjnych obejmujących w części infrastrukturę zarządzaną przez Pomorską Kolej Metropolitalną. Na realizację tych przewozów spółka otrzymała rekompensatę w wysokości 27,1 mln zł (stanowi ona część przedstawionej wyżej kwoty łącznej 53 mln zł).

Województwo pomorskie dofinansowywało w 2018 r. koszty działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. Z tego tytułu w ramach wydatków bieżących przekazano spółce Pomorska Kolej Metropolitalna kwotę 16,2 mln zł w ramach wydatków bieżących. Ponadto województwo pomorskie dokapitalizowało spółkę kwotą 7,0 mln zł (wydatki majątkowe).

Województwo śląskie

W województwie śląskim rekompensata przekazana została spółkom:

- ❖ Przewozy Regionalne – 40,6 mln zł,
- ❖ Koleje Śląskie – 140,6 mln zł.

W łącznej kwocie dotacji zawarto 5,7 mln zł na remont taboru kolejowego. Środki na ten cel pochodziły z Funduszu Kolejowego.

Wydatki bieżące z budżetu województwa śląskiego obejmowały także finansowanie usług serwisowych i utrzymaniowych 6 pojazdów kolejowych zakupionych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – zadanie „Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie, Świętokrzyskie”. Na ten cel wydatkowano 1,5 mln zł. Przeprowadzono także badania i analizę poziomu napętnienia pociągów w przewozach pasażerskich organizowanych przez województwo śląskie (105 tys. zł).

Województwo świętokrzyskie

Z budżetu województwa świętokrzyskiego przeznaczono 33,0 mln zł na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych. Kwotę tę przekazano do spółki Przewozy Regionalne. Ponadto ze środków Funduszu Kolejowego sfinansowania zadania związane z naprawą taboru kolejowego. Na ten cel przeznaczono 2,0 mln zł.

W ramach wydatków bieżących finansowano także usługi serwisowe i utrzymaniowe dla pojazdów zakupionych w ramach projektu pn. „Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie”. Na ten cel wydatkowano 1,6 mln zł.

Województwo warmińsko-mazurskie

Wydatki bieżące budżetu województwa warmińsko-mazurskiego na realizację kolejowych przewozów regionalnych wyniosły 65,7 mln zł. Z tej kwoty 62,6 mln zł przekazano spółce Przewozy Regionalne, w tym 18,3 mln zł z dotacji Funduszu Kolejowego na naprawę pojazdów szynowych. Województwo warmińsko-mazurskie otrzymało także dotację w wysokości 4,1 mln zł z województwa pomorskiego na realizację części zadań tego województwa.

Dodatkowo województwo warmińsko-mazurskie przekazało dotację w wysokości 3,0 mln zł dla województwa pomorskiego. Dotacja ta została przeznaczona na opłacenie organizacji regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w granicach administracyjnych województwa warmińsko-mazurskiego, dla których organizatorem było województwo pomorskie.

Województwo wielkopolskie

W województwie wielkopolskim rekompensata przekazana została spółkom:

- ❖ Przewozy Regionalne – 95,3 mln zł,
- ❖ Koleje Wielkopolskie – 76,4 mln zł.

W ramach rekompensaty dla Kolei Wielkopolskich zawarto 3,5 mln zł na dofinansowanie przewozów realizowanych w projekcie pn.: „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)”.

Wydatki bieżące województwa wielkopolskiego obejmowały również finansowanie napraw głównych i rewizyjnych taboru kolejowego. Na ten cel przeznaczono 39,6 mln zł, w tym 3,4 mln zł z Funduszu Kolejowego.

Województwo zachodniopomorskie

Wydatki bieżące budżetu województwa zachodniopomorskiego na realizację kolejowych przewozów regionalnych wyniosły 157,2 mln zł, w tym 42,3 mln zł podatku VAT. Kwota ta została zwrócona w 2018 r. po rozliczeniu deklaracji VAT.

W 2018 r. wypłacono rekompensatę spółce Przewozy Regionalne w wysokości 90,4 mln zł, w tym:

- ❖ 87,4 mln zł za świadczenie usług kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego,
- ❖ 851,1 tys. zł za świadczenie usług na trasach Goleniów–Szczecin i Gryfino–Szczecin finansowane z dotacji gmin Goleniów i Gryfino oraz m. Szczecin,
- ❖ 420,4 tys. zł za świadczenie usług w sezonie letnim na trasie Koszalin–Mielno (dotacja ze środków m. Koszalin i gminy

Mielno) oraz Sławno–Darłowo (dotacja ze środków gmin Sławno, m. Sławno, Darłowo i m. Darłowo oraz powiatu Sławno).

W 2018 r. sfinansowano napraw taboru kolejowego. w tym zabytkowego pojazdu Sn61-183 będącego własnością Województwa w celu realizowania okazjonalnych, turystycznych kolejowych przewozów pasażerskich. Łączne wydatki na naprawy taboru wyniosły 21,1 mln zł. Z Funduszu Kolejowego pozyskano na ten cel 16,5 mln zł.

Wydatki inwestycyjne na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych

Wydatki majątkowe przeznaczone zostały przede wszystkim na zakupy pojazdów do przewozów regionalnych. Sfinansowano także wydatki związane z inwestycjami na liniach kolejowych oraz podwyższeniem kapitału w kolejowych spółkach operatorskich. Syntetyczne zestawienie poniesionych wydatków zawiera tab. 6.

Województwo dolnośląskie

W województwie dolnośląskim wydatki majątkowe w transporcie kolejowym przeznaczone zostały na:

- ❖ zakup i montaż licznika osi, stanowiącego element systemu sterowania ruchem (kontrola zajętości toru) na linii Wrocław Psie Pole–Trzebnica,
- ❖ dostawę i montaż wiaty przystankowej.

Łączne wydatki inwestycyjne na wymienione zadania wyniosły 123 tys. zł, tj. 3,6% wydatków inwestycyjnych na transport kolejowy i 0,06% wydatków majątkowych sektora transportu w województwie dolnośląskim. Sfinansowano je z dochodów własnych województwa.

Województwo kujawsko-pomorskie

Wydatki inwestycyjne województwa kujawsko-pomorskiego w sektorze transportu kolejowego wyniosły 110,7 tys. zł. Zwią-

zane one były z realizacją inwestycji infrastrukturalnych, współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej w ramach projektu „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City”.

Województwo lubelskie

W województwie lubelskim zaplanowano wydatki w wysokości 50,2 mln zł na zakup taboru kolejowego. Wprowadzone korekty w harmonogramie dostaw taboru zakładają zakupy w 2020 r. W wydatkach majątkowych w 2018 r. wykorzystano więc jedynie 69,3 tys. zł na zarządzanie projektem. Źródłem finansowania tych wydatków były środki z funduszy UE (58,2 tys. zł) i dochody własne (11,1 tys. zł).

Województwo lubuskie

Do wydatków majątkowych w sprawozdaniu z wykonania budżetu województwa lubuskiego zaliczono wydatki na naprawy taboru kolejowego. Jest to jedyne województwo, które naprawy zakwalifikowało do działań inwestycyjnych. Łączne wydatki wyniosły 6,7 mln zł. Zostały one pokryte dotacją z Funduszu Kolejowego (5,7 mln zł) i środkami z dochodów własnych.

Województwo łódzkie

Wydatki majątkowe województwa łódzkiego wyniosły 2,4 mln zł. Kwota ta została przeznaczona na podwyższenie kapitału zakładowego spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna w związku z realizacją projektu „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” (etapy I, II i III). Wydatki te zostały pokryte środkami z dochodów własnych.

Województwo małopolskie

Wydatki majątkowe województwa małopolskiego wyniosły 5,9 mln zł. Obejmowały one zapłatę za przygotowanie materiałów do wniosku o dofinansowanie zakupu taboru ze środków

Tab. 6. Wydatki inwestycyjne związane z realizacją kolejowych przewozów regionalnych [tys. zł]

Województwo	Wydatki					Źródło finansowania					
	Zakup taboru	Podwyższenie kapitału zakładowego	Naprawy taboru	Pozostałe	Razem	Dochody własne	Fundusze UE	Fundusz Kolejowy	Budżet państwa	Pozostałe	Razem
Dolnośląskie				123,0	123,0	123,0					123,0
Kujawsko-pomorskie				110,7	110,7	110,7					110,7
Lubelskie	69,3				69,3	11,1	58,2				69,3
Lubuskie			6 700,0		6 700,0	976,8		5 723,2			6 700,0
Łódzkie		2 400,0			2 400,0	2 400,0					2 400,0
Małopolskie	31,7	5 000,0		880,6	5 912,3	5 883,3	29,1				5 912,3
Mazowieckie					0,0						0,0
Opolskie	25 239,6				25 239,6	3 823,8	21 415,8				25 239,6
Podkarpackie	106 149,0		120,0		106 269,0	19 969,0	73 355,0		12 945,0		106 269,0
Podlaskie					0,0						0,0
Pomorskie	74 600,0				74 600,0	8 090,6	59 508,4		7 001,0		74 600,0
Śląskie	117 053,0				117 053,0	36 162,7	80 890,3				117 053,0
Świętokrzyskie	22 241,1				22 241,1	9 760,0	12 481,1				22 241,1
Warmińsko-mazurskie	11 992,5				11 992,5	3 705,0	8 287,5				11 992,5
Wielkopolskie	1 845,0	4 000,0	13 752,5		19 597,5	17 752,5		1 845,0			19 597,5
Zachodniopomorskie	184 065,0				184 065,0	15 338,8	156 455,3		12 271,0		184 065,0
Razem	543 286,2	11 400,0	20 572,5	1 114,3	576 373,0	124 107,2	412 480,6	7 568,2	32 217,0	0,0	576 373,0

Źródło: oprac. własne na podst. sprawozdań zarządów województw z wykonania budżetu za 2018 r.

POiŚ (31,8 tys. zł) oraz przygotowanie elektrycznych zespołów trakcyjnych do montażu automatów biletowych (880,6 tys. zł).

Istotnym źródłem wydatków majątkowych było dokapitalizowanie spółki Koleje Małopolskie. Na ten cel przeznaczono 5 mln zł. Przyczyniło się to, jak podkreślono w sprawozdaniu z wykonania budżetu, do wzmocnienia finansowego spółki, zwiększenia jej wiarygodności i wartości oraz zmniejszenia ryzyka niewypłacalności.

Województwo opolskie

W województwie opolskim realizowany był w 2018 r. projekt pn. „Opolskie mobilne! – usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej – etap II”. Wydatki majątkowe związane z jego realizacją wyniosły 25,2 mln zł. Przeznaczone one zostały na zakup 2 fabrycznie nowych 3-członowych zespołów trakcyjnych. Ich odbiór odbył się w III kwartale 2018 r. Na pokrycie kosztów realizacji projektu województwo otrzymało dotację z Funduszy Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014–2020 w wysokości 21,4 mln zł oraz 175,5 tys. zł na wydatki bieżące, związane z zarządzaniem projektem.

Województwo podkarpackie

Wydatki majątkowe związane z finansowaniem kolejowych przewozów pasażerskich w województwie podkarpackim wyniosły 106,3 mln zł. Przeznaczone one zostały na inwestycje taborowe. Zasadnicza część wydatków (106,1 mln zł) przeznaczona została na zakup 2 zespołów spalinowych i 4 elektrycznych. Inwestycja ta stanowiła element projektu pn. „Zakup taboru kolejowego do wykonywania przewozów pasażerskich na terenie Województwa Podkarpackiego” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020. Zakup ten został sfinansowany z:

- ❖ funduszy UE – 73,4 mln zł,
- ❖ środków z budżetu państwa – 12,9 mln zł,
- ❖ środków własnych – 18,9 mln zł.

W województwie podkarpackim realizowany jest projekt pn.: „Zakup, modernizacja, naprawy, przeglądy i rewizje pojazdów szynowych”. W 2018 r. wykonano oklejenie poszycia zewnętrznego jednego pojazdu. Na ten cel wydatkowano 120 tys. zł ze środków własnych województwa.

Wydatki majątkowe województwa podkarpackiego przeznaczone zostały także na inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej. Dotyczyły one projektu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA: budowa zaplecza technicznego” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. W 2018 r. wydatkowano 1,1 tys. zł. Wydatki te poniesiono na opłaty związane z dokumentacją niezbędną dla realizacji projektu. Pokryte one zostały z funduszy Unii Europejskiej (477 zł) i środków własnych. W ramach tego zadania z wydatków bieżących sfinansowano studium wykonalności (4,0 tys. zł).

Województwo pomorskie

Wydatki majątkowe województwa pomorskiego związane były przede wszystkim z zakupem taboru kolejowego. Na ten cel przeznaczono 74,6 mln zł. W ramach tej kwoty dokonano płatności za dostawę 2 pojazdów oraz wypłacono zaliczkę na poczet dostawy 3 pojazdów. W ramach wydatków bieżących przeznaczono 12,1 tys. zł na zakup materiałów do oznakowania taboru.

Źródłem finansowania wydatków związanych z nabyciem taboru kolejowego były:

- ❖ fundusze Unii Europejskiej – 59,5 mln zł,
- ❖ dotacja z budżetu państwa – 7,0 mln zł,
- ❖ środki własne – 8,1 mln zł.

Województwo śląskie

W ramach działania 6.2 – Transport kolejowy Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020 województwo śląskie realizowało projekt pn. „Dostawa co najmniej 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich”. W 2018 r. wydatkowano 117,1 mln zł. Kwotę tę przeznaczono na zapłatę za dostawę 7 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Źródłem finansowania tych wydatków były fundusze UE (80,9 mln zł) oraz środki własne.

Województwo świętokrzyskie

Wydatki majątkowe z budżetu województwa świętokrzyskiego związane były z realizacją przedsięwzięcia wieloletniego pn. „Dostawa taboru kolejowego – EZT do obsługi połączeń regionalnych”. Obejmowały one zapłatę za dostawę 1 z 2 zamówionych 4-członowych zespołów trakcyjnych oraz za usługę doradztwa technicznego. Wydatki te zostały pokryte z funduszy UE (12,5 mln zł) i środków własnych województwa (9,8 mln zł).

Województwo warmińsko-mazurskie

Województwo warmińsko-mazurskie realizowało w 2018 r. w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014–2020 projekt pn. „Zakup zmodernizowanego trójczłonowego elektrycznego zespołu trakcyjnego na bazie konstrukcji EN57”. Wydatki majątkowe w tym zadaniu wyniosły 12,0 mln zł. Zostały one pokryte dotacją z funduszy UE (8,3 mln zł) oraz środkami własnymi (3,7 mln zł).

Województwo wielkopolskie

Wydatki majątkowe województwa wielkopolskiego związane z kolejowymi przewozami regionalnymi przeznaczone zostały na:

- ❖ naprawy rewizyjne i główne oraz modernizacje pojazdów szynowych stanowiących własność Województwa Wielkopolskiego – 13,8 mln zł,
- ❖ modernizację 2 zespołów trakcyjnych – 1,8 mln zł (finansowanie z Funduszu Kolejowego),
- ❖ dokapitalizowanie spółki Koleje Wielkopolskie jako wkład własny do realizowanych przez spółkę projektów pn.: „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce poprzez zakup spalinowego taboru kolejowego” i „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce poprzez budowę zaplecza technicznego dla taboru spalinowego” – 4,0 mln zł.

Województwo zachodniopomorskie

W ramach wydatków majątkowych w województwie zachodniopomorskim sfinansowano zakupy taboru kolejowego. Łączne wydatki na ten cel wyniosły 184,0 mln zł. Zakupy zrealizowano w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014–2020. Pierwotnie zakupiono 3 3-członowe i 2 4-członowe elektryczne zespoły trakcyjne. Korzystając z prawa opcji, kupiono dodatkowo 6 3-członowych i 4 4-członowe zespoły. Na finansowanie tych zakupów pozyskano środki z:

- ❖ funduszy UE – 156,5 mln zł,
- ❖ budżetu państwa – 12,3 mln zł.

Zakończenie

Wydatki bieżące na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych poniesione zostały przede wszystkim ze środków własnych samorządów wojewódzkich. Ich udział w źródłach finansowania wydatków bieżących stanowił ponad 94%. Wykorzystano także dotacje z Funduszu Kolejowego. Z tego źródła finansowano naprawy i remonty taboru kolejowego wykorzystywanego do świadczenia usług w kolejowych przewozach regionalnych. Dotacje te stanowiły 5,9% wydatków samorządów województw na rekompensaty dla operatorów kolejowych.

Źródłem dochodów budżetowych niektórych województw związanych z organizacją kolejowych przewozów regionalnych były wpływy z czynszu dzierżawnego. Samorządy województw, będące właścicielem taboru, udostępniały go operatorom za wynagrodzeniem.

Niewielkie wpływy budżetowe wynikały z kar umownych. Dotyczyły one przede wszystkim niezapewnienia odpowiedniej jakości usług przewozowych oraz niezachowania punktualności. Kary umowne związane były także z nieterminowym wykonaniem umowy przez podmioty świadczące usługi naprawy pojazdów.

Dochodami bieżącymi dochodów budżetowych województw były także zwroty rekompensaty. Po dokładnym rozliczeniu kosztów realizacji przewozów wystąpiły niewielkie rozbieżności. W większości przypadków wystąpiła nadwyżka wypłacanych co miesiąc zaliczek. W konsekwencji konieczny był jej zwrot.

Niewielkie kwoty dochodów wynikały z dotacji przekazywanych przez inne jednostki samorządu terytorialnego. W niektórych województwach w finansowaniu przewozów partycypowały samorządy gminne i powiatowe. Dotacje przekazywały także sąsiadujące samorządy wojewódzkie za świadczenie przewozów na odcinkach przy granicy województwa.

Istotnym przeznaczeniem wydatków majątkowych było finansowanie zakupu taboru kolejowego do przewozów regionalnych. W 2018 r. wyniosły one 543,3 mln zł. Przeznaczone zostały na zakup 31 elektrycznych (3- i 4-członowych) i 2 spalinowych zespołów trakcyjnych. Część wydatków przeznaczono na zaliczki związane z dostawą taboru w 2019 r.

Głównym źródłem finansowania zakupu taboru do przewozów regionalnych były fundusze Unii Europejskiej, wykorzystywane w ramach regionalnych programów operacyjnych. Łączne dofinansowanie z tego źródła wyniosło 412,5 mln zł. Z budżetu państwa wydatki te dofinansowano kwotą 32,2 mln zł.

Wydatki majątkowe przeznaczone zostały także na naprawy taboru i podwyższenie kapitału zakładowego spółek operatorskich. Dokapitalizowanie było związane zarówno z realizacją projektów współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej (jako środki na zapewnienie wkładu własnego), jak i poprawą sytuacji finansowej operatorów kolejowych.

Aktualny poziom finansowania kolejowych przewozów regionalnych zapewnia opłacalność prowadzenia działalności przewozowej na rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Łączne przychody operacyjne przewoźników pasażerskich w 2018 r. wyniosły 6,14 mld zł, a koszty operacyjne 6,00 mld zł. Oznacza to, że podmioty te wygenerowały zysk operacyjny w wysokości 140 mln zł [5]. Nadal jednak konkurencyjność transportu kolejowego jest relatywnie niska. W 2018 r. pociągami przewieziono 310,3 mln pasażerów, w tym w przewozach regionalnych (woje-

wódzkich) 261,8 mln. Pomimo wzrostu liczby pasażerów w ostatnich latach, nadal nie osiągnięto poziomu przewozów z 2000 r. (360,1 mln pasażerów ogółem, 293 mln w przewozach regionalnych), a tym bardziej z początku lat 90. XX w. (ponad 650 mln pasażerów ogółem i 556 mln w przewozach regionalnych [1]). Wykorzystanie transportu kolejowego charakteryzuje się wysokim poziomem zróżnicowania przestrzennego. Znajduje to odzwierciedlenie w wartości wskaźnika liczby przejazdów na 1 mieszkańca. W 2018 r. średnia wartość dla Polski tego wskaźnika była wyższa niż średnio w Polsce, tj. w pomorskim (24,8), mazowieckim (18,9), dolnośląskim (9,4) i wielkopolskim (8,4). Najniższą wartością charakteryzowały się regiony zlokalizowane we wschodniej części Polski – podlaskie (1,9), lubelskie (1,9), podkarpackie (2,0) [5]. Takie zróżnicowanie wynika m.in. z dostosowania oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców regionu. Na wielu liniach kolejowych podaż usług jest ciągle niewystarczająca do zapewnienia atrakcyjnej oferty przewozowej, konkurencyjnej wobec korzystania z własnego samochodu.

Bibliografia:

1. Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
2. Dyr T., *Trendy rozwoju transportu w Polsce i w Unii Europejskiej*, „Technika Transportu Szynowego” 2019, nr 6.
3. Dyr T., Ziółkowska K., *Economic infrastructure as factor of the region's competitiveness*, „Central European Review of Economics & Finance” 2014, Vol. 6, No 3.
4. Mężyk A., *Funkcjonowanie kolejowych przewozów regionalnych w wybranych krajach UE oraz w Polsce*, „Technika Transportu Szynowego” 2014, nr 11–12.
5. *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019.
6. *Transport in the European Union – Current Trends and Issues*, European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Brussels, March 2019.
7. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym: t.j. Dz.U. 2018 poz. 2016.
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: t.j. Dz.U. 2019, poz. 710.

Autorzy:

dr hab. **Tadeusz Dyr**, prof. UTH – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych

mgr **Małgorzata Kozłowska** – doktorantka na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

Jacek Dyr – Politechnika Wroclawska

Financing public service contracts on local rail transport market

Financial support, granted from public funds to entities of the transport sector is important element of implementation of EU transport policy. On regional rail transport market is allows to provide services of desired availability and quality with acceptable price. In the article has been presented result of financial research of financing the transport from budget of provincial governments.

Key words: contracts on local rail transport market, regional transport, budget expenses.