

Jakub JACKIEWICZ, Piotr CZECH, Jacek BARCIK

## **FINANSOWANIE TRANSPORTU MIEJSKIEGO W KONURBACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ**

**Streszczenie.** Polityka transportowa ściśle wiąże się ze sposobem i poziomem finansowania transportu miejskiego. Za polityką transportową powinno iść w parze odpowiednie finansowanie na wysokim poziomie, umożliwiającym realizację inwestycji i utrzymanie systemu transportowego. Finansowanie musi być konsekwentne i wieloletnie. W artykule nakreślony został rys historyczny, związany z problematyką finansowania transportu publicznego w aglomeracji śląskiej po przemianach ustrojowych, jakie miały miejsce po 1989 roku.

## **FINANCING THE MUNICIPAL TRANSPORT IN UPPER SILESIA CONURBATION**

**Summary.** Transport policy is strictly connected with the way and level of financing city transport. Together with the transport policy one should expect proper financing on a high level which would enable the realisation of the investments and maintenance of the transport system. Financing should be consistent and long-term. The article presents the historical outline connected with the problem of public transport financing in Upper Silesia region after political system changes which took place after 1989.

### **1. WPROWADZENIE**

Założeniem systemu dofinansowania przewozów międzymiastowych na początku lat 90. było dotowanie przedsiębiorstw państwowej komunikacji samochodowej – poza obszarem województwa katowickiego sytuacje, w których przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej realizowało takie przewozy były bowiem sporadyczne. Samorządy oraz parlamentarzyści, reprezentujący konurbację górnośląską czynili więc coroczne starania, aby dotacja ta trafiała również do przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w województwie katowickim (obecnie śląskie) – środki trafiały do budżetu wojewody katowickiego (śląskiego). Również komunikacja tramwajowa była dotowana w ten sposób, gdyż realizowała połączenia międzymiastowe, a ponadto przewoźnikiem było przedsiębiorstwo państwowe. Wysokość tych dotacji zebrana została w tabeli 1 [2]. Dotacja do międzymiastowej komunikacji autobusowej przekazywana była przewoźnikom, trafiała bezpośrednio do przedsiębiorstw komunikacji miejskiej i innych podmiotów, spełniających określone warunki, ustalone

w Rozporządzeniu Ministra Finansów. Natomiast dotacja do komunikacji tramwajowej była dotacją przedmiotową dla Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach.

Tabela 1

Dotacje z budżetu państwa do transportu zbiorowego  
w województwie katowickim

Rok	Wysokość dotacji [PLN]	
	międzyzmiastowa komunikacja autobusowa	komunikacja tramwajowa
1994	17,0 mln	b.d.
1995	12,8 mln	b.d.
1996	13,4 mln	b.d.
1997	17,4 mln	50,7 mln
1998	16,4 mln	51,1 mln

## 2. DOTACJE SAMORZĄDOWE

1 stycznia 1999 r. w Polsce weszła w życie reforma administracyjna, w ramach której utworzono powiaty oraz samorządowe województwa [21]. Zmienił się sposób i zakres finansowania niektórych zadań administracji rządowej. Konstruuąc przepisy i rozporządzenia urzędnicy zapomnieli o istnieniu Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach. Było ono państwowym przedsiębiorstwem użyteczności publicznej, które powinno otrzymać dotację od organu założycielskiego (po reformie administracyjnej stał się nim Wojewoda Śląski) [22]. Realizowało ono bowiem „zaspokajanie potrzeb ludności” w zakresie transportu zbiorowego. Spowodowało to sytuację, w której PKT nie otrzymało żadnej dotacji do swojej działalności. Związki zawodowe, działające w przedsiębiorstwie podjęły akcję protestacyjną, m.in. strajki głodowy i ostrzegawczy [10]. Organizowane były spotkania dyrekcji przedsiębiorstwa, przedstawicieli gmin, administracji rządowej i wojewódzkiej. W ich wyniku stwierdzono, że gminy nie mają możliwości dofinansowania przewozów tramwajowych, gdyż uchwały już swoje budżety na 1999 r. [24]. Ostatecznie, zdecydowano się na rozwiązanie, w którym usługi przewozowe w PKT wykupiło Województwo Śląskie (Urząd Marszałkowski). Na ten cel przeznaczono 35,8 mln zł [6]. Oprócz tego Urząd Marszałkowski podpisał porozumienie z KZK GOP, na podstawie którego przeznaczył kwotę 8,6 mln zł na współfinansowanie usług przewozowych komunikacji autobusowej na liniach wojewódzkich. Dotychczas środki te wypłacano z budżetu wojewody. Zastrzeżono wówczas, że jest to ostatni raz, kiedy zastosowano takie rozwiązanie [13]. W toku prac specjalnego zespołu, złożonego z przedstawicieli samorządu wojewódzkiego, gmin, KZK GOP, PKT i związków zawodowych ustalono, że od 1 stycznia 2000 r. KZK GOP powinien przejąć organizowanie i finansowanie przewozów tramwajowych [1].

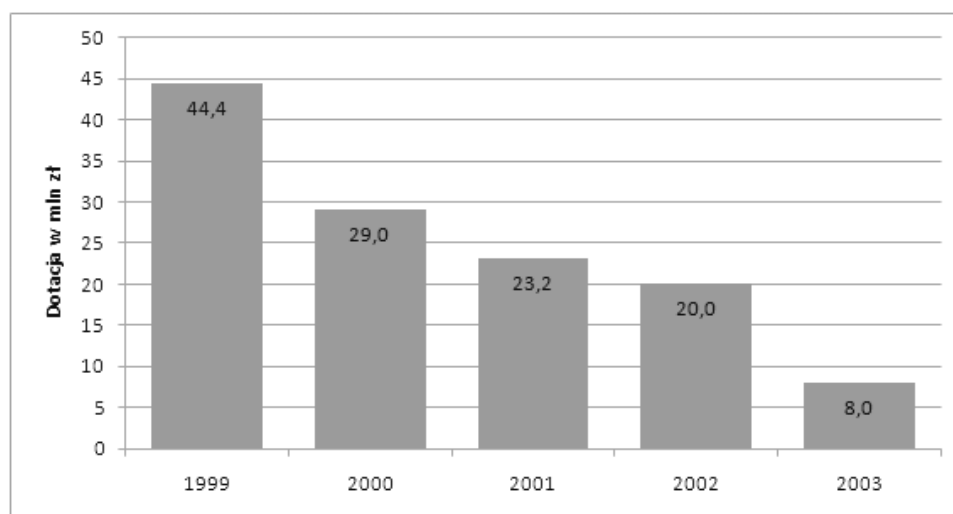
Uzgodnienia przedłużyły się jednak i dopiero 27 stycznia 2000 r. podpisane zostało porozumienie między KZK GOP a Województwem Śląskim, na mocy którego KZK GOP zobowiązał się organizować komunikację tramwajową, a samorząd wojewódzki dofinansować system komunikacji [12]. Na bazie tego porozumienia 4 lutego 2000 r. KZK GOP zawarł z Przedsiębiorstwem Komunikacji Tramwajowej w Katowicach umowę o świadczenie usług przewozowych na liniach tramwajowych. Od tego momentu tramwaje kursowały na zlecenie

KZK GOP i obowiązywały w nich bilety emitowane przez KZK GOP. Do końca lutego 2000 r. honorowane były jeszcze dotychczas wyemitowane bilety PKT.

Zawarte porozumienie obligowało KZK GOP do określonych działań, zawierających się ogólnie w stwierdzeniu o optymalizacji oferty przewozowej. W kolejnych aneksach do porozumienia dokładano zadań lub zmieniano ich zakres:

- miało zostać zawarte porozumienie z miastem Jaworzno oraz miały być kontynuowane rozmowy z miastem Tychy na temat integracji (od 1 lipca 2000 r.) [3],
- miały być rozszerzane badania marketingowe, mechanizmy rynkowe i promocja usług (od 1 stycznia 2001 r.) [4],
- wprowadzono bilet miesięczny autobusowo-tramwajowo-kolejowy o symbolu ATP (pierwotnie ATK), a KZK GOP miał doprowadzić do optymalizacji oferty komunikacji miejskiej przez jej dostosowanie do oferty kolejowej (od 27 maja 2002 r.) [5].

Niestety większość założeń, opisanych w porozumieniu pozostało tylko w sferze pomysłów – z wyjątkiem biletu ATP. Wraz z aneksami i zakresem zadań zmieniały się też wysokości dofinansowania ze strony samorządu wojewódzkiego [8]. Wielkość tego dofinansowania przedstawiona jest na rys. 1.



Rys. 1. Wysokość dofinansowania do komunikacji miejskiej ze strony województwa śląskiego  
Fig. 1. The amount of co-financing of urban transport by Silesian Voivodeship.

Zmniejszające się dofinansowanie było powodem wprowadzania drastycznych ograniczeń w ofercie przewozowej na liniach autobusowych i (głównie) tramwajowych przez KZK GOP. 15 kwietnia 2003 r. zgromadzenie KZK GOP podjęło uchwałę, upoważniającą zarząd KZK GOP do rozwiązania umowy przewozowej z Tramwajami Śląskimi S.A. (dawnej PKT, po komercjalizacji) [15]. Oprócz tej uchwały przyjęto swego rodzaju rezolucję, która stwierdzała, że województwo śląskie systematycznie i znacznie ogranicza wielkość współfinansowania zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji katowickiej i tym samym zarząd KZK GOP jest upoważniony do zaprzestania honorowania biletu ATP z dniem 1 maja 2003 r. [14]. Zarząd Województwa uzależnił zgodę na przekazanie 8 mln zł w 2003 r. od zorganizowania przez KZK GOP i gminy węzłów przesiadkowych przy dworcach kolejowych i likwidacji, dublujących kolej połączeń autobusowych. Przekazanie tych środków spowodowało również, że KZK GOP odstąpił od propozycji wypowiedzenia umowy z Tramwajami Śląskimi. Jednak w kolejnym, 2004 r., w budżecie województwa nie zaplanowano już żadnych środków na dofinansowanie komunikacji zbiorowej. Skutkiem tego było wypowiedzenie porozumienia z KZK GOP przez

Zarząd Województwa Śląskiego, ze skutkiem na 1 lutego 2004 r. Tego dnia przestał też obowiązywać bilet ATP. Należy zauważyć, że już 4 maja 2004 r. kursowanie rozpoczęła linia autobusowa 870 – dublująca połączenie kolejowe z Katowic do Gliwic.

### 3. DOTACJA GMIN

Niezależnie od dofinansowania ze strony budżetu państwa i województwa podstawowym źródłem finansowania komunikacji zbiorowej są dotacje gmin. W przypadku gmin konurbacji górnośląskiej, zrzeszonych w KZK GOP, są one wpłacane w formie składki do związku komunalnego lub przekazywane jako zapłata za usługi, świadczone na podstawie odpowiedniej umowy. To drugie rozwiązanie praktykowane jest wobec gmin, które nie są członkiem związku komunalnego, ale związek organizuje wybrane linie komunikacyjne na ich terenie, a także w przypadku, gdy organizatorem komunikacji nie jest związek komunalny, lecz jednostka gminna. Umowy takie powinny mieć formę porozumienia komunalnego, jednak nie zawsze forma ta jest zachowana.

W przypadku związku komunalnego, jakim jest KZK GOP sposób obliczania wysokości składki członkowskiej zapisany jest w statucie związku. Sposób ten w statucie KZK GOP był kilkakrotnie zmieniany. Pierwotnie obowiązywała zasada obliczania go z dwóch składników – wielkości pracy eksploatacyjnej na terenie gminy oraz wysokości dochodów budżetowych gmin z tytułu podatków, związanych z działalnością gospodarczą i od ludności (z wyjątkiem podatku od nieruchomości, psów, środków transportowych, spadków i darowizn). Zaletą tego rozwiązania było wprowadzenie elementu, w którym gminy o większych dochodach płać wyższe składki, co jest odzwierciedleniem korzyści gminy z prowadzonej na jej terenie działalności gospodarczej. Wady tego sposobu obliczeń ujawniały się natomiast w niektórych specyficznych gminach, jak np. Świętochłowice. W tej gminie ze względu na stosunkowo niewielką pracę eksploatacyjną na liniach autobusowych (większość zadań przewozowych realizują bowiem tramwaje), a jednocześnie wysokie dochody z działalności gospodarczej w przeliczeniu na mieszkańca, co wraz z dużą gęstością zaludnienia powodowało, że gmina płaciła wysokie składki, w przeliczeniu na jeden wozokilometr pracy eksploatacyjnej. Jednocześnie jednak w przeliczeniu na jednego mieszkańca była to jedna z najniższych dotacji wśród gmin zrzeszonych w KZK GOP [7]. Pierwotny wzór do obliczania dotacji miał postać (§ 23 punkt 2 Statutu KZK GOP z dnia 25 października 1991 r. z późn. zm.):

$$D_g = 0,7D \frac{P_g}{P} + 0,3D \frac{S_g}{S}, \quad (1)$$

gdzie:

$D$  – wielkość dotacji do działalności statutowej KZK GOP,

$D_g$  – dotacja gminy,

$P_g$  – wielkość pracy eksploatacyjnej na terenie danej gminy (w wozokilometrach),

$P$  – wielkość pracy eksploatacyjnej ogółem (w wozokilometrach),

$S_g$  – dochody budżetowe gmin z podatków, związanych z działalnością gospodarczą i od ludności, z wyjątkiem podatku od nieruchomości, psów, środków transportowych, spadków i darowizn,

$S$  – suma dochodów wszystkich członków KZK GOP.

Od 2000 r. zaczął obowiązywać zmieniony wzór, w którym całość dotacji obliczana była tylko wg klucza pracy eksploatacyjnej. Zmianę argumentowano trudnościami w obliczaniu

wysokości podatków w gminach (ze względu na zmieniające się przepisy) oraz tym, że informacje te napływają zbyt późno i utrudniają planowanie budżetu. Dowodzone również, że nowy wzór jest bliski rozliczeniom, opartym na rzeczywistych kosztach komunikacji, a także, że dzięki prostym rozliczeniom możliwe będzie natychmiastowe szacowanie skutków finansowych dla gminy w przypadku zmiany rozkładu jazdy [23]. Nowy sposób obliczania dotacji wyrażał się wzorem [16]:

$$D_g = D \frac{P_g}{P}, \quad (2)$$

gdzie:

$D$  – wielkość dotacji do działalności statutowej KZK GOP,

$D_g$  – dotacja gminy,

$P_g$  – wielkość pracy eksploatacyjnej na terenie danej gminy (w wozokilometrach),

$P$  – wielkość pracy eksploatacyjnej ogółem (w wozokilometrach).

Nowy sposób obliczania składki był prosty, jednak poziom finansowania (wysokość składki członkowskiej) była oderwana od jakości przewozów realizowanych na terenie danej gminy. System określić można jako statyczny, nie zawiera on elementów, które motywują system transportowy do rozwoju [11]. W praktyce głównymi wadami tego systemu rozliczeń były:

- uruchomienie jakiegokolwiek dodatkowego kursu lub linii pociągało za sobą wzrost dotacji, nawet jeśli linia była samofinansująca się,
- gmina dopłacała tyle samo do każdego wozokilometra pracy eksploatacyjnej na swoim terenie, niezależnie od wielkości taboru, liczby pasażerów czy przychodów z biletów.

Sugerowanym kierunkiem zmian była więc taka modyfikacja systemu rozliczeń, która przyniosłaby pozytywne efekty w postaci poprawy jakości usług i rozwoju systemu transportu publicznego. Wśród możliwych rozwiązań znajdują się rozliczenia oparte na następujących wskaźnikach [11]:

- pasażerokilometr pracy przewozowej (stymulowanie do układania efektywnych rozkładów jazdy),
- wozokilometr pracy eksploatacyjnej, z uwzględnieniem wskaźników jakości (aktywizacja procesu odbudowy taboru),
- wozokilometr pracy eksploatacyjnej, z uwzględnieniem kryteriów ekologicznych (kreowanie postaw proekologicznych, przede wszystkim w zakresie zakupów taboru oraz pierwszeństwa trakcji elektrycznej),
- wielkość i/lub dynamika sprzedaży różnych rodzajów biletów (stymulowanie do przejawiania postaw rynkowych w segmencie sprzedaży),
- wielkość i/lub dynamika sprzedaży biletów w przeliczeniu na ludność lub obszar (postawy prorynkowe, uwzględnienie czynników obiektywnych takich, jak demografia),
- wielkość i/lub dynamika sprzedaży biletów w przeliczeniu na poziom motoryzacji (uwzględnienie czynnika substytucji przez transport indywidualny).

W 2006 r. KZK GOP ogłosił przetarg na opracowanie metody obliczania przychodowości linii komunikacyjnych. Zdecydowano się bowiem na zmianę statutowego wzoru obliczania dotacji. Opracowana metoda zakładała, że obliczenie wysokości dotacji następować będzie na podstawie badań popytu określonej grupy linii, a następnie przy wykorzystaniu statycznych wskaźników wpływów taryfowych, określany będzie dochód na każdej z linii. Wynik finansowy danej linii będzie to różnica między kosztami obsługi linii, z uwzględnieniem

kosztów zarządzania przez KZK GOP a dochodami linii. Tak określoną kwotę dotacji rozdziela się na gminy wg przyjętego kryterium.

Opracowanie metody obliczania przychodowości było konsekwencją wprowadzonych zmian w Statucie KZK GOP, jakich dokonano na początku 2006 r. [17]. Ustalono, że wysokość dotacji zależeć będzie od wyniku finansowego każdej z linii na terenie gminy. Nowy wzór statutowy przedstawia się następująco:

$$D = \sum_{g=1}^K D_g^L ; \quad D_g^L = \sum_{i=1}^{N_g} D_{1g}^L \quad (3)$$

gdzie:

$D$  – dotacja łączna gmin KZK GOP,

$D_g^L$  – dotacja (rozumiana jako wynik finansowy) gminy liczona wg linii,

$D_{1g}^L$  – dotacja liczona w granicach gminy  $g$  dla linii 1,

$N_g$  – liczba linii w gminie  $g$ ,

$K$  – liczba gmin, uczestniczących w KZK GOP.

Zdecydowano jednak, że przez 4 lata trwać będzie okres przejściowy – w każdym kolejnym roku udział tak obliczonej dotacji rosnać będzie o 25%, a pozostała część obliczana będzie wg wcześniejszych zasad. Pełne przejście na nowy wzór miało nastąpić od 2011 r., jednak w 2009 r. przedłużono ten okres o jeden rok [18]. W okresie przejściowym wzór ustalono następująco:

$$D_g = AD_g^P + (1 - A)D_g^L ; \quad D_g = D \frac{P_g}{P} \quad (4)$$

$D_g^P$  – dotacja gminy liczona wg wielkości pracy eksploatacyjnej,

$P_g$  – wielkość pracy eksploatacyjnej na terenie danej gminy (w wozokilometrach),

$P$  – wielkość pracy eksploatacyjnej ogółem (w wozokilometrach),

$A$  – współczynnik:

$A=1$  - w 2007 r.,

$A=0,75$  - w 2008 r.,

$A=0,5$  - w 2009 r. i 2010 r.,

$A=0,25$  - w 2011 r.,

$A=0$  - w następnych latach.

Nowy wzór w większym stopniu zaczął odzwierciedlać znaczenie określonej linii w układzie komunikacyjnym i zróżnicował wielkość dotacji, w zależności od statystycznie obliczonej przychodowości danej linii. Jednak ma również dość istotne wady. Do obliczeń wykorzystany jest statystyczny średni wpływ taryfowy, w przeliczeniu na jednego pasażera (będący wynikiem podzielenia wszystkich wpływów w skali KZK GOP przez łączną liczbę przewiezionych pasażerów, obliczoną na podstawie wyników badań popytu), a więc nie uwzględnia rzeczywistej struktury biletowej, która na różnych liniach i na różnych obszarach znacznie się różni (np. w zakresie wykorzystania biletów jednorazowych i okresowych oraz korzystania z ulg).

Wynik finansowy obliczany jest w skali całej linii, a nie jej części w granicach określonej gminy. Ze względu na to, że układ komunikacyjny w sieci KZK GOP jest nieoptymalny występują bardzo duże różnice w popycie na odcinkach danej linii – w granicach jednej gminy popyt jest duży, a więc i wynik finansowy byłby korzystny, a w granicach drugiej gminy popyt

jest zdecydowanie mniejszy, co pogarsza wynik finansowy i obciąża nim wszystkie gminy, na terenie których przebiega trasa linii.

Stosowana metoda kładzie nacisk na parametr eksploatacyjny, jakim jest wozokilometr, nie uwzględnia kosztu przewiezienia pasażera, a także nie uwzględnia innych czynników, wpływających na przychodowość linii. Wśród takich czynników jest rozkład jazdy i substytucyjność innych połączeń. Wpływ tych czynników najbardziej widoczny jest w przypadku komunikacji tramwajowej. Choć wydatki na eksploatację linii tramwajowych są wyższe niż autobusowych (co wynika z wliczenia do kosztów eksploatacyjnych kosztów stałych utrzymania infrastruktury), to średni koszt przewiezienia pasażera jest niższy ze względu na większą liczbę przewożonych pasażerów, w przeliczeniu na jednostkę pracy eksploatacyjnej. W 2007 r. średnie stawki wyniosły 3,69 zł dla autobusów i 6,53 zł dla tramwajów, jednak średni koszt przewozu pasażera wyniósł 0,98 zł dla autobusów i tylko 0,92 zł dla tramwajów [9]. W przypadku tramwajów gliwickich i linii autobusowych, poprowadzonych równolegle do nich koszty przewiezienia pasażera przedstawiają się następująco:

- linia tramwajowa 4: 0,85 zł,
- linia autobusowa 280: 1,35 zł,
- linia autobusowa 194: 1,46 zł,
- linia autobusowa 840: 1,27 zł.

Dla linii tramwajowej 1 koszt ten jest wyższy i wynosi 1,75 zł, co wynika z eksploatacji wagonów pojedynczych (na linii 4 kursowały składy dwuwagonowe), które powodują pogorszenie wskaźników, z uwagi na niższą efektywność. Możliwa jest też manipulacja wynikami finansowymi przez włączanie kursów do innych linii, aby poprawić lub pogorszyć wynik finansowy.

Jako korzyść ze stosowania nowej metody obliczania dotacji wskazywano potencjalne możliwości przesuwania podaży z linii słabo wykorzystanych (nierentownych) na linie o większym popycie (rentownych). Niestety praktyka pokazała, że w podejściu KZK GOP oraz gmin do kreowania oferty przewozowej niewiele się zmieniło. Nie przeprowadzono żadnej większej modyfikacji układu linii, ani rozkładów jazdy. Jedynym efektem było zlikwidowanie linii tramwajowych w Chorzowie i Gliwicach, co uzasadniano ich złym wynikiem finansowym, rozumianym jako dopłata do wozokilometra.

Wysokość dotacji uzależniona jest od tego jaka część kosztów pokrywana jest z wpływów taryfowych. Przykładowo szacuje się, że w 1989 r. przychody ze sprzedaży biletów pokrywały ok. 38% kosztów eksploatacyjnych [25]. W pierwszych latach funkcjonowania KZK GOP przyjęto, że 70% kosztów powinno być pokrywanych z wpływów taryfowych. W ostatnich latach proporcje te uległy zmianie. W 2008 r. wyniosły po 50%, a w planie finansowym na 2009 r., a także 2010 r. założono, że wpływy z biletów pokryją tylko 46% wszystkich wydatków [19,20].

W zależności od sposobu realizacji polityki transportowej poszczególne gminy przeznaczają różną wielkość środków finansowych z budżetu gminy na dofinansowanie transportu publicznego. Zbyt niski poziom dofinansowania może powodować ograniczanie oferty przewozowej, wstrzymanie inwestycji i pogarszanie się stanu transportu publicznego. W tabeli 2 zebrano poziom wydatków budżetowych na lokalny transport zbiorowy wśród gmin zrzeszonych w KZK GOP oraz dla porównania w kilku innych miastach województwa śląskiego i Polski. Wyniki zestawiono z wydatkami na remonty i utrzymanie dróg publicznych. Ze względu na różną konstrukcję budżetów i potrzeb w poszczególnych gminach, w tabeli 3 porównane zostały także wydatki w przeliczeniu na jednego mieszkańca gminy.

Tabela 2

## Wydatki na lokalny transport zbiorowy w budżetach gmin

Gmina	Wydatki budżetowe	składka do KZK GOP *		wydatki na drogi	
		[zł]	[%]	[zł]	[%]
Będzin	205 700 897	14 249 627	7%	5 265 000	3%
Bobrowniki	24 792 124	2 327 000	9%	2 705 500	11%
Bytom	720 263 587	21 598 000	3%	78 949 412	11%
Chełm Śląski	43 918 756	694 500	2%	6 562 716	15%
Chorzów	436 908 717	10 902 157	2%	29 316 316	7%
Czeladź	105 252 289	3 921 568	4%	5 936 084	6%
Dąbrowa Górnicza	499 905 638	16 000 000	3%	29 335 509	6%
Gierałtowice	45 426 036	1 750 000	4%	2 600 000	6%
Gliwice	790 503 415	14 082 932	2%	58 691 820	7%
Imielin	42 377 851	390 000	1%	1 000 000	2%
Katowice	1 661 307 733	49 956 000	3%	141 035 671	8%
Knurów	95 460 004	2 465 000	3%	8 917 000	9%
Mysłowice	269 877 968	5 001 500	2%	20 013 137	7%
Piekary Śląskie	181 089 916	7 500 000	4%	16 026 480	9%
Psary	30 550 580	2 503 694	8%	2 467 000	8%
Pyskowice	49 845 511	1 400 000	3%	3 469 398	7%
Radzionków	52 541 000	1 170 000	2%	6 791 983	13%
Ruda Śląska	501 851 912	15 025 187	3%	31 888 713	6%
Siemianowice Śl.	227 021 494	5 226 000	2%	8 684 500	4%
Siewierz	41 285 568	1 455 000	4%	10 709 000	26%
Sławków	30 821 282	847 000	3%	2 992 389	10%
Sosnowiec	782 835 987	26 733 000	3%	72 826 057	9%
Świętochłowice	148 568 664	4 700 000	3%	8 290 000	6%
Wojkowice	22 046 685	1 713 000	8%	455 000	2%
Zabrze	836 856 245	17 000 000	2%	11 317 422	1%
KZK GOP (łącznie)	7 847 009 858	228 611 165	3%	566 246 107	7%
Jaworzno	360 000 000	7 549 000	2%	42 520 240	12%
Tarnowskie Góry	182 630 825	5 965 000	3%	8 831 617	5%
Rybnik	582 288 126	10 353 150	2%	63 741 394	11%
Tychy	822 883 796	18 375 891	2%	76 202 527	9%
Gdynia	1 027 595 622	80 369 746	8%	138 931 761	14%
Warszawa	11 986 760 558	1 139 564 508	10%	b.d.	b.d.

Uwagi do tabeli:

\* – w odniesieniu do gmin spoza KZK GOP podana została wielkość wydatków na lokalny transport zbiorowy, zapisana w budżecie gminy



Tabela 3  
Wydatki na lokalny transport zbiorowy w przeliczeniu na mieszkańca gminy

Gmina	Liczba mieszkańców	składka do KZK GOP *	
		[zł]	[na 1 mieszk.]
Będzin	58 747	14 249 627	242,56
Bobrowniki	11 335	2 327 000	205,29
Bytom	183 829	21 598 000	117,49
Chełm Śląski	5 789	694 500	119,97
Chorzów	113 314	10 902 157	96,21
Czeladź	33 848	3 921 568	115,86
Dąbrowa Górnicza	128 315	16 000 000	124,69
Gierałtowice	10 776	1 750 000	162,40
Gliwice	196 669	14 082 932	71,61
Imielin	8 071	390 000	48,32
Katowice	309 621	49 956 000	161,35
Knurów	39 283	2 465 000	62,75
Mysłowice	74 998	5 001 500	66,69
Piekary Śląskie	58 832	7 500 000	127,48
Psary	11 356	2 503 694	220,47
Pyskowice	19 025	1 400 000	73,59
Radzionków	17 192	1 170 000	68,05
Ruda Śląska	143 930	15 025 187	104,39
Siemianowice Śl.	71 118	5 226 000	73,48
Siewierz	12 174	1 455 000	119,52
Sławków	6 901	847 000	122,74
Sosnowiec	221 259	26 733 000	120,82
Świętochłowice	54 360	4 700 000	86,46
Wojkowice	9 299	1 713 000	184,21
Zabrze	188 401	17 000 000	90,23
<b>KZK GOP (łącznie)</b>	<b>1 988 442</b>	<b>228 611 165</b>	<b>114,97</b>
Jaworzno	95 228	7 549 000	79,27
Tarnowskie Góry	60 857	5 965 000	98,02
Rybnik	141 177	10 353 150	73,33
Tychy	129 475	18 375 891	141,93
Gdynia	249 257	80 369 746	322,44
Warszawa	1 709 781	1 139 564 508	666,50

Uwagi do tabeli:

\* – w odniesieniu do gmin spoza KZK GOP podana została wielkość wydatków na lokalny transport zbiorowy, zapisana w budżecie gminy

#### 4. PODSUMOWANIE

Transport miejski jest finansowany z dwóch podstawowych źródeł – przychodów ze sprzedaży usług oraz dotacji. Sposób finansowania działalności instytucji i przedsiębiorstw transportu miejskiego zależy od ich formy organizacyjno-prawnej.

Dotacje, będące wydatkami budżetowymi, stanowią dofinansowanie działalności transportu miejskiego ze środków publicznych. Realizowane są w ten sposób cele polityki społecznej i transportowej. Dotacje mają charakter planowy, co wynika z procedury uchwalania budżetów jednostek samorządowych. Dotacje przekazywane są organizatorowi transportu lub bezpośrednio operatorom (przewoźnikom).

Analiza zebranych danych pozwala stwierdzić, że gminy konurbacji górnośląskiej dofinansowują transport zbiorowy w znacznie mniejszym stopniu niż inne miasta. Jednocześnie wydatki na drogi publiczne stanowią dużo większą część budżetów. W praktyce oznacza to pogarszający się stan transportu publicznego i zwiększanie uzależnienia od samochodów osobowych. Motoryzacja indywidualna staje się coraz bardziej atrakcyjna dla mieszkańców, a brak inwestycji w transport publiczny powoduje, że staje się on coraz mniej konkurencyjny.

## Bibliografia

1. 7 ustaleń w sprawie organizacji i finansowania komunikacji zbiorowej w aglomeracji katowickiej. Komunikacja Publiczna nr 3(20).
2. Analiza wykonania budżetu państwa i założeń polityki pieniężnej, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 1995, 1996, 1997, 1998.
3. Aneks nr 1 z dnia 13 września 2000 r. do Porozumienia nr DR4/DZ162/DO176/2000 (760/KT/2000).
4. Aneks nr 2 z dnia 28 marca 2001 r. do Porozumienia nr DR4/DZ162/DO176/2000 (760/KT/2000).
5. Aneks nr 4 z dnia 27 maja 2002 r. do Porozumienia nr DR4/DZ162/DO176/2000 (760/KT/2000).
6. Derek J.: Tramwaje na zwrotnicy, Dziennik Zachodni nr 260, 6 listopada 1999 r.
7. Dydkowski G.: Jak gmina wylicza dotacje? Komunikacja Publiczna nr 1.
8. Finansowanie komunikacji miejskiej w aglomeracji katowickiej w latach 1999-2003. Komunikacja Publiczna nr 2(27).
9. Halor J.: Ocena likwidacji linii tramwajowej nr 12 Chorzów – Siemianowice Śląskie, Transport Miejski i Regionalny, nr 05/2009.
10. Jak finansować transport zbiorowy? Komunikacja Publiczna nr 1(18).
11. Mazur B.: Postulowane kierunki zmian systemu finansowania statutowego KZK GOP w Katowicach, Transport i Komunikacja, nr 5-6/2004.
12. Porozumienie nr DR4/DZ162/DO176/2000 (760/KT/2000) z dnia 27 stycznia 2000 r. w sprawie tworzenia zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji katowickiej.
13. Środki na linie wojewódzkie, Komunikacja Publiczna nr 3(20).
14. Uchwała nr LX/12/2003 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 15 kwietnia 2003 r. w sprawie braku współfinansowania przez Samorząd Województwa Śląskiego systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji katowickiej.
15. Uchwała nr LX/13/2003 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 15 kwietnia 2003 r. w sprawie upoważnienia Zarządu KZK GOP do rozwiązania umowy z Tramwajami Śląskimi S.A.
16. Uchwała nr XLIII/12/99 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 29 października 1999 r. w sprawie przyjęcia zmiany Statutu KZK GOP.

17. Uchwała nr LXXV/1/2006 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 16 marca 2006 r. w sprawie przyjęcia Statutu KZK GOP.
18. Uchwała nr XCV/8/2009 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 17 lutego 2009 r. w sprawie przyjęcia zmian Statutu KZK GOP.
19. Uchwała nr XCV/3/2009 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 17 lutego 2009 r. w sprawie zmiany uchwały Zgromadzenia KZK GOP nr LCIV/51/2008 z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie planu finansowego Związku na 2009 r.
20. Uchwała nr XCIX/24/2009 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 8 grudnia 2009 r. w sprawie planu finansowego KZK GOP na 2010 r.
21. Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. 1998.96.603, z późn. zm.).
22. Ustawa z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. 1991.18.80, z późn. zm.).
23. Uzasadnienie do uchwały nr XLIII/12/99 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 29 października 1999 r. w sprawie przyjęcia zmiany Statutu KZK GOP. Komunikacja Publiczna nr 5(22).
24. Wnioski ze spotkania w sprawie Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach z dnia 3 marca 1999 roku. Komunikacja Publiczna nr 1(18).
25. Zagożdżon B.: Komunikacja miejska w Polsce w okresie transformacji. Analiza na przykładzie wybranych miast. Monografie, nr 48, Radom 2001.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiełło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego