

REGIONALIZACJA KOLEI W POLSCE I WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM*

DATA PRZEŚLANIA: 22.10.2018, DATA AKCEPTACJI: 14.01.2019, KODY JEL: R49

Tadeusz Bocheński, Sebastian Wojtkiewicz

Uniwersytet Szczeciński
tadeusz.bochenski@usz.edu.pl
sebastianwojtkiewicz@gmail.com

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono modele organizacji przewozów regionalnych w polskich województwach. Omówiono proces usamorządowienia kolei, przewoźników obsługujących kolejowe przewozy regionalne i normalnotorowe linie kolejowe przejęte przez samorządy w celu prowadzenia przewozów. Wskazano na rezultaty, jakie przyniosła reorganizacja kolejowych przewozów regionalnych. Szerzej omówiono funkcjonowanie przewozów regionalnych w województwie zachodniopomorskim.

W 2018 roku na polskim rynku kolejowych przewozów regionalnych funkcjonowali przewoźnicy państwowo-samorządowi, samorządowi i prywatni. Dwoch przewoźników posiadało własne linie kolejowe. Pojedyncze linie lub ich odcinki należały do samorządów zarówno wojewódzkich, jak i lokalnych. Specyficzna sytuacja miała miejsce w województwie zachodniopomorskim, gdzie przewozy wykonywała państwowo-samorządowa spółka PR, ale cały tabor oraz część infrastruktury do jego utrzymania były własnością samorządu województwa zachodniopomorskiego.

SŁOWA KLUCZOWE

kolei, przewozy regionalne, usamorządowienie

WPROWADZENIE

W artykule przedstawiono modele organizacji przewozów regionalnych w polskich województwach. Wskazano na początki powstawania kolei regionalnych i podstawy prawne, które umożliwiły proces usamorządowienia i regionalizacji kolei w Polsce. Omówiono przewoźników obsługujących kolejowe przewozy regionalne oraz linie kolejowe przejęte przez samorządy od PKP w celu

* Artykuł finansowany ze środków dotacji celowej MNiSzW służących rozwojowi młodych naukowców i uczestników studiów doktoranckich w 2018 roku.

prowadzenia przewozów. Pominięto jednak koleje wąskotorowe. Ukazano rezultaty, jakie przyniosła reorganizacja kolejowych przewozów regionalnych. Szerzej omówiono funkcjonowanie przewozów regionalnych w województwie zachodniopomorskim, gdyż sytuacja w tym województwie była inna niż w pozostałych.

Na wstępie warto zdefiniować pojęcia „regionalizacja kolei” i „usamorządowienie kolei” oraz „przewozy regionalne”, gdyż są podstawowe dla dalszych rozważań.

Regionalizacja kolei rozumiana jest jako przekazanie władzom samorządowym odpowiedzialności za organizowanie i finansowanie przewozów kolejowych. Usamorządowienie kolei oznacza przekazanie samorządom praw własności do państwowych spółek kolejowych. Kolejowe przewozy regionalne definiowane są jako przewozy pasażerskie wykonywane w obrębie jednego województwa wraz z połączeniami do województw sąsiednich (Ustawa, 2003, art. 4, pkt 20). Choć pojęcie to w wyniku nowelizacji przepisów zniknęło z ustawy, nadal jest używane, a przewozy te stanowią odrębny segment pasażerskich przewozów kolejowych (Drewnowski, 2017; Górny, 2013). Organizatorem tych przewozów są samorządy województw. Wyodrębnić można także przewozy aglomeracyjne, choć poza pociągami uruchamianymi przez SKM Warszawa są one także zamawiane przez samorządy województw. W znowelizowanej ustawie o transporcie kolejowym (Ustawa, 2003) i ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (Ustawa, 2010) wyróżnia się przewozy wojewódzkie – w obrębie jednego województwa i do najbliższej stacji w sąsiednim województwie oraz lokalne: powiatowe, powiatowo-gminne, gminne i metropolitalne. Zakres badań w niniejszym artykule obejmuje zdefiniowane powyżej przewozy regionalne łącznie z aglomeracyjnymi oraz należącą do samorządów infrastrukturę kolei normalnotorowych.

1. REGIONALIZACJA KOLEI W POLSCE

Regionalizacja kolei w zakresie przewozów pasażerskich w Polsce była efektem reformy kolei na przełomie XX i XXI wieku. Oprócz przejścia odpowiedzialności za organizację przewozów polegała ona na przejmowaniu infrastruktury kolejowej od PKP lub budowie nowej oraz tworzeniu własnych przewoźników przez samorządy. W efekcie na rynku kolejowym pojawiły się nowe podmioty należące do samorządów, tj. przewoźnicy i zarządcy infrastruktury, których obszar działalności był ograniczony do danej aglomeracji lub regionu.

Pierwszą próbę stworzenia kolei regionalnych w Polsce po transformacji ustrojowej podjęto w województwie zielonogórskim w 1992 roku. Utworzono spółkę Lubuskie Koleje Regionalne (LKR), która miała obsługiwać przewozy na regionalnych liniach kolejowych, którymi nie było zainteresowane PKP. LKR ruszyła w maju 1993 roku, a w lutym 1994 roku zakończyła działalność. W tym czasie prowadziła przewozy na sześciu liniach o łącznej długości 163,5 km. Ze względu na monopolistyczne działania PKP i brak odpowiednich regulacji prawnych spółka nie mogła uruchomić planowanych przewozów towarowych, które miały być źródłem zysku. Uruchamiane pociągi pasażerskie przynosiły jedynie straty, które tylko częściowo były pokrywane z dotacji. Sytuacja ta doprowadziła spółkę do upadku, a linie kolejowe, po których jeździły pociągi LKR, zlikwidowano (Bocheński, 2012; Górny, 2013).

Do idei regionalnych przewoźników kolejowych powrócono po restrukturyzacji PKP i otwarciu rynku kolejowego. Przełom nastąpił na początku XXI wieku w wyniku wprowadzenia ustawy

o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Ustawa, 2000), ustawy o transporcie kolejowym (Ustawa, 2003) i ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Ustawa, 2003). Od 2004 roku wprowadzono obowiązek finansowania regionalnych przewozów pasażerskich ze środków własnych samorządu wojewódzkiego. Obowiązek ten został również zapisany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (Ustawa, 2010).

W 2008 roku nastąpiło usamorządowanie głównego przewoźnika obsługującego segment przewozów regionalnych w Polsce, czyli PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PKP PR), poprzez rozdzielenie udziałów pomiędzy wszystkie 16 województw. Spółka została jednocześnie częściowo oddłużona. Pod koniec 2009 roku zmieniono nazwę na Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR). Podział udziałów był kontrowersyjny m.in. dlatego, że najwięcej udziałów otrzymało województwo mazowieckie, które już wówczas posiadało własnego przewoźnika i nie korzystało z usług PR¹. Ze względu na brak wewnętrznej restrukturyzacji oraz problemy z zarządzaniem i finansowaniem PR stanęły na krawędzi bankructwa. Dodatkowo część połączeń regionalnych przejęły nowo utworzone spółki wojewódzkie. W 2015 roku większościowy pakiet udziałów w PR przejęła należąca do Skarbu Państwa Agencja Rozwoju Przemysłu SA (ARP). Nastąpiła zatem renacjonalizacja tego przewoźnika (Drewnowski, 2017). Od grudnia 2016 roku przewoźnik ten uruchamia pociągi pod marką Polregio (Madryas, 2016).

W latach 2004–2018 powstało siedmiu regionalnych przewoźników kolejowych, w tym sześciu należących do samorządów województw: mazowieckiego, dolnośląskiego, wielkopolskiego, śląskiego, łódzkiego i małopolskiego oraz jeden należący do Miasta Warszawa. Przy czym Koleje Mazowieckie powstały w 2004 roku jako spółka powołana wspólnie przez PKP PR i samorząd województwa mazowieckiego, który ostatecznie w 2008 roku przejął 100% udziałów (Taylor, Ciechański, 2011). Pozostałe spółki, czyli: Koleje Dolnośląskie SA (KD), Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. (KW), Koleje Śląskie Sp. z o.o. (KS), Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. (ŁKA), Koleje Małopolskie Sp. z o.o. (KMŁ) i Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie (SKM Warszawa), zostały utworzone od podstaw przez samorządy. SKM Warszawa obsługiwała wyłącznie pociągi na terenie aglomeracji warszawskiej kursujące po torach PKP PLK (Szybka Kolej Miejska..., 2018), natomiast pozostali wymienieni przewoźnicy obsługiwali połączenia regionalne kursujące po infrastrukturze PKP PLK oraz liniach należących do samorządów.

Poza wymienionymi wyżej przewoźnikami działało jeszcze dwóch operatorów kolejowych skupiających się na przewozach aglomeracyjnych: Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD) i PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Trójmieście (PKP SKM). Posiadali oni własną infrastrukturę kolejową i jednocześnie byli przewoźnikami. W latach 2005–2007 dokonano komunalizacji WKD. PKP sprzedała udziały w spółce specjalnie utworzonemu konsorcjum samorządowemu, w którego skład wszedł samorząd województwa mazowieckiego i sześć gmin położonych na trasie WKD: Pruszków, Podkowa Leśna, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów i Michałów. Pierwotnie do konsorcjum miał przystąpić także samorząd Miasta Stołecznego Warszawa, ale wycofał się z objęcia swoich udziałów. Natomiast w 2006 roku rozpoczęto analogiczny proces w spółce PKP SKM (Taylor, Ciechański, 2011). Część udziałów objęło województwo pomorskie i niektóre miasta

1 Więcej informacji na ten temat zawierają opracowania: Górny (2013), Kamola, Malinowski (2008), Król, Taczanowski (2016). Ocenę usamorządowania kolei zawiera także artykuł Engelhardta (2014).

konurbacji trójmiejskiej. W tym przypadku proces ten został jednak wstrzymany. W 2018 roku grupa PKP posiadała 67,9% udziałów, samorząd województwa pomorskiego – 10,4%, Gdańsk – 12,8%, Gdynia – 5,4%, Sopot – 2,1%, Pruszcz Gdański – 1,2% i Rumia – 0,2% (BIP PKP SKM, 2018). Udziały samorządu województwa i miasta Gdańska wzrosły w ostatnich latach w stosunku do pierwotnego podziału w wyniku inwestycji tychże samorządów m.in. w infrastrukturę zarządzaną przez PKP SKM. Usamorządowienia spółki chcą zarówno samorządy województwa i miast konurbacji trójmiejskiej, jak i stowarzyszenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (Trójmiejska SKM..., 2018).

Oferta i zasięg obsługi spółek samorządowych stopniowo wzrastały. Początkowo spółki KD i KW obsługiwały tylko wybrane linie niezelektryfikowane, a KS, ŁKA i KMŁ wybrane linie zelektryfikowane, w tym w ramach obsługi aglomeracji Łodzi i Krakowa. Z początkiem rozkładu jazdy 2012/2013 KS przejęły całość przewozów w województwie śląskim, choć nastąpiło to z dużymi problemami, wynikającymi m.in. z nieprzygotowania organizacyjnego spółki i braku taboru (Drewnowski, 2017). Proces przejmowania obsługi przewozów regionalnych od PR był niejednokrotnie powiązany z modernizacją linii kolejowych o znaczeniu regionalnym oraz zakupami taboru przez samorządy wojewódzkie (Bocheński, 2016). W 2017 roku praca eksploatacyjna w zakresie przewozów regionalnych wyniosła 79,2 mln pociągokilometrów, w tym 42,5% wykonały PR, 45,5% przewoźnicy samorządowi, 11,1% PKP SKM, a 0,9% prywatna Arriva.

Przewoźnicy uruchamiali codziennie ponad 4 tys. pociągów, w tym 43,3% PR, 46,4% przewoźnicy samorządowi, 7,2% PKP SKM, a 3,1% Arriva (tab. 1). Przewoźnicy samorządowi poza PR obsługiwali trasy o łącznej długości ponad 4 tys. km (tab. 1, ryc. 1).

Zupełnie inną drogą poszedł samorząd województwa kujawsko-pomorskiego, który w 2007 roku w wyniku przetargu powierzył obsługę wybranych niezelektryfikowanych linii na swoim terenie konsorcjum PCC Rail Jaworzno i Arriva Polska (obecnie Arriva RP należąca do grupy DB). Do 2018 roku był to jedyny samorząd w Polsce, który zdecydował się na organizację otwartego przetargu na obsługę przewozów regionalnych.

Specyficzna sytuacja występowała na terenie województwa zachodniopomorskiego, w którym przewozy obsługiwały PR – zostało to opisane w dalszej części niniejszego artykułu.

Tabela 1. Długość obsługiwanych linii, praca eksploatacyjna i liczba uruchamianych pociągów regionalnych w 2017 roku według przewoźników

Przewoźnik	PR	KM	KD	KW	KS	KMŁ	ŁKA	PKP SKM	SKM W	WKD	Arriva
Długość tras [km]	b.d.	1542	1385	726	773	544	330	154	241	61	499
Praca eksploatacyjna [mln pockm]	33,65	17,47	4,05	2,85	5,48	1,34	1,13	8,8	2,76	0,94	0,75
Liczba pociągów uruchamianych na dobę	1800*	800*	180	165	300*	114	112	300*	86	174	130*

* Dane przybliżone.

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególnych przewoźników.



Rysunek 1. Linie kolejowe, po których kursowały pociągi regionalne obsługiwane przez przewoźników innych niż PR w rozkładzie jazdy 2017/2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez poszczególnych przewoźników.

Reorganizacja kolejowych przewozów regionalnych następowała dość chaotycznie. Konceptcje i plany przyjmowane przez kolejne rządy były realizowane częściowo, a następnie zmieniane. Działania władz państwowych prowadziły do przetransferowania odpowiedzialności za organizację przewozów regionalnych na samorządy wojewódzkie. Zaniechano przy tym trudnej restrukturyzacji PKP PR. Państwo wycofało się zatem z kształtowania przewozów kolejowych w tym segmencie rynku (Król, Taczanowski, 2016). Nadal nierozwiązana jest do końca kwestia funkcjonowania spółki PR i roli, jaką powinna pełnić. Natomiast niedokończona komunalizacja PKP SKM utrudnia integrację transportu w konurbacji trójmiejskiej.

Ze względu na uwarunkowania funkcjonowania kolejowych przewozów regionalnych wyróżnić można cztery okresy odpowiadające etapom regionalizacji kolei w Polsce:

1. 2001–2003 – samorządy województw nie wykazywały specjalnego zainteresowania transportem kolejowym, a ich rola ograniczała się do przekazywania dotacji na przewozy ze środków otrzymanych na ten cel z budżetu państwa. Środki te były jednak niewystarczające i niższe od założonych (Górny, 2013). Spowodowało to ograniczenie liczby uruchamianych pociągów i problemy finansowe spółki PKP PR (Król, Taczanowski, 2016).
2. 2004–2008 – od 2004 roku nałożono na samorządy wojewódzkie obowiązek finansowania kolejowych przewozów regionalnych ze środków własnych. Spowodowało to wzrost zainteresowania władz samorządowych transportem kolejowym – wzrosło finansowanie tych przewozów oraz rozpoczęły się zakupy taboru do ich obsługi. W latach 2004–2008 największą część środków na rozwój regionalnego transportu kolejowego przeznaczały województwa: mazowieckie, śląskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie (Górny, 2013). Przewozy regionalne i aglomeracyjne

w tym czasie wykonywały: PKP PR, KM, PKP SKM i WKD. Powstał także pierwszy utworzony od podstaw przewoźnik samorządowy – KD.

3. 2008–2015 – w 2008 roku nastąpiło usamorządowanie – udziały w PKP PR zostały przekazane samorządom 16 województw, a pełnym właścicielem KM stał się samorząd województwa mazowieckiego. Powstały także kolejowe spółki samorządowe, które zaczęły przejmować obsługę poszczególnych linii od PKP PR. Rozpoczęło działalność czterech kolejnych przewoźników samorządowych: KW, KŚ, ŁKA i KMŁ. Wzrosły zakupy nowego taboru, w tym elektrycznych zespołów trakcyjnych (Wojtkiewicz, Bocheński, 2018).
4. Od 2015 roku – w 2015 roku nastąpiła renacjonalizacja spółki PR, której głównym udziałowcem została ARP. Prowadzona jest restrukturyzacja spółki i rozpoczęła się wymiana taboru (Madrjas, 2017; Przybylski, 2017). Do użytku oddano linię PKM – najdłuższą linię kolejową wybudowaną po 1989 roku, która ma znaczenie przede wszystkim regionalne dla dojazdów z Kaszub bezpośrednio do Gdańska.

Regionalizacja kolei doprowadziła do znaczącego wzrostu wydatków na transport kolejowy, zarówno w zakresie dopłat do przewozów, jak i taboru. Należy pamiętać, że kolej zarządzana w całości przez PKP była od lat niedoinwestowana. Samorządy przeznaczały środki na zakup taboru – początkowo głównie autobusów szynowych, a w kolejnych latach także na modernizację starych i zakup nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (Górny, 2013). Inwestycje taborowe były współfinansowane ze środków pomocowych UE oraz Funduszy Norweskich (Norway Grants) i Szwajcarskich (Swiss Contribution). Przyczyniło się to do zmniejszenia kosztów eksploatacji zwłaszcza na liniach niezelektryfikowanych i zwiększenia komfortu podróży, a także do rozwoju polskich producentów taboru kolejowego². Tabor kolejowy kupowany lub modernizowany przez samorządy był przekazywany w użytkowanie lub dzierżawiony przewoźnikom, w tym także PR.

Część samorządów wojewódzkich stała się właścicielami przewoźników, co w połączeniu z pełnieniem funkcji organizatora transportu kolejowego budzi pewne zastrzeżenia co do funkcjonowania rynku kolejowego w danym regionie. Instytucja finansująca przewozy regionalne jest w tym przypadku jednocześnie kluczowym udziałowcem beneficjenta tych dotacji. Taylor i Ciechański (2011, s. 211) wskazują, że w takiej sytuacji „istnieje ryzyko przekształcenia ogólnopolskiego monopolu PR w regionalne monopole spółek samorządowych. Może bowiem dochodzić do nierównego traktowania podmiotów, które będą zainteresowane prowadzeniem kolejowych przewozów pasażerskich w ramach służby publicznej”. Jednocześnie dzięki temu samorządy wojewódzkie zyskały realny wpływ na kształtowanie oferty przewozowej.

Od 2015 roku odnotowuje się wzrost liczby pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w Polsce, choć wielkość przewozów wciąż jest niższa niż w 2000 roku, kiedy kolej przewiozła łącznie ponad 360 mln pasażerów. Przewoźnicy realizujący kolejowe przewozy regionalne i aglomeracyjne przewozili corocznie ponad 80% pasażerów kolei (Statystyka..., 2018). Widoczny w ostatnich latach wzrost przewozów poszczególnych przewoźników regionalnych i ich udziału w rynku był przede wszystkim spowodowany przejmowaniem pasażerów PR oraz reaktywacją i zwiększeniem liczby połączeń. W latach 2011–2018 PR odnotowały 26-procentowy spadek liczby pasażerów i 15,3-procentowy spadek udziału w rynku, przewoźnicy samorządowi zaś osiągnęli

2 Więcej na temat rozwoju przemysłu taboru kolejowego w Polsce po transformacji ustrojowej można znaleźć w artykule Wojtkiewicza i Bocheńskiego (2018).

łącznie wzrost w wysokości 15,6%. Niewielki spadek przewozów odnotowały w tych latach KM oraz PKP SKM i Arriva (tab. 2).

Tabela 2. Wielkość kolejowych przewozów pasażerskich i udział przewoźników według liczby przewiezionych pasażerów w latach 2011–2018 w Polsce.

Przewoźnik		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Wielkość przewozów [mln pas.]	ogółem	264,52	273,90	270,40	269,07	280,31	292,55	303,56	310,29
	regionalnych*	226,99	238,08	239,17	243,01	247,06	253,44	260,18	263,62
Udział w rynku przewozów kolejowych [%]	PKP IC	13,81	12,87	11,36	9,49	11,13	13,17	14,11	14,87
	PR	41,48	36,88	31,39	29,48	27,41	27,16	26,31	26,17
	KM	20,57	21,58	23,09	23,26	22,56	20,81	20,44	19,24
	KD	0,34	0,67	0,90	1,34	1,86	2,50	3,09	3,78
	KW	0,21	1,22	2,00	2,69	2,63	2,82	2,67	3,53
	KS	0,68	3,33	6,04	5,96	5,67	5,24	5,18	5,47
	KMŁ	–	–	–	0,01	0,64	1,64	1,89	2,08
	ŁKA	–	–	–	0,13	0,58	0,86	1,27	1,52
	PKP SKM	14,51	13,44	13,02	13,28	13,28	14,31	13,94	13,61
	SKM Warszawa	4,33	6,30	8,35	9,51	9,03	8,14	7,60	6,1
	WKD	2,77	2,59	2,74	2,95	2,95	2,35	2,55	2,77
	Arriva	0,92	0,91	0,92	1,71	1,53	0,80	0,77	0,69
	UBB	0,19	0,18	0,18	0,18	0,18	0,17	0,17	0,16
Pozostali	0,18	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	

* Łącznie z aglomeracyjnymi, bez: UBB, PKP IC i pozostałych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystyka przewozów pasażerskich (2018).

Oferta kolejowych przewozów regionalnych była zróżnicowana w poszczególnych województwach. Ogólnie w pierwszych dwóch wskazanych okresach/etapach regionalizacji liczba połączeń i długość sieci kolejowej wykorzystywanej do przewozów pasażerskich spadły. Po 2008 roku odnotowano zwiększenie liczby połączeń oraz reaktywację przewozów regionalnych na kilku liniach (Król, Taczanowski, 2016).

Wyróżnić można cztery modele organizacji przewozów regionalnych w polskich województwach:

- otwarty przetarg i umowa na usługi przewozowe (kujawsko-pomorskie),
- własny przewoźnik, któremu powierza się wykonywanie przewozów (mazowieckie, śląskie, wielkopolskie, dolnośląskie, małopolskie i łódzkie),
- własny tabor i zaplecze oraz współpraca z PR, któremu powierza się wykonywanie przewozów (zachodniopomorskie),
- częściowo własny tabor i współpraca z PR, któremu powierza się wykonywanie przewozów (lubuskie, opolskie, świętokrzyskie, podkarpackie, lubelskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie).

Powierzenie przewozów lub wyłonienie ich wykonawcy w przetargu może dotyczyć wszystkich połączeń w danym województwie albo wybranych linii.

Dużym mankamentem był brak integracji taryfowej wszystkich przewoźników. Każdy z przewoźników prowadził sprzedaż biletów we własnym zakresie.

Innym aspektem regionalizacji kolei było przejmowanie od PKP infrastruktury. Zgodnie z ustawą o prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” linie kolejowe niemające znaczenia państwowego mogły być przekazane nieodpłatnie na własność jednostce samorządu terytorialnego w celu jej dalszej eksploatacji lub w celu innego zagospodarowania, jeśli linia została przeznaczona do likwidacji. Zbędna infrastruktura mogła także być sprzedana zainteresowanym przedsiębiorcom. Procedury zbywania nieruchomości kolejowych muszą się odbywać za zgodą ministra właściwego do spraw transportu (Ustawa, 2000, art. 18d). Infrastrukturą kolejową przejętą od PKP PLK w celu prowadzenia ruchu kolejowego oraz wybudowaną przez samorządy zarządzały w 2018 roku cztery spółki, w tym dwie samorządowe i dwie prywatne (tab. 3). Województwo pomorskie powołało w 2010 roku spółkę Pomorska Kolej Metropolitalna SA (PKM), której zadaniem była budowa, a następnie zarządzanie linią kolejową Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa wraz z łącznicą w kierunku Rębiechowa. W województwie dolnośląskim liniami przejętymi przez samorząd zarządzała Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (DSDiK). W pozostałych przypadkach samorządy lokalne przekazały zarządzanie własnymi liniami kolejowymi prywatnym podmiotom, np. PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (PMT LK) lub SKPL. Łączna długość normalnotorowych linii kolejowych przejętych przez samorządy, na których prowadzony był ruch kolejowy, w 2018 roku wynosiła 112 km. Po liniach PKM kursowały pociągi PKP SKM, a po liniach DSDiK pociągi KD. Na pozostałych liniach jeździły pociągi turystyczne w sezonie letnim, z Koszalina do Mielna uruchamiane przez PR, natomiast do Węgorzewa i Bytowa przez SKPL Sp. z o.o. (Bocheński, 2016). W 2018 roku SKPL nie uruchomiło przewozów na tych liniach.

Tabela 3. Normalnotorowe linie kolejowe w Polsce należące do samorządów w 2018 roku

Nr	Relacja	Długość	Zarządca	Właściciel
427	Mścice – Mielno Koszalińskie	5,3	PMT LK	miasto Koszalin
212	Lipusz – Bytów	24,3	SKPL	gmina Bytów
248	Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa	18,0	PKM	województwo pomorskie
253	Gdańsk Rębiechowo – Rębiechowo	1,4		
259	Karolewo – Węgorzewo	30,6	SKPL	powiat węgorzewski
326	Wrocław Zakrzów – Trzebnica	18,6	DSDiK	województwo dolnośląskie
311	Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce GP	14,7		

GP – granica państwa

Źródło opracowanie własne na podstawie: Stankiewicz, Stiasny (2014); informacje zarządców infrastruktury.

2. FUNKCJONOWANIE PRZEWOZÓW REGIONALNYCH W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM

Kolejowe przewozy regionalne na terenie województwa zachodniopomorskiego w całości obsługiwał zachodniopomorski oddział spółki Przewozy Regionalne. W latach 2010–2011 samorząd województwa zachodniopomorskiego rozważał utworzenie własnego przewoźnika kolejowego (Włodarczyk, 2010; Uchwała, 2011). Do realizacji tych planów jednak nie doszło.

Wielkość wykonanej pracy przewozowej na terenie województwa w latach 2004–2011 wrosła o 1,67 mln pkm. W 2011 roku wykonano największą pracę przewozową wynoszącą 6 mln pkm. Po 2011 roku nastąpił spadek pracy przewozowej o 0,65 mln pkm. W latach 2012–2017 praca przewozowa kształtowała się poziomnie od 5,24 mln pkm w 2014 roku do 5,35 mln pkm w 2012 roku. Nato-

miast wysokość dofinansowania rosła w analizowanym okresie, osiągając maksimum w 2016 roku, zaś stawka za 1 pkm wzrosła ponad dwukrotnie, osiągając maksimum w 2015 roku, a następnie zaczęła pomału spadać (tab. 4). Dodatkowo w sezonie letnim pociągi regionalne na trasach Koszalin – Mielno Koszalińskie i Sławno – Darłowo współfinansowane były z budżetów samorządów lokalnych (Wojtkiewicz, 2017). Linia do Mielna jako jedyna w województwie należała do samorządu lokalnego – miasta Koszalin. W dniu 5 grudnia 2016 roku podpisano bezprzetargową umowę z PR na obsługę pociągów regionalnych w województwie na kolejne 4 lata za kwotę 324 mln zł. Był to największy kontrakt PR (PR z czteroletnią..., 2016). Dodatkowymi kosztami, jakie ponosił urząd marszałkowski, były ubezpieczenie pojazdów i naprawy od czwartego poziomu utrzymania wwyż. Przewoźnik, czyli PR oddział zachodniopomorski, wykonywał we własnym zakresie sprzątanie i naprawy pojazdów od pierwszego do trzeciego poziomu utrzymania. Ponadto zajmował się procedurą zgłaszania szkód do ubezpieczyciela. Czynności te były wliczone w koszty dofinansowania przewozów.

Tabela 4. Dofinansowanie pociągów uruchamianych przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w województwie zachodniopomorskim (ceny bieżące) oraz liczba uruchamianych pociągów w latach 2001–2017

Rok	Wykonana praca przewozowa [pkm]	Wysokość dofinansowania		Średnia dobowo liczba pociągów*
		kwota [zł]	dofinansowanie na 1 pkm [zł]	
2004	4 238 028	27 000 000,00	6,37	168
2005	3 935 198	27 200 000,00	6,91	158
2006	4 468 177	30 430 438,00	7,17	169
2007	4 888 691	35 000 000,00	7,16	179
2008	5 638 996	40 699 125,00	7,22	191
2009	5 858 021	47 391 388,00	8,09	204
2010	5 995 837	68 772 242,00	11,47	214
2011	6 001 702	74 940 000,00	12,49	217
2012	5 348 140	73 831 289,10	13,81	175
2013	5 296 642	75 900 885,55	14,33	170
2014	5 245 320	78 700 000,00	15,31	176
2015	5 339 980	77 601 330,00	15,92	179
2016	5 251 449	80 729 552,00	15,37	184
2017	5 258 439	80 451 895,00	15,30	196

* Bez pociągów sezonowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego.

Urząd Marszałkowski z wykorzystaniem funduszy UE zakupił nowy tabor kolejowy, który następnie dzierżawił przewoźnikowi, czyli PR. W 2015 roku tabor wykorzystywany w przewozach regionalnych na terenie województwa zachodniopomorskiego w 52,38% stanowił własność PR, a w 47,62% samorządu wojewódzkiego (Wojtkiewicz, 2016). W wyniku kolejnych zakupów od 2018 roku wszystkie połączenia regionalne były obsługiwane wyłącznie nowym lub zmodernizowanym taborem należącym do województwa. Trzon taboru stanowiły nowe elektryczne zespoły trakcyjne typu Impuls – 40 składów (Zachodnie Pomorze..., 2018). Tym samym zachodniopomorski oddział PR stał się pierwszym, który nie obsługiwał połączeń własnym taborem, a jedynie

zapewniał obsługę pociągów. Warto podkreślić, że tabor należący do urzędu marszałkowskiego wyjeżdżał poza granice województwa, co było niespotykane na taką skalę w innych regionach w Polsce. Dotyczyło to pociągów relacji Szczecin – Zielona Góra, Kołobrzeg – Piła, Świnoujście – Poznań, Szczecin – Piła i Szczecin – Słupsk. W wyniku tych działań poprawiła się oferta oraz komfort nie tylko na połączeniach regionalnych w województwie zachodniopomorskim, ale także połączeń wychodzących poza granicę tego województwa.

Zachodniopomorski oddział PR dysponuje dwoma zakładami utrzymania taboru: na Wzgórzu Hetmańskim w Szczecinie oraz w Kołobrzegu. W Szczecinie obsługiwano głównie elektryczne zespoły trakcyjne (EZT), a w Kołobrzegu spalinowe zespoły trakcyjne (SZT). Oba te zakłady mogły wykonywać przeglądy do trzeciego poziomu utrzymania, co wpływało na mniejsze koszty utrzymania taboru. Zakłady te w latach 2001–2008 należały do PKP Cargo, od której PKP PR je dzierżawił. Potem razem z usamorządowaniem PKP PR w 2008 roku przeszły na własność PR (Chańko, 2010). W ostatnich latach zostały one rozbudowane dzięki zaangażowaniu samorządu wojewódzkiego. Urząd Marszałkowski wykupił od PR część terenu tych zakładów, na którym następnie wybudował nową infrastrukturę służącą do obsługi taboru należącego do samorządu. Były to m.in. nowa hala utrzymaniowa oraz symulator jazdy pociągu w Szczecinie. Obiekty te następnie wydzierżawił PR (Polregio ma..., 2018).

Sytuacja samorządu i PR w województwie zachodniopomorskim różniła się tym samym od innych województw, gdzie również przewozy wykonywały wyłącznie PR. Zachodniopomorski Urząd Marszałkowski dysponował własnym taborem – notabene w całości nowym lub zmodernizowanym oraz inwestował w unowocześnienie zaplecza technicznego do jego utrzymania. Tym samym w razie problemów z PR mógł dość łatwo nawiązać współpracę z innym przewoźnikiem lub powołać własną spółkę.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

W części województw zdecydowano się na przekazanie obsługi pociągów regionalnych innemu przewoźnikowi niż PR. Powierzenie obsługi przewozów własnej spółce kolejowej umożliwiło marszałkom poszczególnych województw prowadzenie własnej polityki w zakresie transportu kolejowego. Realizowano liczne inwestycje taborowe związane z zakupem nowych składów lub modernizacją starych odkupionych od PR.

Całość przewozów regionalnych w siedmiu województwach: lubuskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, świętokrzyskim i podkarpackim była obsługiwana przez PR. Poza zachodniopomorskim do pozostałych województw z tej grupy dojeżdżały także pociągi innych przewoźników operujących w sąsiednich województwach, ale tylko do najbliższego węzła kolejowego. Natomiast w województwie mazowieckim, a także w znacznym stopniu w śląskim, przewozy regionalne obsługiwały spółki samorządowe. W tym samym kierunku zmierzały także samorządy województw wielkopolskiego i dolnośląskiego.

Na polskim rynku kolejowych przewozów regionalnych w 2018 roku funkcjonowali zarówno przewoźnicy państwowo-samorządowi (PKP SKM i PR), samorządowi (KM, KD, KW, ŁKA, KS, KMŁ, SKM Warszawa, WKD), jak i prywatni (Arriva i SKPL Cargo). Ponadto działało dwóch samorządowych zarządców infrastruktury kolejowej: DSDiK we Wrocławiu i PKM w Gdańsku.

Natomiast spółki PKP SKM i WKD jednocześnie były przewoźnikami i posiadały własne linie kolejowe.

Samorząd województwa zachodniopomorskiego wypracował inny model organizacji przewozów regionalnych niż pozostałe województwa. Przewozy wykonywał PR, ale cały tabor oraz część infrastruktury do jego utrzymania dzierżawił od urzędu marszałkowskiego. Ponadto przewozy realizowane były w całości nowym lub zmodernizowanym taborem, który dodatkowo regularnie wyjeżdżał daleko poza granice województwa, m.in. do Poznania – było to niespotykane w innych województwach.

LITERATURA

- BIP PKP SKM (2018). Pobrane z: <https://bip.skm.pkp.pl/c4/majatek-i-struktura-wlasnosciova> (9.09.2018).
- Bocheński, T. (2012). Koleje regionalne w Polsce. W: S. Sitek (red.), *Stare i nowe problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej*. Zeszyt 3 (s. 37–50). Sosnowiec: Polskie Towarzystwo Geograficzne, Oddział Katowicki – Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi.
- Bocheński, T. (2016). Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20 (4), 62–71. DOI: 10.4467/2543859XPKG.16.023.6321.
- Chańko, A. (2010). *Jubileusz 50-lecia Lokomotywni Szczecin Wzgórze Hetmańskie 1960–2010*. Szczecin: PPH Zapół Dmochowski, Sobczyk.
- Drewnowski, A. (2017). Usamorządowanie kolei w Polsce – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość. W: M. Kapias, D. Keller (red.), *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce* (s. 465–481). Rybnik: Muzeum w Rybniku.
- Engelhardt, J. (2014). Usamorządowanie kolei regionalnych w Polsce – fakty i mity. *Logistyka*, 2, 40–50.
- Górny, J. (2013). *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Kamola, M., Malinowski, Ł. (2008). Kłopotliwy „Art. 33u”. *Rynek Kolejowy*, 4, 38–39.
- Król, M., Taczanowski, J. (2016). *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Madras, J. (2016). *PolRegio. Oto nowe logo i malatura marki Przewozów Regionalnych*. Pobrane z: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/polregio-o-to-nowe-logo-i-malatura-marki-przewozow-regionalnych-79334.html>.
- Madras, J. (2017). *Morawiecki: Na wymianę całego taboru PR trzeba trochę poczekać*. Pobrane z: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/morawiecki-na-wymiane-calego-taboru-pr-trzeba-troche-poczekac-84531.html>
- Polregio ma nowoczesny symulator Impulsa. Działa w Szczecinie* (2018). Pobrane z: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/polregio-otrzymalo-nowoczesny-symulator-impulsa-dziala-w-szczecinie-87679.html>
- PR z czteroletnią umową na przewozy w Zachodniopomorskiem* (2016). Pobrane z: <http://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/29122/pr-z-czteroletnia-umowa-na-przewozy-w-zachodniopomorskiem.html>.
- Przybylski, R. (2017). *Polregio z nowym taborem*. Pobrane z: <https://www.rp.pl/Koleje/304279903-Polregio-z-nowym-taborem.html>.
- Stankiewicz, R., Stiasny, M. (2014). *Atlas linii kolejowych Polski 2014*. Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter.
- Statystyka przewozów pasażerskich (2018). *Urząd Transportu Kolejowego*. Pobrane z: <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy-i-monitoring/statystyka-przewozow-pa/dane-archiwalne> (10.10.2018).
- Szybka Kolej Miejska (2018). Pobrane z: <http://www.skm.warszawa.pl/informacje-o-spolce.html> (15.09.2018).
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2011). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II. *Przegląd Geograficzny*, 83 (2), 205–231.
- Trojmiejska SKM powinna należeć do samorządów?* (2018). Portal Samorządowy. Pobrane z: <https://www.portalsamorzadowy.pl/gospodarka-komunalna/trojmiejska-skm-powinna-nalezec-do-samorzadow,110452.html>
- Uchwała nr VIII/102/11 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 20 września 2011 r. w sprawie wyrażenia stanowiska na temat kontynuacji przygotowań do utworzenia spółki samorządu województwa – operatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.
- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Dz.U. 2003, nr 203, poz. 1966.

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dz.U. 2010, nr 5, poz. 13.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Dz.U. 2003, nr 86, poz. 789, z późn. zm.
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Dz.U. 2000, nr 84, poz. 948.
- Włodarczyk, S. (2010). *Rewolucja na torach. Zarząd województwa rozważa utworzenie nowego przewoźnika*. Pobrane z: <https://gs24.pl/rewolucja-na-torach-zarzad-wojewodztwa-rozwaza-utworzenie-nowego-przewoznika/ar/5387202>.
- Wojtkiewicz, S. (2016). *Transport kolejowy w obsłudze przewozów pasażerskich pomiędzy miastami w województwie zachodniopomorskim*. Praca magisterska. Szczecin: Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Szczeciński.
- Wojtkiewicz, S. (2017). Funkcjonowanie regionalnego transportu kolejowego w województwie zachodniopomorskim w latach 2005–2015. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20 (1), 62–77. DOI: 10.4467/2543859XPKG.17.005.6734.
- Wojtkiewicz, S., Bocheński, T. (2018). Przemysł taboru kolejowego w Polsce. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 32 (3), 157–173.
- Zachodnie Pomorze ma 40 Impulsów* (2018). Pobrane z: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/zachodnie-pomorze-ma-40-impulsow-zdjecia-88579.html>.

RAILWAY REGIONALIZATION IN POLAND AND THE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP

SUMMARY

The article presents models of organization of regional transport in Polish voivodships. The process of railway management, of taking over the rail transport by the voivodeship self-governments, carriers servicing rail regional transport and standard gauge railway lines taken over by local governments to conduct transport are discussed. The results of the reorganization of rail regional transport were pointed out. The operation of regional transport in the West Pomeranian Voivodeship is discussed in more detail. On the Polish regional railway transport market functioned state-local, self-government and private carriers. Two carriers had their own railway lines. Individual lines or their sections belonged to both provincial and local self-governments. There are four models of regional transport organization in Polish voivodships. A specific situation took place in the West Pomeranian Voivodeship, where transport was performed by a state-local PR company, but the entire rolling stock and part of the infrastructure for its maintenance were owned by the self-government of the West Pomeranian Voivodeship.

KEYWORDS

railways, railway regionalization, regional rail transport

Translated by Tadeusz Bocheński