

TOMASZ KWARCINŚKI

prof. dr hab, prof., US, Uniwersytet
Szczeciński, Instytut Zarządzania,
ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin,
e-mail: tomasz.kwarcinski@
wzieu.pl

Rola województw samorządowych w rozwoju pasażerskich przewozów regionalnych w Polsce¹

Streszczenie: W artykule przedstawiono rolę województw samorządowych w rozwoju pasażerskich przewozów regionalnych w Polsce. Włączenie województw samorządowych w proces usamorzędowania transportu kolejowego w Polsce poprzedzone zostało restrukturyzacją przedsiębiorstwa PKP oraz nowym podziałem administracyjnym kraju. Szczególną uwagę zwrócono na kwestie związane z organizacją oraz dofinansowaniem regionalnego transportu pasażerskiego w Polsce. W tym zakresie ważnymi zadaniami województw samorządowych są: oddziaływanie na rozkład jazdy, dofinansowanie usług transportu publicznego, zakup nowego/modernizacja taboru, a także modernizacja infrastruktury liniowej i punktowej transportu kolejowego. Zwiększanie roli samorządów wojewódzkich w procesie usamorzędowania regionalnego transportu kolejowego w Polsce ma swoje odzwierciedlenie w rosnących wydatkach samorządów wojewódzkich na ten segment rynku.

Słowa kluczowe: transport pasażerski, transport kolejowy, kolejowe przewozy regionalne.

Wprowadzenie

Zwiększanie oddziaływania województw samorządowych na rynek cząstkowy związany z regionalnymi kolejowymi przewozami pasażerskimi dotyczy przede wszystkim sfer organizacji oraz dofinansowania usług transportu kolejowego.

Oddziaływanie polega głównie na zawieraniu umów z przedsiębiorstwem Przewozy Regionalne (PR) na świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej bądź też bezpośrednim przekazywaniu zadań przewozowych własnym podmiotom kolejowym. Umowy są podstawą do dofinansowania regionalnych przewozów kolejowych przez województwa samorządowe. Proces ten w literaturze przedmiotu określany jest jako usamorzędowanie kolejowych przewozów regionalnych.

Celem artykułu jest przedstawienie zmian w organizacji regionalnego transportu kolejowego w Polsce oraz roli w tym procesie województwa samorządowego.

Aspekty prawne usamorzędowania regionalnych przewozów kolejowych w Polsce

Włączenie samorządów wojewódzkich w sferę organizacji kolejowych przewozów regionalnych było związane z realizacją celów zawartych w *Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013*². Działanie to było skorelowane z wprowadzeniem nowego podziału administracyjnego kraju

(1999 r.)³ oraz restrukturyzacją przedsiębiorstwa PKP SA (2001 r.)⁴. Ponadto usamorzędowanie przewozów regionalnych w Polsce poprzedzone zostało wprowadzeniem *Ustawy o transporcie kolejowym (2003 r.)* oraz *o dochodach jednostek samorządowych (2003 r.)*. Poza organizacją rolą samorządów wojewódzkich było włączenie się w dofinansowanie coraz bardziej deficytowych połączeń regionalnych oraz zakup pojazdów szynowych. Do 2004 roku środki na ten cel pochodziły z budżetu centralnego⁵. Po 2004 roku środki na dotowanie regionalnych przewozów kolejowych były rezerwowane w budżetach samorządów, co związane było ze zwiększeniem ich udziałów w dochodach samorządów wojewódzkich z tytułu podatków CIT oraz PIT⁶.

Rzeczywiste usamorzędowanie kolei regionalnych nastąpiło w Polsce na przełomie 2008/2009. Wynikało z przekazania udziałów PKP PR z Grupy PKP na rzecz województw samorządowych (*proces usamorzędowania kolejowych przewozów regionalnych*)⁷. Udziały poszczególnych województw samorządowych były zróżnicowane. Zostały one określone Rozporządzeniem Rady Ministrów⁸, a ich wielkość była skorelowana z wielkością pracy przewozowej wykonywanej na terenie poszczególnych oddziałów przez PKP PR, a także powierzchni, liczby mieszkańców oraz długości linii kolejowych na obszarze danego województwa (tabela 1)⁹. Ważnym aspektem związanym z usamorzędowaniem transportu regionalnego w Polsce było również wejście przedstawicieli samorządów wojewódzkich w skład Rady Nadzorczej przedsiębiorstwa PR.

Wyjście przez przedsiębiorstwo PKP PR ze struktur PKP związane było ze zmianą nazwy przedsiębiorstwa. W 2009 roku powołano przedsiębiorstwo Przewozy Regionalne spółka z o.o. (PR). Zmianie tej towarzyszył *rebranding*, polegający na wprowadzeniu nowego logo oraz nowych barw korporacyjnych (błękit, granat, zieleń).

³ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, Dz.U. z 1998 nr 91, poz. 576 z późn. zm.

⁴ Ustawa z 8.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe, Dz.U. z 2000 nr 84, poz. 948.

⁵ Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 1997 nr 96, poz. 591), Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2003nr 86, poz. 789).

⁶ Szerzej na ten temat zob. J. Engelhardt, *Usamorzędowanie kolei regionalnych w Polsce – fakty i mity*, „Logistyka”, 2014, nr 2.

⁷ Zob. J. Engelhardt, *Usamorzędowanie kolei*, op.cit.

⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z 27.11.2008 r. w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Dz.U. z 2008 nr 218, poz. 1393.

⁹ J. Górny, *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2013, s. 34.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2019.

² *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*, Ministerstwo Transportu, Warszawa, kwiecień 2007.

Tabela 1

Udział samorządów wojewódzkich w przedsiębiorstwie PKP Przewozy Regionalne (stan wyjściowy)			
Lp.	Województwo	Liczba udziałów	Odsetek
1	Dolnośląskie	92 750	7,3
2	Kujawsko-pomorskie	73 691	5,8
3	Lubelskie	69 880	5,5
4	Lubuskie	45 739	3,6
5	Łódzkie	72 421	5,7
6	Małopolskie	81 315	6,4
7	Mazowieckie	171 523	13,5
8	Opolskie	43 198	3,4
9	Podkarpackie	62 257	4,9
10	Podlaskie	48 281	3,8
11	Pomorskie	90 208	7,1
12	Śląskie	116 890	9,2
13	Świętokrzyskie	38 116	3
14	Warmińsko-mazurskie	67 339	5,3
15	Wielkopolskie	123 243	9,7
16	Zachodniopomorskie	73 691	5,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27.11.2008 r. w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Dz.U. 2008, nr 218, poz. 1393.

Świadczenie usług transportu kolejowego przez PR wynika z umów zawieranych pomiędzy samorządami wojewódzkimi a przedsiębiorstwem PR. Samorząd wojewódzki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a przedsiębiorstwo PR operatorem świadczącym określone w umowie usługi transportu kolejowego. Zakres i czas obowiązywania umów jest ustalany indywidualnie przez samorządy wojewódzkie oraz oddziały znajdujące się na terenie większości województw.

Od 2003 roku w Polsce następują zmiany polegające na wzroście długości czasu obowiązywania umów między województwami samorządowymi a operatorami regionalnego transportu kolejowego. Początkowo umowy zawierane były na rok, co generalnie nie sprzyja rozwojowi operatorów regionalnego transportu kolejowego. W późniejszym okresie województwa samorządowe zaczęły zawierać umowy na świadczenie usług na dłuższy okres (np. z przedsiębiorstwem PR trzyletnie, a w ostatnim czasie również pięcioletnie).

Przewozy kolejowe (także w zakresie regionalnym) mogą być również świadczone w ramach usług komercyjnych oraz okazjonalnych¹⁰. W obu przypadkach przewoźnik, który zdecyduje się na świadczenie usług w ramach ww. modeli biznesowych, w całości pokrywa skutki finansowe świadczenia takich usług (brak dopłat). Dla przykładu przedsiębiorstwo PR złożyło 12 wniosków do prezesa UTK o przyznanie tzw. otwartego dostępu na świadczenie usług transportu kolejowego. Trzy z nich zostały rozpatrzone pozytywnie. Dotyczą one następujących tras: Sandomierz – Wrocław Główny – Sandomierz (na okres od 9 czerwca 2019 r. do 31 grudnia 2023 r.), Białystok – Lublin – Białystok (na okres od 10 grudnia 2018 r. do

31 grudnia 2020 r.), Kraków Główny – Zator (Przeciszów) – Kraków Główny (na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.)¹¹.

Województwo samorządowe jako organizator regionalnego transportu publicznego

Przekazanie samorządom wojewódzkim udziałów należących do PKP SA na mocy porozumienia pomiędzy ministrem infrastruktury i marszałkami województw oznaczało przyjęcie odpowiedzialności za organizowanie i dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych przez te jednostki samorządu terytorialnego. Wpływ samorządów wojewódzkich na organizację oraz funkcjonowanie kolejowych przewozów regionalnych był widoczny w zakresie oddziaływania na: rozkłady jazdy, ofertę biletową oraz taryfy, kierunki rozwoju przedsiębiorstwa i inwestycje. Było to związane z zamawianą oraz dofinansowywaną przez samorządy wojewódzkie pracą eksploatacyjną (w formie umów) oraz zakupem i przekazaniem taboru. Tabor, będący własnością samorządów wojewódzkich, jest dzierżawiony przez poszczególne oddziały wojewódzkie spółki PR.

Województwa samorządowe powierzają wykonywanie usług regionalnego transportu kolejowego:

- Przewozom Regionalnym;
- Przedsiębiorstwom kolejowym założonym z inicjatywy województw samorządowych. Takie działanie daje możliwość powierzania zadań przewozowych własnym podmiotom. Do grupy takich podmiotów zalicza się: Koleje Mazowieckie, założone w 2004 roku przewozy pasażerskie od 1 stycznia 2005 r., Koleje Śląskie (2010/2011), Koleje Dolnośląskie (2007/2008), Koleje Wielkopolskie (2009/2011), Koleje Małopolskie (2013/2014) oraz Łódzką Kolej Aglomeracyjną (2010/2014);
- Przedsiębiorstwu z udziałem kapitału zagranicznego – Arriva RP Sp. z o.o. (2007)¹²,

Ponadto w Polsce swoje przewozy o charakterze transgranicznym oferuje UBB – Uznamska Kolej Nadmorska (1994/2008) i DB, świadcząca usługi przewozowe w zakresie transgranicznym np. między Szczecinem a Angermunde/Pasewalkiem¹³.

Inną grupę podmiotów świadczących usługi na regionalnym rynku przewozów kolejowych stanowią te, które również zarządzają infrastrukturą transportu kolejowego. W takim przypadku można mówić o zintegrowanym przedsiębiorstwie kolejowym. W Polsce do takich podmiotów można zaliczyć: PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.,

¹¹ <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/otwarty-dostep-dla-przewozow-regionalnych-88619.html>

¹² Przedsiębiorstwo początkowo świadczyło usługi w województwie kujawsko-pomorskim, a obecnie również na terenie województw pomorskiego, warmińsko-mazurskiego oraz mazowieckiego.

¹³ Powierzone przez samorządy wojewódzkie własnym podmiotom zadania są zróżnicowane co do zakresu i czasu ich obowiązywania. Dla przykładu województwo mazowieckie zawarło umowę z dwoma podmiotami tj. Kolejami Mazowieckimi oraz WKD do 2024 r., a województwo łódzkie z Łódzką Koleją Aglomeracyjną do 2028. *Sprawozdanie 2018*, op.cit.

¹⁰ *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2018, s. 18.

PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.¹⁴. Łącznie w 2018 roku w Polsce było 18 podmiotów świadczących usługi transportu kolejowego w zakresie regionalnych przewozów kolejowych (podobnie było w 2017 roku)¹⁵.

Województwa samorządowe odgrywają ważną rolę w zakupie/modernizacji i udostępnianiu nowego taboru. Nowe środki transportu (najczęściej szynobusy) stanowią własność samorządową i są dzierżawione przedsiębiorstwu PR. Należy podkreślić, iż na początku XX wieku przedsiębiorstwo PKP nie posiadało taboru dostosowanego do obsługi regionalnego rynku usług transportu kolejowego w zakresie przewozów pasażerskich. Pociągi pasażerskie obsługiwane były przez lokomotywy oraz 2–3 wagony. Brakowało lekkich (wprowadzanych do użytkowania na terenie Europy Zachodniej w latach 60.) autobusów szynowych, pozwalających na obsługę obszarów charakteryzujących się niższym popytem na usługi transportowe. Ocenia się, że w ciągu 10 lat samorządy wojewódzkie zakupiły ok. 160 pojazdów szynowych¹⁶.

Proces modernizacji taboru, w szczególności zakup autobusów szynowych elektrycznych oraz spalinowych obsługujących niezelektryfikowane linie kolejowe, należy ocenić pozytywnie. Nowoczesny tabor podnosi komfort oraz bezpieczeństwo podróży, co jest ważne z punktu widzenia pasażera. Ponadto jest to zadanie, które przynosi wymierne korzyści ekonomiczne. Wiąże się z obniżką kosztów eksploatacyjnych na liniach kolejowych m.in. charakteryzujących się niskim popytem na usługi transportowe¹⁷. Trend ten potwierdza sprawozdawczość finansowa przedsiębiorstw. Zgodnie z rachunkami zysków i strat koszty zużycia materiałów i energii w przedsiębiorstwie PR spadły w latach 2014–2018 o blisko 40 mln i wyniosły: 289 mln (2014 r.), 248 mln (2018 r.)¹⁸. Oznacza to około 14% spadek wydatków przedsiębiorstwa PR na energię.

Województwa samorządowe zaangażowane są również w proces odbudowy i rozwoju infrastruktury transportu¹⁹. Można to uznać za ważne, bowiem bez tego działania zamknięte byłyby ruch pasażerski na kolejnych odcinkach linii kolejowych w Polsce. Takie działanie (np. w województwie zachodniopomorskim trasa Ulikowo – Kalisz-Pomorski – Wałcz) pozwoliło na przywrócenie ruchu pociągów bądź też – w przypadku budowy nowej infrastruktury – uruchamianie nowych tras (np. w województwie zachodniopomorskim dojazd do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów). Poza infrastrukturą liniową proces modernizacji dotyczy również infrastruktury punktowej (nowe wiaty przystankowe, modernizacja peronów itp.).

Podsumowując, województwo samorządowe pełni ważną rolę w funkcjonowaniu i rozwoju regionalnych przewozów kolejowych. Oprócz uprawnień związanych z dofinansowaniem regionalnych przewozów kolejowych (omówiono szczegółowo w kolejnym podpunkcie) województwa samorządowe otrzymały jeszcze jedną ważną funkcję – organizatora transportu. Taki obowiązek nałożyła na nie *Ustawa o samorządzie terytorialnym* (art. 14.10)²⁰. Przyjęcie roli organizatora regionalnego transportu kolejowego daje możliwość wpływania przez samorządy wojewódzkie na kształt oferty usług przewozowych na poziomie regionu. Inne zadania samorządów wojewódzkich związane są z modernizacją taboru oraz infrastruktury transportu kolejowego. Zakup, a następnie przekazanie go spółce przewozowej, w istotny sposób wpływa na funkcjonowanie przedsiębiorstwa (nowoczesny, bardziej ekonomiczny, niezawodny tabor), a także podnosi komfort podróży. Natomiast modernizacja i rozwój infrastruktury daje możliwość utrzymania ruchu na liniach kolejowych.

Dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych w Polsce

W latach 2001–2003 dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych w Polsce związane było z przekazywaniem przez budżet centralny środków finansowych na rzecz przedsiębiorstwa PR. Niestety, przedsiębiorstwo PR nie otrzymało wszystkich zaplanowanych środków. W tym okresie dofinansowanie wyniosło odpowiednio: w 2001 roku – 198 mln (planowano przekazanie 300 mln), 2002 roku – 259 mln (planowano 500 mln) oraz 2003 roku – 251 mln (planowano 800 mln)²¹. Zauważalna poprawa finansowa przedsiębiorstwa PR nastąpiła dopiero w 2014 roku. Wówczas udało się zredukować stratę roczną do poziomu około 5 mln zł rocznie. Dla porównania strata roczna w 2009 roku wynosiła około 260 mln zł.

Włączenie się województw samorządowych w dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych w Polsce zapoczątkowano w 2003 roku. Należy jednak podkreślić, że w pierwszym roku miało ono charakter bardzo „symboliczny”, bowiem wtedy samorządy przekazały około 17 mln zł. Zdecydowanie więcej środków finansowych województwa samorządowe zaczęły przekazywać na organizację przewozów regionalnych od 2004 roku. Dla przykładu dofinansowanie przekazane przedsiębiorstwu PR wyniosło wówczas około 420 mln zł. Kwota dofinansowania dla tego przedsiębiorstwa rosła do 2011 roku (około 930 mln zł), by w kolejnych latach spaść do poziomu 790 mln zł (2014)²².

Widoczny od 2013 roku spadek wsparcia finansowego przez województwa samorządowe dla przedsiębiorstwa PR można łączyć z coraz większym zaangażowaniem się organizacyjnym i finansowym w powoływane własnych kolejowych spółek przez województwa samorządowe. Obecnie w niektórych województwach obsługa potrzeb transportowych mieszkańców zapewniana jest zarówno przez własne spółki samo-

¹⁴ Zarządcy infrastruktury, <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/zarzadcy-infrastruktur/11675>, Zarządcy-infrastruktur.html,

¹⁵ Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2017 r. UTK, Warszawa 2017, s. 11 oraz Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r. op.cit.

¹⁶ M. Zeifert, Dostęp do taboru kolejowego barierą rozwoju rynku przewozów pasażerskich w Polsce, „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny”, 2013, nr 4.

¹⁷ J. Górny, Zróżnicowanie poziomu dofinansowania przez samorządy wojewódzkie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna”, 2013, nr 22, s. 16.

¹⁸ „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres 01.01.2015 r.–31.12.2015 r. oraz RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres od 01.01.2018 r. do 31.12.2018 r.

¹⁹ Szerzej na ten temat zob. J. Górny, *Samorząd wojewódzki jako...*, 2016, op. cit.

²⁰ *Ustawa o samorządzie wojewódzkim*, Dz.U. z 2019 poz. 512, 1571.

²¹ J. Górny, *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2013, s. 29.

²² *Raporty roczne 2004–2014*, PR, Warszawa 2004–2014.

rządowe, jak i przedsiębiorstwo PR. Dotyczy to województw: dolnośląskiego (Koleje Dolnośląskie, PR), łódzkiego (Łódzka Kolej Aglomeracyjna, PR), małopolskiego (Koleje Małopolskie, Koleje Śląskie, PR), pomorskiego (SKM PKP w Trójmieście, PR), śląskiego w Katowicach (Koleje Śląskie, PR) oraz wielkopolskiego w Poznaniu (Koleje Wielkopolskie, PR)²³.

Dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych jest zróżnicowane co do wysokości w poszczególnych samorządach wojewódzkich. Wynika to ze specyfiki poszczególnych województw, w tym liczby ludności, która wpływa na wielkość zapotrzebowania na mobilność czy też stopień rozwoju województwa. Mobilność ma odzwierciedlenie w liczbie podróży przypadających na jednego mieszkańca regionu. Dane statystyczne dotyczące liczby podróży przypadających na jednego mieszkańca w poszczególnych regionach Polski przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Wskaźnik wykorzystania transportu kolejowego w regionach Polski (liczba podróży na jednego mieszkańca)							
Województwo	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
1	Dolnośląskie	4,9	5,1	5,8	6,6	7,7	8,6
2	Kujawsko-Pomorskie	3,9	3,7	3,7	3,7	3,8	3,9
3	Lubelskie	3,0	2,8	2,7	2,6	2,3	2,2
4	Lubuskie	3,3	3,0	3,0	3,0	3,1	3,3
5	Łódzkie	4,3	4,1	3,5	3,6	3,9	5,2
6	Małopolskie	3,9	2,0	2,7	3,1	4,6	4,9
7	Mazowieckie	17,1	18,5	18,8	19,2	18,9	19,1
8	Opolskie	7,1	6,6	5,4	5,3	5,1	5,3
9	Podkarpackie	1,9	1,7	1,5	1,5	1,6	1,7
10	Podlaskie	2,2	1,8	1,6	1,2	1,5	1,8
11	Pomorskie	21,4	20,1	19,9	21,9	23,3	24,0
12	Śląskie	4,5	4,2	4,3	4,4	4,3	4,5
13	Świętokrzyskie	2,8	2,4	2,0	1,9	1,8	2,2
14	Warmińsko-Mazurskie	3,7	3,3	3,2	3,1	3,1	3,4
15	Wielkopolskie	7,2	7,2	7,3	7,7	8,2	7,8
16	Zachodniopomorskie	5,8	5,5	5,4	5,3	5,3	5,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2018, s. 17.

Liczba podróży na jednego mieszkańca w poszczególnych województwach jest zróżnicowana. Najwyższy stopień korzystania z regionalnego transportu kolejowego przez mieszkańców występuje w województwie pomorskim oraz mazowieckim. Są to regiony charakteryzujące się wysokim wskaźnikiem przejazdów transportem kolejowym na jednego mieszkańca regionu. Pozytywne zmiany polegające na wzroście wykorzystywania w przewozach transportu kolejowego widoczne są na obszarze województwa dolnośląskiego oraz łódzkiego. Niewątpliwie wpływ na taką tendencję ma rozwój regionalnego systemu transportu kolejowego (powołanie przez województwa własnych spółek samorządowych). Należy jednak podkreślić, że takich symptomów nie odnotowano w województwie śląskim oraz wielkopolskim, które również powołały własne spółki samorządowe. Można to jednak wiązać z prowadzonymi na tych obszarach intensywnymi pracami modernizacji infrastruktury kolejowej. Oznaki poprawy w tym zakresie mogą pojawiać się w ciągu kilku lat od zakończenia prac modernizacyjnych.

Wartościowym źródłem pozyskiwania informacji na temat wydatków na regionalny transport pasażerski stanowią sprawozdania finansowe publikowane przez województwa samorządowe. Niektóre samorządy publikują tylko zbiorcze dane, które uwzględniają wszystkich operatorów funkcjonujących na danym rynku regionalnym. W tabeli 3 przedstawiono informacje na temat wydatków na regionalny transport kolejowy na podstawie sprawozdań (poza jednym województwem). Dane przedstawiają (w stosunku do budżetu) rzeczywiście wydatkowane przez województwa samorządowe kwoty. Uwzględniając powyższe mankamenty można je jednak uznać za wartościowe (choć niedoskonałe) źródło informacji.

Po 2014 roku dopłaty województw samorządowych do regionalnych połączeń kolejowych miały tendencję rosnącą. W 2018 roku łączna kwota dopłat do regionalnych przewozów kolejowych przekroczyła 1,3 mld zł (w 2014 1,1 mld zł – wzrost o około 15%). Województwami samorządowymi, w których widoczny jest wzrost nakładów na regionalny transport kolejowy są: lubelskie (9%), lubuskie (16%), łódzkie (31%), małopolskie (58%), podkar-

Tabela 3

Wydatki województw samorządowych na organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich regionalnych w latach 2014–2018 (w mln)			
Województwa	2014	2016	2018
Dolnośląskie	132,6	101,8	121,9
w tym			
Koleje Dolnośląskie	47,5	49,2	84,2
Przewozy Regionalne	75,1	52,6	37,7
Kujawsko-Pomorskie (PR+Arriva)	106,5	95,2	93,7
Lubelskie	62,0	61,6	68,1
Lubuskie	39,3	45,0	45,6
Łódzkie	72,0	93,4	94,6
w tym			
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	5,6	38,0	40,1
Przewozy Regionalne	66,4	55,4	54,5
Małopolskie	79,6	94,1	126,0
w tym			
Koleje Małopolskie	0	13,6	46,1
Koleje Śląskie	0	0,2	0,6
Przewozy Regionalne	79,6	80,3	79,3
Opolskie	41,2	38,2	41,3
Podkarpackie	51,0	40,0	61,2
Podlaskie	15,5	16,0	23,2
Pomorskie	82,8	101,1	94,6
w tym			
PKP SKM	22,6	33,9	47,4
Arriva	2,5	0	0,1
Przewozy Regionalne	57,5	66,2	47,1
Śląskie	177,6	178,3	181,0
w tym			
Koleje Śląskie	149,9	143,1	140,5
Przewozy Regionalne	27,7	35,2	40,5
Świętokrzyskie (PR, Koleje Małopolskie)	23,5	25,9	33,8
Warmińsko-Mazurskie ²⁴	58,0	50,6	73,3
Wielkopolskie	126,7	135	170
w tym			
Koleje Wielkopolskie	53,6	59,6	75,9
Przewozy Regionalne	73,0	76,8	95,2
Zachodniopomorskie	79,7	82,1	90,3
Łącznie	1148,0	1158,3	1318,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie: prawozdań z wykonania budżetów województw samorządowych w latach 2014, 2016 oraz 2018.

²⁴ Na podstawie projektu budżetu województwa.

²³ *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2017*, op.cit.

packie (20%), podlaskie (49%), pomorskie (14%), świętokrzyskie (43%), warmińsko-mazurskie (26%), wielkopolskie (34%) oraz zachodniopomorskie (13%). Praktycznie, w latach 2014–2018 nie zmieniły się wydatki na regionalny transport kolejowy w województwach: opolskim (0,2%) oraz śląskim (1,9%). Natomiast spadło dofinansowanie usług regionalnego transportu kolejowego w: dolnośląskim (–8%) oraz kujawsko-pomorskim (–12%). Warto zauważyć przykład województwa dolnośląskiego, gdzie pomimo spadku dofinansowania regionalnych przewozów kolejowych przez samorząd wojewódzki odnotowało wzrost liczby pasażerów korzystających z regionalnego transportu kolejowego.

Poziom dopłat dla przedsiębiorstwa PR z tytułu świadczenia usług regionalnych przewozów kolejowych (uwzględniając ograniczenia wynikające ze sposobu prezentowania danych przez samorządy małopolski i kujawsko-pomorski) miał tendencję rosnącą i kształtował się na poziomie: 686 mln (2014 r.), 690 mln (2016 r.) oraz 795 mln (2018 r.). Oznacza to, że w ciągu czterech lat wzrosły nakłady przeznaczane dla przedsiębiorstwa PR przez samorządy wojewódzkie o około 16%.

Wzrost poziomu dopłat widoczny jest w tych województwach samorządowych, w których brak jest własnych przedsiębiorstw kolejowych. W przypadku posiadania własnych podmiotów, w części województw, widoczny jest spadek poziomu dopłat do przedsiębiorstwa PR. Wobec braku szczegółowych danych statystycznych dotyczących pracy eksploatacyjnej na poziomie poszczególnych województw trudno jest jednak wywnioskować przyczyny spadku dopłat dla przedsiębiorstwa PR. Prawdopodobnie województwa, posiadając własne podmioty, przenoszą część zadań na „swoje” przedsiębiorstwa. Sytuacja taka może mieć miejsce w województwie dolnośląskim, pomorskim, małopolskim oraz dolnośląskim.

Podsumowanie

Powołanie w 1999 roku województw samorządowych dało możliwość przyjęcia przez nie roli organu odpowiedzialnego za organizację kolejowych przewozów regionalnych w Polsce. Należy jednak podkreślić, że przez pierwszą dekadę istnienia samorządów wojewódzkich ich wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, a tym samym organizację przewozów był niewielki. Sytuacja w tym zakresie zmieniła się po 2008 roku, kiedy samorządy wojewódzkie stały się współwłaścicielami przedsiębiorstwa PR.

Zaangażowanie samorządów w rozwój regionalnych przewozów pasażerskich można analizować na wielu płaszczyznach. Pierwsza związana jest z przyjęciem na siebie roli organizatora transportu regionalnego. Przejawem tego jest zlecenie świadczenia usług transportu kolejowego przedsiębiorstwom kolejowym, a także oddziaływanie na rozkłady jazdy. Z organizacją związane jest dofinansowanie usług kolejowych przez samorządy wojewódzkie na rzecz przedsiębiorstwa PR oraz innych podmiotów świadczących usługi w ruchu regionalnym. Dotyczy to powołanych przez niektóre samorządy spółek samorządowych. Ogólnie można zauważyć zwiększanie się zaangażowania samorządów poprzez rosnący poziom dopłat czy też modernizację taboru.

Poza organizacją oraz dofinansowaniem usług transportu regionalnego samorządy wojewódzkie aktywnie włączyły się w inne sfery aktywności związanej z transportem kolejowym. Należy wymienić tu działania związane z rozwojem infrastruktury transportu kolejowego. Województwa samorządowe w ostatnich latach aktywnie wspierają prace modernizacyjne związane z infrastrukturą transportu. W ten sposób wpływają na utrzymanie/przywrócenie ruchu kolejowego, a także podnoszą komfort i jakość podróży. Takie działania sprzyjają skracaniu czasu podróży, skutkując podnoszeniem konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu.

Literatura

1. Engelhardt J., *Usamorządowienie kolei regionalnych w Polsce – fakty i mity*, „Logistyka”, 2014, nr 2.
 2. Górny J., *Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 2016, nr 19(4).
 3. Górny J., *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2013.
 4. Górny J., *Zróżnicowanie poziomu dofinansowania przez samorządy wojewódzkie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna”, 2013, nr 22.
 5. Rozporządzenie Rady Ministrów z 27.11.2008 r. w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Dz.U. z 2008 nr 218, poz. 1393.
 6. *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2017 r.*, UTK, Warszawa 2017.
 7. *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2018.
 8. *Strategia dla transportu kolejowego do 2013 r.*, Ministerstwo Transportu, Warszawa, kwiecień 2007.
 9. *Ustawa o samorządzie wojewódzkim*, Dz.U. z 2019 poz. 512, 1571.
 10. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe, Dz.U. z 2000 nr 84, poz. 948.
 11. Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 1997 nr 96, poz. 591) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2003 nr 86, poz. 789).
 12. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa Dz.U. z 1998 nr 91 poz. 576 z późn. zm.
 13. Zeifert M., *Dostęp do taboru kolejowego bariery rozwoju rynku przewozów pasażerskich w Polsce*, „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny”, 2013, nr 4.
 14. *Raporty roczne 2004–2014*, Przewozy Regionalne, Warszawa 2004–2014.
 15. *Sprawozdania z wykonania budżetów województw samorządowych w latach 2014, 2016 oraz 2018.*
- Netografia**
1. www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/otwarty-dostep-dla-przewozow-regionalnych-88619.html
 2. *Zarządcy infrastruktury*, <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/zarzadcy-infrastruktury/11675,Zarzadcy-infrastruktury.html>,
 3. „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres 01.01.2015 r. – 31.12.2015 r.
 4. „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres 01.01.2016 r.–31.12.2016 r., <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>
 5. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres od 01.01.2017 r. do 31.12.2017 r. <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>
 6. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres od 01.01.2018 r. do 31.12.2018 r. <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>