

Grzegorz Dydkowski

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

PUBLICZNE FINANSOWANIE MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W NAJWIĘKSZYCH MIASTACH W POLSCE – ANALIZA PORÓWNAWCZA

Wprowadzenie

Charakterystyczną cechą rynków miejskiego transportu zbiorowego jest znaczące finansowanie działalności ze środków publicznych. W największych miastach, zarówno w Polsce, jak i na świecie, kwoty dopłat często ze środków publicznych są znacząco wyższe niż uzyskiwane dochody ze sprzedaży usług. Jest to nie tyle właściwość sektora, co wynik interwencji publicznej w poziom cen oraz zakres świadczonych usług – usługi są również świadczone w obszarach i okresie małego zapotrzebowania, a zatem nawet, gdy ich świadczenie nie jest rentowne.

Miasta różnią się wielkością (liczbą mieszkańców, powierzchnią), strukturą funkcjonalno-przestrzenną, potencjałem ekonomicznym i organizacją gospodarki komunalnej. Różne jest też postrzeganie wpływu transportu miejskiego na rozwój przestrzenny oraz funkcjonowanie miast, warunki życia mieszkańców oraz atrakcyjność miast dla inwestorów. To z kolei powoduje różny zakres publicznego finansowania miejskiego transportu zbiorowego. Zestawienia podstawowych danych o miastach, usługach miejskiego transportu zbiorowego oraz wielkości publicznego finansowania, pozwolą poznać skalę oraz zróżnicowanie obciążeń budżetów miast wydatkami na miejski transport zbiorowy. Uzyskanie bowiem punktów odniesienia, tj. podstawowych danych o jego funkcjonowaniu w innych dużych miastach w Polsce daje możliwość oceny danego systemu, w tym też z punktu widzenia wydatków, czy też generowanych obciążeń na miejski transport zbiorowy.

1. Podstawowe dane o miastach przyjętych do porównań

Miasta można opisywać różnymi parametrami, przede wszystkim liczbą mieszkańców i powierzchnią danego miasta. Dodając kolejne dane, takie jak: liczbę pracujących, liczbę zarejestrowanych podmiotów oraz obliczając gęstość zaludnienia, uzyskuje się informacje o intensywności zagospodarowania przestrzennego miasta, a także koncentracji źródeł i celów podróży w danym mieście. W Polsce miasta są bardzo zróżnicowane – najmniejsza miejscowość pod względem liczby mieszkańców w Polsce, posiadająca prawa miejskie, to Wyśmierzyce – według stanu na 31.12.2011 r. liczyła 914 mieszkańców¹. W Polsce w 2011 r. było 908 miast. Ponad 75% tej liczby to miasta liczące poniżej 20 tys. mieszkańców. Miasta powyżej 200 tys. mieszkańców stanowiły z kolei zaledwie niecałe 2% łącznej liczby miast². Jedynie część małych miast ma systemy miejskiego transportu zbiorowego, podczas gdy w dużych i największych miastach systemy transportu miejskiego są nieodłączną ich częścią³, a zapewnienie sprawnego funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego jest znacznym wyzwaniem, mającym również istotny wymiar dla wydatków miast. W związku z tym w dalszych rozważaniach skoncentrowano się przede wszystkim na największych miastach w Polsce – miastach liczących ponad 300 tys. mieszkańców. W dużych miastach skupia się bowiem potencjał ekonomiczny i społeczny kraju, a ich sprawne funkcjonowanie decyduje o rozwoju kraju i regionu. Duże miasta zajmują mniejszy obszar terytorialnie, ale występuje w nich znacznie większa liczba problemów wynikających przede wszystkim z dużego zagęszczenia ludności mieszkającej na danym obszarze i wielorakości funkcji spełnianych w obrębie tego obszaru⁴.

W tab. 1 przedstawiono podstawowe dane charakteryzujące największe, liczące ponad 300 tys. mieszkańców miasta w Polsce. Wszystkie miasta są siedzibami wojewody oraz (z wyjątkiem Bydgoszczy) sejmiku województwa. Należy zwrócić uwagę na fakt, że w przypadku danych dotyczących dużych miast – ich liczba mieszkańców – osób zameldowanych w danym mieście, może nawet znacząco różnić się od osób przebywających w mieście oraz osób korzystających

¹ Portal informacyjny Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl.

² Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012. GUS, Warszawa 2012.

³ G. Dydkowski, R. Tomanek: Charakterystyka transportu zbiorowego w małych i średnich miastach w Polsce. W: *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny*. Red. K. Heffner. Wydawnictwo AE, Katowice 2005.

⁴ G. Dydkowski, B. Kos, R. Tomanek: *City Logistics – The Organisation and Management of Urban Public Transport In Agglomerations*. W: *Common Europe Economic Dilemmas of Transport and Ecology*. Warsaw School of Economics. World Economy Faculty, Warszawa 1997.

z usług komunalnych. Przykładowo ocenia się, że w Warszawie w ciągu dnia przebywa około 750 tys. osób więcej niż jest zameldowanych, zatem łącznie jest to blisko 2,5 mln osób⁵. Są to osoby przebywające w mieście na stałe, pomimo tego, że nie dopełniły formalności związanych z obowiązkiem meldunkowym. Do tego dochodzą osoby przyjeżdżające na krótki okres – jednego, kilku dni oraz osoby mieszkające poza granicami miasta i codziennie dojeżdżające np. w związku z nauką lub pracą. W tym kontekście wydaje się zasadne badanie i uzupełnianie publikowanych danych dotyczących dużych miast o liczbę mieszkańców przebywających na terenie danego miasta – jest to bowiem w przypadku dużych miast punkt odniesienia pozwalający oceniać infrastrukturę i usługi publiczne.

Tabela 1

Podstawowe dane charakteryzujące miasta powyżej 300 tys. mieszkańców w Polsce

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Liczba mieszkańców według faktycznego miejsca zamieszkania ogółem, stan na 31 XII 2012 [mieszkańcy]	Powierzchnia gminy ogółem, stan na 31 XII 2012 r. [km ²]	Gęstość zaludnienia [mieszkańcy/km ²]	Liczba pracujących w 2008 r. [osoby]	Liczba podmiotów zarejestrowanych w REGON w 2008 r.	Udzielone noclegi w 2009 r. [w tys.]
1	M. st. Warszawa	1 715 517	517	3 318	829 478	324 282	1 404,4
2	Kraków	758 334	327	2 319	277 243	105 610	1 018,7
3	Łódź	718 960	293	2 454	221 606	94 578	184,6
4	Wrocław	631 188	293	2 154	234 481	95 602	329,3
5	Poznań	550 742	262	2 102	227 846	93 250	327,4
6	Gdańsk	460 427	262	1 757	139 996	60 122	176,7
7	Szczecin	408 913	301	1 359	114 803	64 098	214,5
8	Bydgoszcz	361 254	176	2 053	118 138	45 233	98,7
9	Lublin	347 678	147	2 365	112 712	39 060	108,2
10	Katowice	307 233	165	1 862	158 169	40 439	139,5
	Gminy razem	6 260 246	2 743	2 282	2 434 472	962 274	4 002,0
	Razem bez Warszawy	4 544 729	2 226	2 042	1 604 994	637 992	2 597,6

Uwaga: Ze względu na brak dostępu do nowszych danych, dane dotyczące liczby pracujących, podmiotów zarejestrowanych w REGON oraz udzielonych noclegów pochodzą z lat 2008-2009.

Źródło: Na podstawie: Portal informacyjny Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl; Miasta w liczbach 2007-2008. GUS w Poznaniu, Warszawa 2010; Miasta wojewódzkie – podstawowe dane statystyczne. GUS w Poznaniu, Rok IX, Nr 18, Warszawa, listopad 2009.

⁵ J. Bijak, A. Kicing, M. Kapiszewski oraz P. Śleszyński (współpraca): Studium metodologiczne oszacowania rzeczywistej liczby ludności Warszawy. Środkowoeuropejskie Forum Badań Migracyjnych i Ludnościowych. CEFMR Working Paper 2/2007, www.cefmr.pan.pl

Systemy miejskiego i regionalnego transportu zbiorowego oraz powszechne posiadanie i korzystanie z samochodów osobowych pozwalają na pokonywanie codziennie coraz większych odległości, stąd miejsce zamieszkania/zameldowania nie jest ściśle związane – jak jeszcze kilkanaście lat temu w Polsce – z miejscem pracy, nauki, wypoczynku lub z miejscem, w którym korzystamy z różnego typu usług.

Wręcz przeciwnie, występująca przez kilkadziesiąt lat obniżka kosztów jednostkowych transportu⁶ oraz oczekiwanie uzyskania korzyści skali przez podmioty gospodarcze powoduje coraz odleglejsze przemieszczenia.

Z codziennymi dojazdami ze strefy podmiejskiej wiąże się również konieczność zapewnienia połączeń transportem zbiorowym, co powoduje, że w przypadku większych miast transport zbiorowy funkcjonuje w szerszych układach – niemniej dla analizy porównawczej wyodrębniono dane dotyczące wyłącznie poszczególnych miast. Skalę dojazdów w pewnym stopniu może odzwierciedlać proporcja miejsc pracy do liczby mieszkańców, a także dane dotyczące udzielonych noclegów lub miejsc w hotelach. Widoczna jest pozycja Warszawy – miasta o największej liczbie mieszkańców, powierzchni, gęstości zaludnienia, a także największej liczbie podmiotów i miejsc pracy w Polsce. Różnica skrajnych wielkości w zakresie gęstości zaludnienia wynosi 1.959 mieszkańców/km² (3318 mieszkańców/km² w Warszawie i 1359 mieszkańców/km² w Szczecinie). O zróżnicowaniu liczby dojeżdżających do danego miasta może również świadczyć porównanie liczby mieszkańców i pracujących – w Warszawie stosunek liczby mieszkańców do pracujących wynosi 2,07, natomiast w Szczecinie 3,56.

W tab. 2 zestawiono dane o wielkości dochodów i wydatków miast ogółem, dochodów własnych oraz dochodów własnych w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Znacząco wyższe niż w przypadku pozostałych miast są dochody i wydatki Warszawy, przy czym w znacznym stopniu wynika to z wysokich dochodów własnych miasta (udział dochodów własnych w dochodach ogółem Warszawy wynosi 74,2%). Najniższy udział dochodów własnych w dochodach ogółem ma Lublin – 54,1%, subwencje i dotacje oraz inne dochody stanowią w tym przypadku w strukturze dochodów ponad 45%. Najniższe dochody własne w przeliczeniu na mieszkańca ma Bydgoszcz, tj. 2305 zł/mieszkańca.

⁶ TRANSvisions. Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Final Report, Project funded by the European Commission – DG TREN. Co-ordinator Tetraplan A/S Copenhagen, Denmark, March 2009.

Tabela 2

Dane o dochodach i wydatkach miast powyżej 300 tys. mieszkańców w Polsce

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Liczba mieszkańców według faktycznego miejsca zamieszkania ogółem, stan na 31 XII 2012 [mieszkańcy]	Dochody gmin ogółem (dane za 2012 r.) [zł]	Dochody własne gmin (dane za 2012 r.) [zł]	Udział dochodów własnych w dochodach ogółem [%]	Wydatki gmin ogółem (dane za 2012 r.) [zł]	Dochody własne w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł/mieszkańca]
1	M. st. Warszawa	1 715 517	11 941 031 109	8 863 925 052	74,2	12 612 689 333	5 167
2	Kraków	758 334	3 445 907 817	2 369 870 961	68,8	3 488 358 626	3 125
3	Łódź	718 960	3 030 272 014	2 022 876 931	66,8	3 322 647 851	2 814
4	Wrocław	631 188	3 591 871 474	2 561 944 049	71,3	3 692 968 497	4 059
5	Poznań	550 742	2 753 921 108	1 868 695 836	67,9	2 854 406 231	3 393
6	Gdańsk	460 427	2 933 912 094	1 470 196 583	50,1	2 970 739 641	3 193
7	Szczecin	408 913	1 660 260 058	1 001 187 682	60,3	1 811 400 747	2 448
8	Bydgoszcz	361 254	1 328 428 109	832 606 020	62,7	1 464 775 785	2 305
9	Lublin	347 678	1 537 773 195	831 839 189	54,1	1 639 924 201	2 393
10	Katowice	307 233	1 391 933 436	982 005 358	70,5	1 552 469 068	3 196
Gminy razem		6 260 246	33 615 310 415	22 805 147 662	67,8	35 410 379 980	3 643
Razem bez Warszawy		4 544 729	21 674 279 306	13 941 222 610	64,3	22 797 690 648	3 068

Źródło: Na podstawie: Portal Informacyjny Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl.

2. Dopłaty do miejskiego transportu zbiorowego

W Polsce zgodnie z Ustawą z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁷ zapewnienie lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gmin. Do kompetencji organów gmin należy ustalanie cen za usługi transportu zbiorowego oraz w sytuacji, w której uzyskiwane dochody ze sprzedaży usług nie pokrywają kosztów (co jest powszechne nie tylko w Polsce), wprowadzenie rozwiązań, w których miejski transport zbiorowy będzie finansowany ze środków publicznych. W Polsce publiczne finansowanie miejskiego transportu zbiorowego odbywa się przede wszystkim ze środków pochodzących z budżetów gmin. W ramach finansowania działalności eksploatacyjnej w miejskim transporcie zbiorowym, nie przewidziano współfinansowania środkami pochodzący-

⁷ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu Ustawy o samorządzie gminnym. Dz.U. z dnia 23 maja 2013, poz. 594.

mi z budżetów powiatów, województw samorządowych czy też budżetu państwa. Nie ma też rozwiązań polegających na zapewnieniu środków finansowych pochodzących ze specjalnych podatków płaconych przez przedsiębiorców zatrudniających więcej niż 9 pracowników, jak we Francji, czy też odpisów od uzyskiwanych dochodów z podatku paliwowego, jak w Niemczech. Jedyne przedsięwzięcia inwestycyjne w miejskim transporcie zbiorowym mogą również uzyskać dofinansowanie w ramach środków z programów Unii Europejskiej lub środków pomocowych w ramach innych programów.

W tab. 3 przedstawiono wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego ogółem oraz jako udział dochodów miast ogółem i dochodów własnych. Widoczne jest, że największe miasta przeznaczają od 3,8% (Lublin) do nawet 14% (Warszawa) dochodów ogółem na dofinansowanie miejskiego transportu zbiorowego i stosownie od 6,8% (Wrocław) do 18,8% (Warszawa) dochodów własnych.

Tabela 3

Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w miastach powyżej 300 tys. mieszkańców w Polsce w 2009 r.

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2012 r.* [zł]	Dochody ogółem gmin (dane za 2012 r.) [zł]	Udział dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2012 r. w dochodach gmin ogółem [%]	Dochody własne gmin (dane za 2012 r.) [zł]	Udział dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2012 r. w dochodach własnych gmin [%]
1	M. st. Warszawa	1 666 903 042	11 941 031 109	14,0	8 863 925 052	18,8
2	Kraków	193 946 535	3 445 907 817	5,6	2 369 870 961	8,2
3	Łódź	228 203 194	3 030 272 014	7,5	2 022 876 931	11,3
4	Wrocław	174 198 145	3 591 871 474	4,8	2 561 944 049	6,8
5	Poznań	217 981 590	2 753 921 108	7,9	1 868 695 836	11,7
6	Gdańsk	174 145 001	2 933 912 094	5,9	1 470 196 583	11,8
7	Szczecin	110 034 733	1 660 260 058	6,6	1 001 187 682	11,0
8	Bydgoszcz	101 428 774	1 328 428 109	7,6	832 606 020	12,2
9	Lublin	59 055 217	1 537 773 195	3,8	831 839 189	7,1
10	Katowice	69 766 806	1 391 933 436	5,0	982 005 358	7,1
	Gminy razem	2 995 663 037	33 615 310 415	8,9	22 805 147 662	13,1
	Razem bez Warszawy	1 328 759 995	21 674 279 306	6,1	13 941 222 610	9,5

* Przyjęto do wyliczeń wydatki bieżące na lokalny transport zbiorowy pomniejszone o dochody uzyskiwane z tytułu biletów (jeżeli występują w budżetach gmin).

Źródło: Na podstawie: www.um.warszawa.pl, www.krakow.pl, www.lodz.pl, www.wroclaw.pl, www.poznan.pl, www.gdansk.pl, www.szczecin.pl, www.bydgoszcz.pl, www.um.lublin.pl, www.katowice.eu; Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2012 roku. Warszawa, czerwiec 2013, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

Największe wydatki na lokalny transport zbiorowy i to zarówno pod względem wysokości, jak i jako udział w dochodach miasta ogółem oraz udział wydatków w dochodach własnych są w Warszawie. Wiąże się to z intensywnie prowadzonymi przedsięwzięciami modernizacyjnymi oraz inwestycjami w tabor i infrastrukturę transportu zbiorowego. To z kolei wynika w znacznej części z funkcji miasta jako stolicy kraju, siedziby większości centralnych organów władzy, ministerstw, urzędów i instytucji centralnych, przedstawicielstw dyplomatycznych, siedziby ponad 350 tys. podmiotów gospodarczych.

Najniższa kwota dopłat do lokalnego transportu miejskiego występuje w Lublinie – ponad 59,1 mln zł, kolejne są Katowice – ponad 69,8 mln zł. Zwraca uwagę Kraków z niższą kwotą dopłat niż w innych miastach porównywalnych pod względem liczby mieszkańców. Może to jednak wynikać z sytuacji, w której Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka Akcyjna w Krakowie, obok Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A. w Krakowie oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie, wchodzi w skład Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie⁸. Działalność pozostałych spółek jest rentowna, stąd w sytuacji, gdy tworzą one grupę kapitałową, możliwe jest wspólne rozliczanie wyników finansowych i w ten sposób po spełnieniu odpowiednich warunków, obniżenie obciążeń z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych. Część pozostawionych w ten sposób środków pozyskuje MPK S.A. w Krakowie, co z kolei pozwala na obniżenie bezpośredniego zaangażowania budżetu gminy w dofinansowanie miejskiego transportu zbiorowego. Innymi czynnikami mogą być absorpcja środków z programów Unii Europejskiej oraz zaciąganie pożyczek i kredytów, które w pewnych okresach mogą zmniejszać zapotrzebowanie na środki publiczne.

Poza tym częstym sposobem zasilania podmiotów miejskiego transportu zbiorowego jest podnoszenie kapitałów w spółkach. Obecnie w budżetach miast wydatki na ten cel są ujęte jako wydatki majątkowe, niezwiązane wprost z bieżącym finansowaniem usług miejskiego transportu zbiorowego. Przykładem mogą być Katowice, które w 2012 r., obok kwoty 69,8 mln zł, przeznaczyły również środki na realizację zadania „Modernizacja infrastruktury tramwajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” 3,7 mln zł⁹. Ograniczenia, którym podlegają miasta w zakresie wydatków ogółem, w tym wydatków bieżących ze względu na uzyskiwane dochody, konieczność konstrukcji zrównoważonych budżetów oraz często już znaczące zadłużenie, powodują, że następuje wyodrębnienie wydat-

⁸ Zob. Witryna internetowa Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., www.khk.krakow.pl

⁹ Zob. Sprawozdanie z wykonania budżetu miasta Katowice za 2012 rok, www.katowice.eu

ków majątkowych ze środków przeznaczanych na finansowanie miejskiego transportu zbiorowego. Utrudnia to ocenę i porównania publicznego finansowania transportu zbiorowego, gdyż wydatki majątkowe mogą występować okresowo i być zróżnicowane.

3. Praca eksploatacyjna w miejskim transporcie zbiorowym

W Polsce parametrem wykorzystywanym do prowadzenia rozliczeń finansowych pomiędzy władzą publiczną a podmiotami organizującymi i wykonującymi przewozy w miejskim transporcie zbiorowym jest najczęściej praca eksploatacyjna (liczba wozokilometrów). Rozliczeń dokonuje się przede wszystkim dopłacając do wykonanej jednostki pracy eksploatacyjnej, co oznacza, że w sytuacji mniejszego niż planowane wykonanie pracy eksploatacyjnej pomniejsza się również ogólną kwotę dofinansowania. Ponadto stosowane zasady finansowania mogą przewidywać obniżanie wielkości finansowania również w przypadkach braku punktualności, niewłaściwego wyposażenia taboru, nieodpowiedniego zachowania obsługi pojazdów czy niezgodnego ze stanem faktycznym dokumentowania wykonanej pracy eksploatacyjnej.

Zasada dopłat do jednostki pracy eksploatacyjnej – wykonanych wozokilometrów, oznacza korzystanie z nośnika dofinansowania związanego z kosztami ponoszonymi przez podmioty. Liczba wozokilometrów realizowanych na terenie miasta jest ujęta w rozkładach jazdy, dając możliwość dokładnego wyliczenia planowanej, jak również rozliczenia wykonanej pracy eksploatacyjnej, co jest istotne w kontekście wymogów związanych z rozliczeniem wydatkowanych środków publicznych. Liczba wozokilometrów jest jednak jedynie pośrednio związana z wielkością wykonanych usług przewozowych, mierzonych liczbą przewiezionych pasażerów, czy też pracą przewozową w pasażerokilometrach. Korzystanie w ramach publicznego finansowania miejskiego transportu zbiorowego z nośnika pracy eksploatacyjnej wynika też z faktu, że eksploatowany w Polsce tabor jest jedynie sporadycznie wyposażony w urządzenia pozwalające automatycznie mierzyć liczbę przewiezionych pasażerów. Jednocześnie wdrażane systemy pobierania opłat na podstawie karty elektronicznej, z uwagi na przyjęte zasady korzystania z tego nośnika (np. brak obowiązku sczytania danych z karty podczas każdego przejazdu), często nie pozwalają na identyfikację liczby przewiezionych pasażerów czy liczby wykonanych pasażerokilometrów. W rezultacie podczas rozliczeń stosuje się zasady,

które nie wywierają presji na zwiększanie wielkości przewozów, a jedynie na minimalizację kosztów jednostkowych.

W tab. 4 przedstawiono wielkość pracy eksploatacyjnej w poszczególnych miastach w przeliczeniu na 1 mieszkańca oraz na jednostkę powierzchni. Zwraca uwagę duże nasycenie pracą eksploatacyjną w przypadku Warszawy.

Tabela 4

Wielkość pracy eksploatacyjnej w miastach powyżej 300 tys. mieszkańców w Polsce

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Liczba wzkm wykonanych taborem autobusowym w 2012 r. [wzkm]	Liczba wzkm wykonanych taborem tramwajowym/ trolejbusami/ metrem/SKM w 2012 r. [wzkm]	Liczba wzkm wykonanych łącznie w 2012 r. [wzkm]	Liczba wzkm w przeliczeniu na 1 mieszkańca [wzkm/mieszkańca]	Liczba wzkm w przeliczeniu na jednostkę powierzchni [wzkm/km ²]
1	M. st. Warszawa	109 046 000	89 902 400	198 948 400	116,0	384 813
2	Kraków	32 600 000	21 042 000	53 642 000	70,7	164 043
3	Łódź	27 628 000	25 409 000	53 037 000	73,8	181 014
4	Wrocław	22 982 500	20 566 900	43 549 400	69,0	148 633
5	Poznań	18 582 500	14 056 200	32 638 700	59,3	124 575
6	Gdańsk	16 511 300	13 698 000	30 209 300	65,6	115 303
7	Szczecin	16 345 300	9 174 000	25 519 300	62,4	84 782
8	Bydgoszcz	16 019 400	5 471 600	21 491 000	59,5	122 108
9	Lublin	14 795 500	2 706 000	17 501 500	50,3	119 058
10	Katowice	14 445 228	4 535 022	18 980 249	61,8	115 032
	Gminy razem	288 955 728	206 561 122	495 516 849	79,2	180 648
	Razem bez Warszawy	179 909 728	116 658 722	296 568 449	65,3	133 229

Uwaga: w przypadku gminy Kraków przyjęto pracę eksploatacyjną MPK Kraków S.A., w przypadku gminy Wrocław przyjęto pracę eksploatacyjną MPK Wrocław Sp. z o.o., w przypadku gminy Poznań przyjęto pracę eksploatacyjną wykonaną taborem tramwajowym przez MPK Poznań Sp. z o.o., w przypadku gminy Szczecin przyjęto pracę eksploatacyjną wykonaną taborem tramwajowym przez Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o., w przypadku gminy Bydgoszcz przyjęto pracę eksploatacyjną wykonaną taborem tramwajowym przez MZK Bydgoszcz Sp. z o.o. Na terenie gmin może występować transport zbiorowy funkcjonujący poza systemem gminnym, jednak jego udział nie jest znaczący.

Źródło: Na podstawie: Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2012 roku. Op. cit., www.kzkgop.com.pl.

Praca eksploatacyjna w miejskim transporcie zbiorowym w przeliczeniu na mieszkańca w Warszawie jest o blisko 50% wyższa niż średnia liczona dla porównywanych 10 miast oraz o blisko 78% wyższa niż średnia wyliczona dla pozostałych miast, tj. porównywanych miast bez Warszawy. Nawet biorąc pod uwagę łączną liczbę przebywających osób w Warszawie w ciągu dnia na pozio-

mie 2,5 mln, wówczas w przeliczeniu na osobę wykonuje się prawie 80 wzkm, co i tak jest najwyższą wielkością, nawet uwzględniając fakt, że w pozostałych miastach również liczba przebywających osób będzie wyższa niż liczba mieszkańców.

W tab. 5 przedstawiono strukturę pracy eksploatacyjnej realizowanej różnymi środkami przewozowymi oraz wielkość dopłat w przeliczeniu na mieszkańca oraz jednostkę pracy eksploatacyjnej.

Tabela 5

Struktura pracy eksploatacyjnej oraz wielkość dopłat do miejskiego transportu zbiorowego w przeliczeniu na mieszkańca i pracę jednostkę pracy eksploatacyjnej

Lp.	Gminy w Polsce powyżej 300 tys. mieszkańców	Udział pracy eksploatacyjnej w poszczególnych gminach			Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2012 r. w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł/mieszkańca]	Wielkość dopłat do lokalnego transportu zbiorowego w 2012 r. w przeliczeniu na 1 wzkm [zł/wzkm]
		Komunikacja autobusowa	Komunikacja tramwajowa	Trolejbusy (Lublin), Metro SKM Warszawa		
1	M. st. Warszawa	54,8	25,5	19,7	972	8,38
2	Kraków	60,8	39,2	-	256	3,62
3	Łódź	52,1	47,9	-	317	4,30
4	Wrocław	52,8	47,2	-	276	4,00
5	Poznań	56,9	43,1	-	396	6,68
6	Gdańsk	54,7	45,3	-	378	5,76
7	Szczecin	64,1	35,9	-	269	4,31
8	Bydgoszcz	74,5	25,5	-	281	4,72
9	Lublin	84,5	0,0	15,5	170	3,37
10	Katowice	76,1	23,9	-	227	3,68
Gminy razem		58,3	33,2	8,5	479	6,05
Razem bez Warszawy		60,7	38,4	0,9	292	4,48

Uwaga: w przypadku gminy Kraków przyjęto pracę eksploatacyjną MPK Kraków S.A., w przypadku gminy Wrocław przyjęto pracę eksploatacyjną MPK Wrocław Sp. z o.o., w przypadku gminy Poznań przyjęto pracę eksploatacyjną wykonaną taborami tramwajowymi przez MPK Poznań Sp. z o.o., w przypadku gminy Szczecin przyjęto pracę eksploatacyjną wykonaną taborami tramwajowymi przez Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o., w przypadku gminy Bydgoszcz przyjęto pracę eksploatacyjną wykonaną taborami tramwajowymi przez MZK Bydgoszcz Sp. z o.o. Na terenie gmin może występować transport zbiorowy funkcjonujący poza systemem gminnym, jednak jego udział nie jest znaczący.

Źródło: Na podstawie: Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2012 roku. Warszawa, czerwiec 2013, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, www.kzkgop.com.pl

W obsłudze komunikacyjnej miast dominuje komunikacja autobusowa – największy udział w Lublinie – 84,5%, następnie w Katowicach 76,1% i Bydgoszczy – 74,5%, najniższy udział komunikacji autobusowej jest w Łodzi – 52,1% i Wrocławiu 52,8%. Miasta te mają wysoki udział pracy eksploatacyjnej komunikacji

tramwajowej, w granicach 47%-48%. Jedynym miastem spośród miast pow. 300 tys. mieszkańców w Polsce, nieposiadających komunikacji tramwajowej jest Lublin. Jest to w części wynik czynnika geograficzno-historycznego – sieci tramwajowe istniały lub funkcjonują obecnie w mniejszych miastach, w zachodniej oraz północno- i południowo-zachodniej części kraju. Komunikacji tramwajowej nie ma też Rzeszów (182 tys. mieszkańców) i Białystok (295 tys. mieszkańców), ale jest w Gorzowie Wielkopolskim (125 tys. mieszkańców), Elblągu (124 tys. mieszkańców), Grudziądzu (98 tys. mieszkańców), Toruniu (204 tys. mieszkańców), była m.in. w Słupsku (95 tys. mieszkańców), Inowrocławiu (76 tys. mieszkańców), Olsztynie (175 tys. mieszkańców), Legnicy (102 tys. mieszkańców), Jeleniej Górze (83 tys. mieszkańców) i Bielsku-Białej (174 tys. mieszkańców)¹⁰.

Dane o wielkości dopłat do miejskiego transportu zbiorowego wskazują na znaczące zróżnicowanie pod tym względem największych miast w Polsce. Najwyższe dopłaty do miejskiego transportu zbiorowego w przeliczeniu na wzkm są w Warszawie – 8,38 zł/wzkm, kolejnym miastem jest Poznań – 6,68 zł/wzkm, najniższa w Lublinie 3,37 zł/wzkm. Kolejnymi miastami są Kraków i Katowice – 3,62 zł/wzkm. Rozpiętość skrajnych wielkości wynosi tu 5,01 zł/wzkm (różnica pomiędzy Warszawą i Lublinem).

Podsumowanie

Porównania podstawowych danych charakteryzujących największe miasta w Polsce, wielkości dochodów i wydatków, wydatków na dofinansowanie miejskiego transportu zbiorowego oraz oferty przewozowej pozwalają ocenić potencjał ludnościowy, gospodarczy oraz samą pozycję Warszawy jako największego miasta w Polsce. Zwraca uwagę znaczące zróżnicowanie jednostkowych dopłat do miejskiego transportu zbiorowego. Rozpiętość skrajnych wielkości jest znaczna, pomimo że ceny nabycia materialnych czynników produkcji transportowej (tabor, paliwa, energia elektryczna) są w różnych regionach w Polsce dość podobne. Zróżnicowanie zaangażowania miast w finansowanie transportu zbiorowego oznacza, że miasta podążają własnymi strategiami rozwoju systemów miejskiego transportu zbiorowego, co w rezultacie wiąże się z środkami przeznaczanymi na dopłaty. Na tym tle zwraca uwagę pozycja Warszawy, która uzyskuje największe dochody budżetowe, ale też wydatkuje najwięcej środków spo-

¹⁰ Portal informacyjny Głównego Urzędu Statystycznego, www.stat.gov.pl

śród polskich miast na miejski transport zbiorowy. Warszawa posiada również najwyższe nasycenie pracą eksploatacyjną liczone na jednostkę powierzchni oraz na mieszkańca, a także na osoby przebywające w ciągu dnia w Warszawie.

Sprawny transport zbiorowy przynosi miastom oraz ich mieszkańcom wiele korzyści – łatwość przemieszczania się, wyboru miejsca pracy, nauki, zamieszkania, dostępu do różnego typu usług, a także zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko – jednak wymaga to odpowiedniego zaangażowania środków publicznych. Stąd wydatki na miejski transport zbiorowy mają uzasadnienie. Z drugiej strony różne są rozwiązania, w ramach których są świadczone usługi transportu zbiorowego, co ma wpływ na wielkość i efektywność wydatkowanych środków. Różne są też warunki świadczenia usług transportu zbiorowego, zagospodarowanie przestrzenne miasta, dopasowanie infrastruktury do potrzeb, parametry jakościowe infrastruktury transportowej, styl życia mieszkańców, czy też konkurencja przemieszczania się indywidualnymi środkami transportu. Oznacza to, że jedynym kryterium efektywności funkcjonowania systemów transportu zbiorowego nie powinna być minimalizacja wydatków na ten cel. Oczekuje się pewnej równowagi pomiędzy wydatkami miast a uzyskiwanymi korzyściami w wyniku sprawnego funkcjonowania systemów transportowych oraz obniżenia negatywnego wpływu transportu na otoczenie. Analizując korzyści miast przez pryzmat osiągniętych przez nie dochodów i wydatkowanych na transport zbiorowy środków, można zauważyć, że miasta o większych wydatkach osiągają również większe dochody własne.

Literatura

- Bijak J., Kicinger A., Kapiszewski M., Śleszyński P. (współpraca): Studium metodologiczne oszacowania rzeczywistej liczby ludności Warszawy. Środkowoeuropejskie Forum Badań Migracyjnych i Ludnościowych. CEFMR Working Paper 2/2007, www.cefmr.pan.pl
- Dydkowski G., Tomanek R.: Charakterystyka transportu zbiorowego w małych i średnich miastach w Polsce. W: Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny. Red. K. Heffner. Wydawnictwo AE, Katowice 2005.
- Dydkowski G., Kos B., Tomanek R.: City Logistics – The Organisation and Management of Urban Public Transport in Agglomerations. W: Common Europe Economic Dilemmas of Transport and Ecology. Warsaw School of Economics. World Economy Faculty, Warszawa 1997.
- Komunikacja Miejska w Liczbach. Dane za 12 miesięcy 2012 roku. Warszawa, czerwiec 2012, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.
- Miasta w liczbach 2007-2008. GUS w Poznaniu, Warszawa 2010.

Miasta wojewódzkie podstawowe dane statystyczne. GUS w Poznaniu, Rok IX, Nr 18, Warszawa listopad 2009.

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu Ustawy o samorządzie gminnym. Dz.U. z dnia 23 maja 2013, poz. 594.

Portal informacyjny Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl

Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskie 2012, GUS, Warszawa 2012.

TRANSvisions. Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Final Report. Project funded by the European Commission – DG TREN, Co-ordinator Tetraplan A/S Copenhagen, Denmark March 2009.

Witryna internetowa Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A.: www.khk.krakow.pl

Witryna internetowa Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach: www.kzkgop.com.pl

Witryny internetowe miast: www.um.warszawa.pl, www.krakow.pl, www.lodz.pl, www.wroclaw.pl, www.poznan.pl, www.gdansk.pl, www.szczecin.pl, www.bydgoszcz.pl, www.um.lublin.pl, www.katowice.eu

PUBLIC FUNDING OF MUNICIPAL PUBLIC TRANSPORT IN THE LARGEST CITIES OF POLAND – COMPARATIVE ANALYSIS

Summary

The article compares the largest cities in Poland – those inhabited by more than 300 000 people – in terms of incomes, expenses, their public transport offer and all the funds assigned by the cities to subsidize municipal public transport. There are prominent and significant differences between the cities in the amount of funds directed towards municipal public transport. Municipal public transport, a financing of public transport, cities, incomes and expenses of the cities. The differences in the involvement of the cities in the financing of municipal public transport means that the cities follow their own strategies with regards to the development of the municipal public transport systems, which is reflected in the funds allocated for subsidies.