

# Ile regulacji, ile konkurencji w sektorze pasażerskiego drogowego transportu publicznego?

**Tomasz Rochowicz**  
**Prezes Zarządu**  
**Veolia Transport Polska**

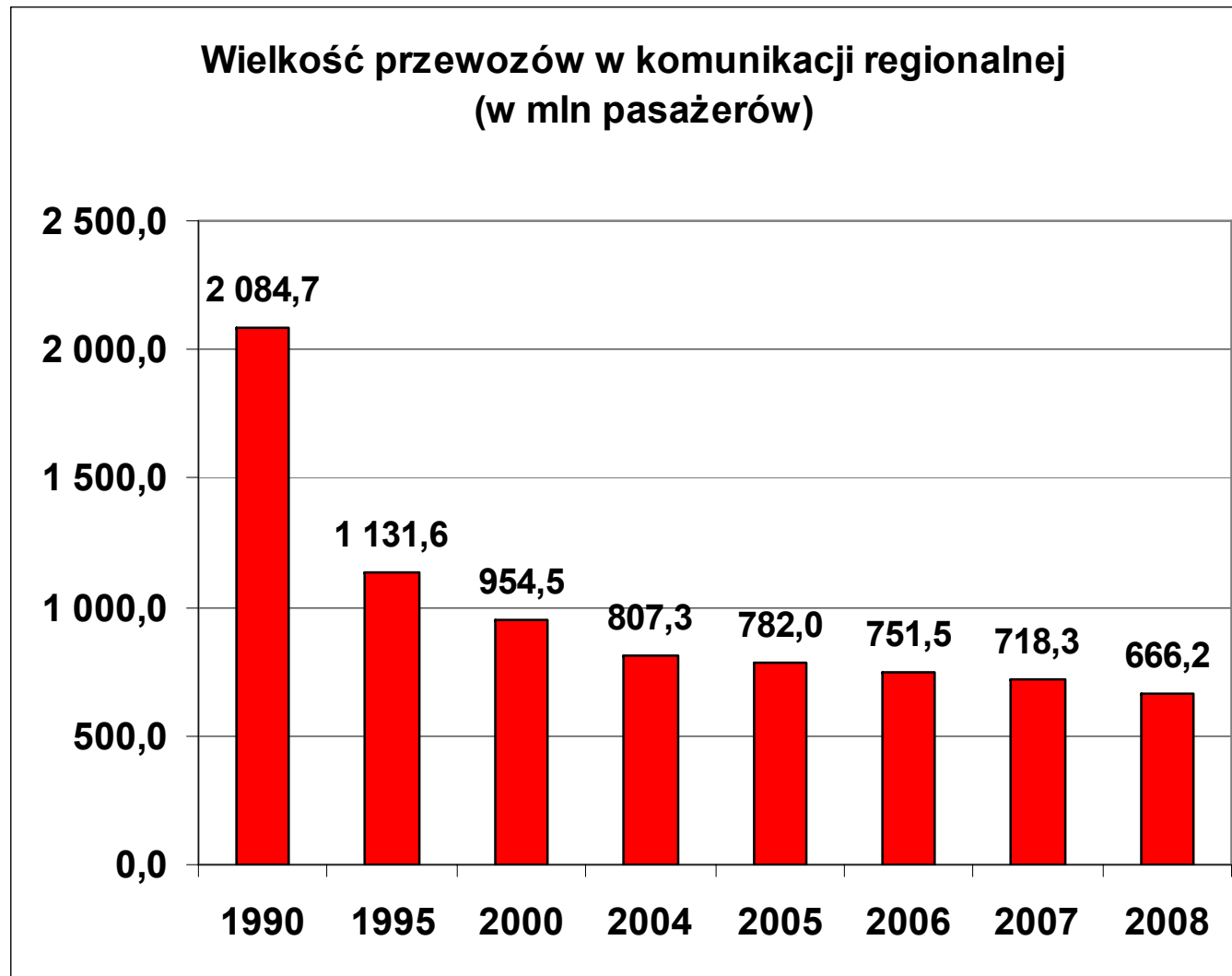
**Gdańsk, 29 marca 2010**



# RYNEK PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW DROGOWYCH W POLSCE

Komunikacja regionalna	Komunikacja miejska
<ul style="list-style-type: none"><li>• około <b>1200</b> przewoźników (w tym 157 podmiotów wywodzących się z PKS),</li><li>• ponad <b>92%</b> rynku to przewoźnicy prywatni,</li><li>• około <b>45 tys.</b> autobusów,</li><li>• łączny roczny przebieg – <b>909,3 mln</b> km,</li><li>• średni przebieg 1 autobusu – <b>20,2 tys.</b> km rocznie,</li><li>• <b>23 260</b> linii komunikacyjnych,</li><li>• ponad <b>8,5 tys.</b> wydanych licencji na krajowy przewóz osób,</li><li>• ponad <b>23 tys.</b> wydanych zezwoleń na przewozy regularne,</li><li>• rentowność z przewozu osób: 2008: <b>-3,96%</b> 2009: <b>-5,07%</b></li></ul> <p style="text-align: right;">Dane: PIGTSIS</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• około <b>110</b> przewoźników (zrzeszonych w IGKM),</li><li>• nie więcej niż <b>10%</b> rynku to przewoźnicy prywatni,</li><li>• około <b>12 tys.</b> autobusów,</li><li>• łączny roczny przebieg – <b>756 mln</b> km,</li><li>• średni przebieg 1 autobusu – <b>63 tys.</b> km rocznie.</li></ul> <p style="text-align: right;">Dane: GUS</p>

# PRZEWOZY W KOMUNIKACJI REGIONALNEJ W POLSCE



Dane: GUS

# DOSTĘP DO RYNKU

<b>Komunikacja regionalna</b>	<b>Komunikacja miejska</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• rynek praktycznie w 100% otwarty,</li><li>• brak istotnych barier wejścia,</li><li>• minimalne wymogi formalne umożliwiają praktycznie każdemu przewoźnikowi nieograniczony dostęp do rynku,</li><li>• rozpowszechnione praktyki nieuczciwej konkurencji,</li><li>• brak wystarczających kontroli eliminujących zjawiska zagrażające bezpieczeństwu pasażerów.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• dostęp do rynku mocno ograniczony,</li><li>• w wielu miastach tradycyjnie usługi świadczy jedynie przewoźnik miejski,</li><li>• jednak coraz częściej występującą alternatywą jest częściowe dopuszczanie do obsługi linii miejskich przewoźników zewnętrznych poprzez ogłaszanie otwartych przetargów na obsługę linii komunikacyjnych, np. Warszawa, Kraków, Gdynia, Grudziądz,</li><li>• konkurencja między przewoźnikami występuje na etapie przetargu.</li></ul>

# REGULACJE PRAWNE

- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – głównie w zakresie zasad i sposobu prowadzenia działalności transportowej,
- Ustawa prawo przewozowe (z dnia z dnia 15 listopada 1984 r) wraz z przepisami art. 774 i nast. kodeksu cywilnego - regulującego zagadnienia umowy przewozu.
- Inne akty prawne, np. ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

## REGULACJE PRAWNE

- Z uwagi na niedoskonałości tych unormowań środowiska transportowe zgłaszały pojawiające się problemy w funkcjonowaniu miejskich i regionalnych systemów transportu. Stąd toczące się prace nad nową ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt w dniu 2 lutego 2010 został przyjęty przez Radę Ministrów i jest uszczegółowieniem regulacji unijnych zawartych w:

Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. które weszło w życie w dniu 3 grudnia 2009 r.

- Zgodnie z założeniami, świadczenie usług w zakresie transportu osób ma odbywać się na zasadach **konkurencji regulowanej**.

# WARUNKI DOPUSZCZENIA DO ZAWODU I RYNKU PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW DROGOWYCH

- Certyfikat kompetencji zawodowych na krajowy przewóz osób,
- Licencja przewoźnika,
- Zezwolenie na linię regularną lub regularną specjalną.



# WARUNKI DOPUSZCZENIA DO ZAWODU I RYNKU PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW DROGOWYCH

Warunki uzyskania licencji przewoźnika:

- posiadanie certyfikatu kompetencji zawodowych przez minimum jedną osobę zarządzającą firmą transportową,
- spełnienie warunków niekaralności przez wszystkie osoby zarządzające firmą,
- spełnienie warunków niekaralności przez wszystkich kierowców,
- posiadanie w dyspozycji prawnej pojazdów,
- zabezpieczenie finansowe wynoszące 9 000 Euro na pierwszy pojazd i 5 000 Euro na każdy następny.

# KOMUNIKACJA MIEJSKA

## – RÓŻNE WARIANTY ROZWIĄZANIA

- Realizacja usług transportowych w komunikacji miejskiej bezpośrednio przez jednostki samorządu lokalnego lub firmę będącą własnością samorządu, np. Łódź, Poznań, Szczecin,
- Przekazanie poprzez przetarg zewnętrznemu prywatnemu operatorowi obsługi całej sieci komunikacyjnej w mieście, np. Tczew,
- Przekazanie poprzez przetarg zewnętrznemu prywatnemu operatorowi obsługi części sieci komunikacyjnej w mieście, np. Gdynia, Grudziądz, Warszawa, Kraków.

# KORZYŚCI Z PRZEKAZANIA OBSŁUGI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ PRYWATNEMU PRZEWOŹNIKOWI

- Transparentne wyłanianie operatora na podstawie przetargów publicznych,
- Wprowadzenie do obsługi komunikacji miejskiej najnowocześniejszego taboru,
- Możliwość zastosowania najnowszych rozwiązań technologicznych w zakresie informacji pasażerskiej, sprzedaży biletów, itp.

# KORZYŚCI Z PRZEKAZANIA OBSŁUGI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ PRYWATNEMU PRZEWOŹNIKOWI

- Niższy, zgodny z budżetem Miasta poziom kosztów za realizację przewozów mieszkańców przez cały okres trwania kontraktu (w porównaniu do spółek miejskich prywatni przewoźnicy, którzy w ostatnich latach wygrali przetargi na obsługę komunikacji miejskiej, zaoferowali stawki niższe o: 9,3% - Warszawa, 20,6% - Radom, 18,8% - 29,2% - Gdynia),
- Zarząd Miasta nie jest włączany w rozwiązywanie problemów socjalnych pracowników komunikacji miejskiej, gdyż jest klientem firmy przewozowej.

# TRANSPORT REGIONALNY - PROBLEMY

- Ciągły spadek liczby pasażerów (w latach 2000-2008 w sumie spadek o ok. 30%),
- Wzrastająca liczba podmiotów działających na rynku,
- Spadek średniej rocznej ilości km przypadającej na jeden autobus do poziomu zaledwie 20,2 tys. km,
- Spadek rentowności (rentowność z przewozu osób: 2008: -3,96%; 2009: -5,07%); większość firm generuje straty,

# TRANSPORT REGIONALNY - PROBLEMY

- Brak wystarczającego nadzoru i skutecznej kontroli nad przewoźnikami, szczególnie drobnymi,
- Negatywne skutki, takie jak:
  - dowolność w ustalaniu cenników, zaniżanie cen za bilety (dumping),
  - brak nacisku na jakość taboru i przede wszystkim na bezpieczeństwo przewozu pasażerów,
  - niezgodne z ustawą o czasie pracy zatrudnianie kierowców
  - brak kontroli i egzekwowania jazdy zgodnie z rozkładami, efekt: wcześniejsze podejżdżanie na przystanki,
  - zatrzymywanie się w miejscach nie wyznaczonych/przystankach, tylko w miejscach „na żądanie” pasażera.

# TRANSPORT REGIONALNY A WŁADZE LOKALNE

Kolejny problem dla przewoźników na rynku przewozów regionalnych może wynikać z różnego nastawienia do nich władz lokalnych, co przejawia się m.in. w:

- stosowaniu różnych stawek za korzystanie z dworców i przystanków,
- utrudnieniach przy wydawaniu zezwoleń.

# TRANSPORT REGIONALNY A WŁADZE LOKALNE

Różne podejście władz, choć mieszczące się w ramach obowiązujących przepisów, powoduje odmienne kształtowanie się rynku lokalnego.

Przykłady skrajne to:

- Małopolska:
  - minimalna kontrola nad rynkiem usług transportowych,
  - dopuszczanie do rynku praktycznie wszystkich chętnych podmiotów,
  - nadmierna podaż na rynku może prowadzić do nieuczciwej „czarnej” konkurencji,
  - odbija się to negatywnie na jakości świadczonych usług i bezpieczeństwie pasażerów

# TRANSPORT REGIONALNY A WŁADZE LOKALNE

- Opolszczyzna, Warmia i Mazury:
  - lepsze dostosowanie podaży do potrzeb rynku (ściślejsza kontrola władz wojewódzkich),
  - niedopuszczanie do powstawania „czarnej” konkurencji,
  - stworzenie przewoźnikom warunków do poprawnego funkcjonowania i rozwoju.



# **ILE REGULACJI, ILE KONKURENCJI**

## **Transport miejski**

### **Więcej konkurencji**

Poprzez ogłaszanie przetargów publicznych na obsługę linii;

- Zmniejszenie presji społecznej ze strony ZZ na władze miasta,
- Większa przewidywalność rocznych kosztów transportu mieszkańców.
- Podniesienie jakości obsługi
  - nowy tabor autobusowy (niskopodłogowy z min. Euro 5),
  - nowoczesne formy informacji pasażerskiej.

# ILE REGULACJI, ILE KONKURENCJI

## Transport regionalny

### Więcej regulacji

- Lepsze dostosowanie podaży do potrzeb rynku (ściślejsza kontrola władz wojewódzkich),
- Zwiększenie kontroli nad jakością użytkowanego taboru autobusowego,
- Zwiększenie nadzoru nad realizacją przyznaných pozwoleń (egzekwowanie jazdy zgodnie z rozkładami),
- Eliminacja „czarnej konkurencji”.

# Dziękuję!

