



Sprawozdanie ze spotkania GWD Transport Miejski w Częstochowie, 8-9 grudnia 2011

1. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele sześciu miast, uczestniczących w GWD – Częstochowy, Kalisza, Legionowa, Legnicy, Lublina i Opola.
2. Przedstawiciele Opola – z prezydentem miasta Ryszardem Zembaczyńskim na czele – przywitani uczestników spotkania. Zaprezentowano spot reklamowy promujący Opole, inwestycje drogowe w mieście oraz zapoznano uczestników ze sposobem organizacji transportu miejskiego w Opolu. W chwili obecnej większość kompetencji dotyczących planowania sieci komunikacyjnej oraz ryzyko przychodów z biletu leżą po stronie operatora – spółki Miejski Zakład Komunikacyjny. Rekompensata wypłacana operatorowi wynosi ok. 10 mln zł (w modelu netto – tj. spółka zachowuje wpływy ze sprzedaży biletów) i nie pokrywa całości kosztów, mimo że kształtują się one na relatywnie niskim poziomie. Spółka realizuje aktualnie projekt unijny, polegający na zakupie 10 autobusów niskopodłogowych, jednoczłonowych.
3. Następnie przedstawiciele kolejnych samorządów przedstawiali sposób współpracy samorządu z operatorami w swoim mieście.
 - a. W **Częstochowie** komunikacja miejska organizowana jest przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu, zaś przewozy wykonuje na zasadzie bezprzetargowej Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, z którym umowa została podpisana przed wejściem w życie rozporządzenia 1370/2007. MPK otrzymuje wynagrodzenie w modelu netto. W tym momencie problemem jest dramatyczna sytuacja finansowa spółki zarówno w aspekcie płynności finansowej, jak i skumulowanej straty przekraczającej 50% kapitału własnego. Ze względu na realizowany projekt unijny w zakresie komunikacji tramwajowej zdecydowano się jednak na kontynuację działalności.
 - b. W **Kaliszu** większość kompetencji związanych z planowaniem operacyjnym komunikacji jest po stronie przewoźnika – Kaliskich Linii Autobusowych. Była



to spółka publiczno-prywatna, jednak obecnie miasto wykupiło udziały od partnera prywatnego, aby móc realizować projekty unijne w zakresie zakupu taboru, zgodnie z wytycznymi MRR dot. operatora wewnętrznego. Korzystną zmianą w ostatnich latach było również przejście z modelu, w którym przewoźnik otrzymywał pełną refundację ulg ustawowych, do modelu w którym refundowane są pełne koszty na podstawie audytu (odmiana modelu brutto).

- c. W **Legionowie** (prezentacja w załączeniu) kluczowe znaczenie ma komunikacja z i do Warszawy (kolejowa – SKM i autobusowa), organizowana na podstawie umowy zawartej z warszawskim samorządem. Problemem umowy jest brak wpływu Legionowa na kształt oferowanych usług – w szczególności zbędne zwiększenie pojemności składów SKM wskutek nabycia nowego taboru, które spowodowało wzrost kosztów przekraczający możliwości finansowe Legionowa. Konsekwencją może być likwidacja kursów linii S-9 wieczorami i w weekendy.
- d. W **Legnicy** – jako jedynej w Polsce – operator wewnętrzny (MPK) jest spółką z większościowym udziałem samorządu (kilka procent ma producent autobusów). W bieżącej perspektywie nie realizowano przez to projektów unijnych, dotyczących zakupu taboru autobusowego. MPK Legnica realizuje przewozy w modelu netto i samo układa rozkłady jazdy oraz dystrybuje bilety. Spółka – tak, jak w Częstochowie – ma łączną stratę przekraczającą 50% kapitału własnego, jednak wynika ona z amortyzacji dużych zakupów taboru pod koniec lat 90. Operator na bieżąco reguluje swoje zobowiązania i kontynuuje działalność. W mieście gorącą sprawą jest podwyższanie cen biletów – dotychczas zwiększono o 10% ceny biletów jednorazowych, planowana jest podwyżka cen biletów okresowych.
- e. W **Lublinie** umowy o świadczenie usług komunikacyjnych podpisane są z przewoźnikiem komunalnym (MPK Lublin – w trybie powierzenia bezpośredniego) oraz przewoźnikami prywatnymi (5 umów zawartych w trybie przetargów nieograniczonych), którzy oferują niższe stawki, zapewniając miastu oszczędność, a także motywują MPK do efektywnego działania. Włączenie



prywatnych przedsiębiorstw do systemu komunikacji komunalnej pozwoliło także ograniczyć szarą strefę. Organizacją komunikacji i rozliczaniem przewoźników w modelu brutto zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie. Umowy szczegółowo regulują podział kompetencji oraz sposób współpracy pomiędzy ZTM i przewoźników (prezentacja w załączeniu).

4. Po prezentacjach miast – uczestników GWD, p. Piotr Kulczycki z firmy doradczej Comper zaproszony na wniosek uczestników przedstawił prezentację (w załączniku), dotyczącą naliczania rekompensaty dla operatorów. Dodatkowo, w odpowiedzi na pytania uczestników, wyjaśnił że:
 - a. pojęcie rekompensaty obejmuje również wynagrodzenia wypłacane w modelu brutto;
 - b. zawarte w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym sformułowanie o konieczności wynagradzania operatorów wewnętrznych w modelu netto (koncesji na usługi), dotyczy tylko operatorów bez 100% udziału samorządu;
 - c. wymogi dotyczące maksymalnej wielkości „rozsądnego zysku” nie dotyczą zleceń przetargowych;
 - d. w przypadku zawarcia porozumienia międzygminnego przekazującego kompetencje organizatorskie z jst A do jst B operatorami wewnętrznymi stają się dla jst B również przedsiębiorstwa komunikacyjne należące do jst A, na analogicznej zasadzie, jak przedsiębiorstwa własne jst B.
5. Następnego dnia Michał Wolański zaprezentował wyniki badania benchmarkingowego efektywności komunikacji miejskiej w Polsce (w załączniku), wskazując na:
 - dużą efektywność przewoźników prywatnych, działających w dominującym w Polsce modelu konkurencji regulowanej o zlecenia zarządu transportu miejskiego – ten model z reguły oferuje najniższy poziom kosztów w połączeniu z kontrolowaną jakością usług;



- zróżnicowaną efektywność przewoźników komunalnych – istnieją wśród nich podmioty gospodarujące tak dobrze, jak firmy prywatne, ale również istnieją miasta, w których w wyniku prywatyzacji możliwe są kilkunastoprocentowe oszczędności bez uszczerbku dla jakości;
- generalną kosztowność wydziałania zarządu transportu bez wprowadzania konkurencji między przewoźnikami, wynikającą z faktu, że przewoźnik komunalny w takiej sytuacji z reguły nie ogranicza kosztów, zaś rozliczenia przy użyciu stawki za wozokilometr powodują np. wzrost kosztów stałych w przeliczeniu na wozokilometr, gorsze wykorzystanie czasu pracy itp.

Pokazano również jak efektywnie kształtować rynek, aby w toku przetargów uzyskiwać jak najlepsze ceny. Sprzyjają temu m.in.:

- organizacja dynamicznego rynku z wieloma przetargami,
- podpisywanie umów na min. rok (a najlepiej dla autobusów nowych – min. 6 lat, zaś dla używanych – min. 3 lata),
- precyzyjne określenie linii i rozkładów jazdy na etapie przetargu (lub alternatywnie określenie obszaru bezpłatnych dojazdów oraz waloryzacja stawki prędkością eksploatacyjną),
- niezbyt duże pakiety przetargowe (w zależności od wielkości miasta).

6. W dalszej części spotkania prowadzono dyskusje na tematy:

- a. Monitoringu liczby wydawanych decyzji i spraw – przedstawiono listę opartą o doświadczenia Lublina oraz **ustalono, że wypełniona wartościami tabela wg tego wzoru za 2010 r. (cały) zostaną przekazane do ZMP przed Świętami**, zaś za lata następne (2011, 2012) – w terminach późniejszych.
- b. Wskaźników SAS – omówiono listy wskaźników sugerując korekty i uzupełnienia. ustalono że **do Świąt ZMP czeka na ewentualne dalsze uwagi i** podjąć prace nad zredagowaniem nowej listy.



- c. Ankiety satysfakcji pasażerów komunikacji miejskiej – ustalono, że do Świąt członkowie GWD mają czas na przedstawienie do niej dalszych uwag, następnie kontynuowane będą dalsze prace, tak aby na kolejne spotkanie GWD gotowe były pełne, zindywidualizowane instrukcje dla wszystkich miast, obejmujące również wybór próby badawczej.
7. Kolejne spotkanie GWD odbędzie się w Legionowie i dotyczyć będzie projektów realizowanych ze środków unijnych. Termin spotkania będzie podany po uzgodnieniu z gospodarzami i zaproszonymi gośćmi specjalnymi. Ponadto na spotkaniu przewidziane są dwa równoległe panele, z których jednej będzie dotyczył aktualizacji kart usług, a drugi – technicznych aspektów przeprowadzania badania satysfakcji pasażerów. Ze względu na wagę tematów zarówno dla samorządów, jak i dla projektu, prosimy o zwrócenie uwagi na wydelegowanie zespołu w którym znajdują się osoby odpowiedzialne za wszystkie z wymienionych kwestii.

Michał Wolański, moderator grupy



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA SPRAWA W RAMACH EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU SPOŁECZNEGO

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

