

Grzegorz DYDKOWSKI¹

POROZUMIENIA TARYFOWE JAKO NARZĘDZIE INTEGRACJI TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA PRZYKŁADZIE AGLOMERACJI KATOWICKIEJ

Streszczenie. W artykule przedstawiono zasady funkcjonowania porozumień oraz korzyści związane z porozumieniami taryfowymi na przykładzie aglomeracji katowickiej. Odniesiono się do porozumień zawartych w aglomeracji katowickiej i dotyczących obszarów działania KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry, MZK Tychy, PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. Przedstawiono dane liczbowe o sprzedaży biletów w związku z zawartymi porozumieniami.

FARE SCHEDULE AGREEMENTS AS INTEGRATION STRUCTURES IN PUBLIC TRANSPORT. CASE STUDY – THE KATOWICE URBAN AREA

Summary. The article presents the case study of the Katowice urban area with regard to Fare Schedule Agreements and the benefits resulting thereof. The article discusses the agreements concluded in the Katowice urban area and valid in the zones of KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry, MZK Tychy, PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. The number of the tickets sold in connection with the agreements has been presented.

1. WPROWADZENIE

W aglomeracjach przewozy transportem zbiorowym realizowane są przez różne podmioty, posługujące się najczęściej różnymi taryfami i korzystające z różnych źródeł finansowania deficytu. Są to podmioty wykonujące przewozy w ramach lokalnego transportu zbiorowego, za organizację którego odpowiedzialny jest samorząd gminny, przewozy autobusowe funkcjonujące poza systemami gminnymi oraz regionalne przewozy kolejowe. Podmioty te świadczą usługi we wspólnym obszarze, jakim jest aglomeracja lub też wspólnym obszarem są jedynie miejsca obrzeżne aglomeracji.

Nie wdając się w szersze rozważania dotyczące integracji zarządzania transportem zbiorowym, można określić jej przedmiot jako ujednoczenie systemu taryfowego oraz w przypadku integracji pełnej - również stworzenie jednego ośrodka regulacji przewozami. Integracja jest sposobem efektywnego współdziałania, co jest szczególnie istotne w przypadku systemów zasilanych ze środków publicznych, a takim jest transport zbiorowy. Ponadto wśród korzyści integracji wymienić można wzmocnienie pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego, w stosunku do transportu indywidualnego oraz prywatnych przewozów zbiorowych, działających poza publicznymi systemami transportu zbiorowego, a także umożliwienie prowadzenia polityki transportowej w odniesieniu do wielu komplementarnych komponentów systemu transportu zbiorowego. Negatywnym rezultatem

¹ Katedra Transportu, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, ul. 1 – Maja 47, 40-228 Katowice, telefon/fax (+48 32) 2577-530, (+48 32) 2598-421..7, dydkowski@kzkgop.com.pl

integracji jest ograniczenie samodzielności podmiotów w prowadzeniu polityki sprzedaży usług, co może skutkować ograniczeniem proefektywnościowych zachowań konkurencyjnych [1].

2. ZASADY POROZUMIEŃ TARYFOWYCH

Porozumienia taryfowe są umowami, zawieranymi w celu ujednoczenia całości lub jedynie części regulacji taryfowych, przez podmioty posiadające kompetencje decyzyjne w zakresie transportu zbiorowego. Porozumienia taryfowe generalnie zawierane są wówczas, gdy zakłada się zachowanie w dłuższym okresie czasu odrębności podmiotów uczestniczących w porozumieniu, dążąc jednocześnie do ujednoczenia tak istotnego elementu sprzedaży usług, jakim jest taryfa. Odrębność podmiotów może być powodowana przykładowo różnym podstawowym obszarem działania, przy czym mogą występować linie komunikacyjne łączące oba obszary oraz przemieszczenia pasażerów pomiędzy obszarami. Można mieć również do czynienia z sytuacją, gdy ze względu na podporządkowanie różnym szczeblom administracji, własność majątku, czy zróżnicowanie systemów ekonomiczno-finansowych, utrudniona jest pełna integracja lub też, gdy świadomie pozostawia się odrębność i samodzielność podmiotów, oczekując korzyści wynikających z większych możliwości proefektywnego działania. Ze względu na zakres porozumień można wymienić:

- porozumienia, gdzie uczestniczące w nich strony w pełni ujednoczają przepisy taryfowe, jak i rodzaje i ceny biletów,
- porozumienia, gdzie strony zachowują własne przepisy taryfowe oraz ceny i rodzaje biletów.

Pierwszym rodzajem jest porozumienie, gdzie uczestniczące w nim strony w pełni ujednoczają przepisy taryfowe oraz rodzaje i ceny biletów. Dotyczy to zarówno biletów jednorazowych, jak i okresowych. Na obszarach objętych takim porozumieniem obowiązuje ujednoczony wzór biletu. W celu zachowania kontroli nad emisją i dystrybucją biletów – wprowadzona jest ona przez jedną ze stron porozumienia. Zachowuje się przy tym prawo do uzyskania informacji oraz kontroli tego procesu przez drugą stronę. Dochody ze sprzedaży biletów, wpływające do podmiotu zajmującego się jego emisją i dystrybucją, rozdzielane są pomiędzy strony porozumienia wg określonych zasad. Ten typ porozumienia ogranicza możliwości konkurowania podmiotów o dochody z biletów, co czyni to przedsięwzięcie trwalsze. Ogranicza się też możliwość prowadzenia samodzielnej polityki w tak ważnej sferze jak sprzedaż usług. Wystąpienie zróżnicowanej sytuacji finansowej i związanych z tym różnych oczekiwań, w zakresie dochodowości usług transportu zbiorowego, będzie zagrożeniem trwałości tego rozwiązania.

Drugi rodzaj to porozumienie, gdzie strony zachowują własne przepisy taryfowe oraz ceny i rodzaje biletów. W oparciu o zawarte porozumienie wprowadza się dodatkowy rodzaj biletu, najczęściej miesięczny, lub też nadaje dodatkowe uprawnienia jednemu z rodzajów biletów będących w sprzedaży. Ograniczenie porozumienia tylko do części oferowanych usług i tym samym części dochodów ze sprzedaży zmniejsza ryzyko finansowe związane z prawidłowością podziału wspólnych środków, jak również pozostawia dość szeroki zakres decyzyjny w odniesieniu do pozostałych rodzajów biletów. Stworzone są przesłanki do współdziałania w segmencie rynku objętego porozumieniem, jednak w pozostałych obszarach strony porozumienia pozostają potencjalnymi konkurentami. Dlatego też porozumienie to jedynie w części likwiduje przesłanki występowania konkurencji w obszarze, gdzie jest ona niepożądana, czyli pomiędzy finansowanymi ze środków publicznych podmiotami transportu zbiorowego.

W Polsce brak jest doświadczeń oraz sprawdzonych w praktyce metod rozliczeń dochodów uzyskiwanych ze wspólnych biletów pomiędzy uczestnikami takich przedsięwzięć.

Zagadnienie to jest istotne między innymi ze względu na znaczną wysokość kwot będących przedmiotem podziału. Jako kryteria przyjmuje się:

- informacje o uzyskiwanych dochodach ze sprzedaży biletów w okresie przed zawarciem porozumienia,
- dochody ze sprzedaży biletów uzyskiwane w punktach sprzedaży uczestników porozumienia – korekcie podlega część kwoty, która nie jest przekazywana pomiędzy uczestnikami porozumienia, lecz jedynie o nią korygowana jest wielkość dotacji, którą uczestnicy porozumienia uzyskują, punkty sprzedaży uczestników porozumienia zlokalizowane są w obszarach, gdzie wykonują oni przewozy (rozwiązania takie można spotkać w Niemczech),
- oferta przewozowa (liczba kursów, wozokilometry, miejscokilometry), w rozliczeniach uwzględnia się wielkości odnoszące się do całych obszarów działania lub tylko wybranych fragmentów, np. oferta przewozowa na trasach obsługiwanych przez strony porozumienia,
- informacje o źródłach i celach podróży oraz środkach przewozowych, z których korzystają pasażerowie, otrzymywane na podstawie wykonywanych okresowo badań marketingowych.

Zasady rozliczeń są niezwykle istotne dla trwałości zawieranych porozumień taryfowych. Wielość czynników, które mogą być wzięte pod uwagę przy ustalaniu zasad podziału dochodów, sprzyja występowaniu sytuacji, gdzie każda ze stron porozumienia preferuje wybrane, korzystne dla siebie mierniki i w ten sposób dąży do przyjęcia takich zasad podziału, gdzie maksymalizuje udział w uzyskiwanych dochodach ze sprzedaży biletów objętych danym porozumieniem. Jeżeli uwzględni się fakt, że bardzo trudno jest oszacować uzyskane dodatkowo środki z tytułu rozszerzenia oferty taryfowej w wyniku porozumienia, to ocena porozumienia sprowadza się do oceny zasad podziału środków pomiędzy uczestników oraz możliwych modyfikacji zasad podziałowych. Dąży się w ten sposób do uzyskania większych dochodów, co w praktyce odbywa się kosztem dochodów strony drugiej. Innym problemem może być ograniczanie kosztów i pogarszanie parametrów oferowanych usług przez jedną ze stron porozumienia, licząc na to, że skutki takiego działania nie przeniosą się na zmniejszenie jej dochodów z uwagi na utrzymanie poziomu usług przez stronę drugą.

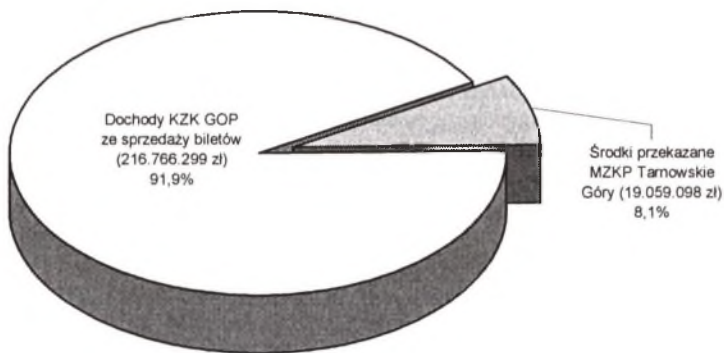
Wykorzystanie kart elektronicznych do pobierania opłat za przejazdy stwarza potencjalne możliwości zbierania informacji służących później rozliczeniom dochodów uzyskiwanych ze wspólnych biletów. Jednak należy zauważyć, że na rynku dominują oferty operatorów systemów sprzedaży z wykorzystaniem kart elektronicznych, koncentrujące się na wdrożeniach jedynie elementów niezbędnych z punktu widzenia sprzedaży oraz kontroli ważności biletów, co wiąże się z zapewnieniem finansowania tych wdrożeń ze środków przeznaczanych na sprzedaż. Mniejszą uwagę poświęca się na uzupełnienie systemu o te moduły, które zapewniają gromadzenie i przetwarzanie danych o wykonywanych przejazdach, a zatem które również mogą być wykorzystywane do rozliczeń uzyskiwanych dochodów ze sprzedaży usług pomiędzy podmioty dostarczające te usługi.

3. POROZUMIENIE POMIĘDZY KZK GOP I MZKP Z SIEDZIBĄ W TARNOWSKICH GÓRACH

W roku 1994 Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach (KZK GOP) zawarł porozumienie z Międzygminnym Związkiem Komunikacji Pasażerskiej z siedzibą w Tarnowskich Górach (MZKP) w sprawie utworzenia zintegrowanego systemu biletowo-taryfowego na obszarze działania wymienionych Związków. W oparciu o zawarte porozumienie wprowadzono wspólny bilet KZK GOP i MZKP oraz jednakowe regulacje

taryfowe dotyczące zasad przewozu pasażerów. Emitentem oraz odpowiedzialnym za dystrybucję biletów obowiązujących na liniach KZK GOP i MZKP jest KZK GOP. Do KZK GOP wpływają środki z tytułu sprzedaży usług, z których część KZK GOP przekazuje jako pochodzące ze sprzedaży usług MZKP. Wielkość udziałów KZK GOP i MZKP w sprzedaży w momencie zawarcia porozumienia określona została na podstawie analizy dochodów uzyskiwanych ze sprzedaży własnych biletów przez wymienione Związki, przed zawarciem porozumienia. Od momentu zawarcia porozumienia wielkości udziałów stron w dochodach wspólnych kilkakrotnie ulegały zmianie, między innymi na skutek przystąpienia do KZK GOP w 1995 roku Bytomia i w 1997 roku Gliwic oraz ze względu na przejście przez KZK GOP w 2000 roku organizacji komunikacji tramwajowej.

W celu zapewnienia prawidłowości rozliczeń i tym samym trwałości zawartego porozumienia strony prowadzą stały nadzór nad kształtowaniem się wielkości mających wpływ na liczbę przewożonych pasażerów i w efekcie uzyskiwane dochody ze sprzedaży usług. Prowadzony jest monitoring między innymi wielkości oferty przewozowej oraz ponoszonych z tego tytułu kosztów w obszarze KZK GOP i MZKP, napełnień środków przewozowych, wyników kontroli biletowych oraz okresowo prowadzi się kompleksowe badania ankietowe zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Dane dotyczące wielkości i podziału dochodów ze sprzedaży biletów wspólnych KZK GOP i MZKP przedstawia rysunek 1.



Rys. 1. Podział dochodów ze sprzedaży biletów występujący pomiędzy KZK GOP oraz MZKP Tarnowskie Góry w 2003 roku

Fig. 1. Division of proceeds from tickets between KZK GOP and MZKP Tarnowskie Góry in 2003
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

4. UMOWA POMIĘDZY KZK GOP I MZK TYCHY

W dniu 26 maja 1997 roku zawarta umowa pomiędzy KZK GOP i Miejskim Zarządem Komunikacji w Tychach (MZK), na podstawie, której od 1 sierpnia 1997 roku wprowadzono wspólny bilet miesięczny o symbolu KSC. Bilet ten upoważniał do przejazdów wszystkimi liniami organizowanymi przez obie strony. Umowa została zawarta na czas nieokreślony z możliwością trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia. W związku z przejściem przez KZK GOP funkcji organizatora komunikacji tramwajowej, od 1 lutego 2000 roku posiadacze biletów KSC zostali uprawnieni również do podróżowania komunikacją tramwajową.

We wspomnianej umowie określone zostały zasady funkcjonowania tego biletu oraz sposób rozliczeń (podziału pomiędzy strony) dochodów z tytułu jego sprzedaży. Druk biletów i dystrybucja należała do KZK GOP, natomiast MZK miało prawo do kontroli tego procesu. Dochody ze sprzedaży biletów KSC rozliczane były przez KZK GOP, a ich podział, po pomniejszeniu o koszty produkcji biletów, upusty udzielone sprzedawcom oraz uzgodnione przez strony wydatki marketingowe związane ze sprzedażą biletu wspólnego, odbywał się wg ustalonej formuły:

$$Us = (1 - \alpha) \times PE_s + \alpha \times PW_s$$

gdzie:

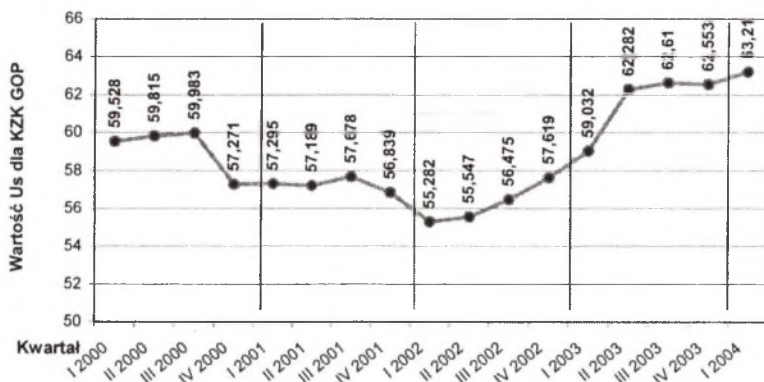
- Us - udział strony umowy we wpływach ze sprzedaży biletów KSC (%),
- PE_s - udział pracy eksploatacyjnej strony umowy w pracy razem (%),
- PW_s - udział dobowego potencjału przewozowego (wzkm) strony umowy na trasach wspólnych w ogólnej wielkości potencjału przewozowego uruchamianego na trasach wspólnych (%),
- α - współczynnik udziału podróży na trasach wspólnych w podróżach realizowanych przez nabywców biletów KSC (jego wartość zawierała się w przedziale od 0 do 1).

Wartość współczynnika α ustalana była na podstawie badań marketingowych przeprowadzanych wśród nabywców biletów KSC, którzy wypełniali i odsyłali dołączoną do biletu ankietę. Do czasu przeprowadzenia pierwszych badań wartość ta została oszacowana, po czym przeprowadzone badania zweryfikowały jego wartość na 0,74. Ze względu na zmiany w ofercie przewozowej, wartości udziałów stron weryfikowane były raz na kwartał, natomiast zmiany zachowań komunikacyjnych pasażerów zgodnie z zapisami umownymi weryfikowano co pewien okres czasu przeprowadzając wspólne badania ankietowe. Badania takie przeprowadzono trzykrotnie – w 1997, 2000 i 2002 roku. Na podstawie tych badań ustalano wartość wspomnianego współczynnika α, która wynosiła od 0,74 do 0,76. Wielkość udziału KZK GOP we wpływach z biletu kształtowała się na poziomie ok. 55-60%, a w ostatnim okresie funkcjonowania tego biletu ok. 62% (zmiany wartości udziału stron we wpływach z biletu KSC obrazuje rysunek 2).

Można stwierdzić, iż powyższa metoda podziału uwzględniała okresowe zmiany oferowanego potencjału przewozowego KZK GOP i MZK Tychy oraz zmiany zachowań komunikacyjnych pasażerów, w tym przede wszystkim wykorzystanie linii na tzw. trasach wspólnych, i że choć dotyczyła tylko 1 rodzaju biletu, to miała ona charakter dynamiczny i spełniała swoją rolę.

Średni miesięczny dochód ze sprzedaży biletów KSC kształtował się na poziomie ok. 400 tys. zł, co dawało średni dochód dla KZK GOP na poziomie ok. 240 tys. zł. Natomiast średnia sprzedaż miesięczna tego biletu wynosiła ok. 5,5 tys. sztuk, przy czym prawie 60% sprzedaży stanowiły bilety ulgowe (rysunek 3). Z analizy miejsca zamieszkania nabywców tego biletu wynika, iż w większym zakresie korzystali z niego mieszkańcy Tychów.

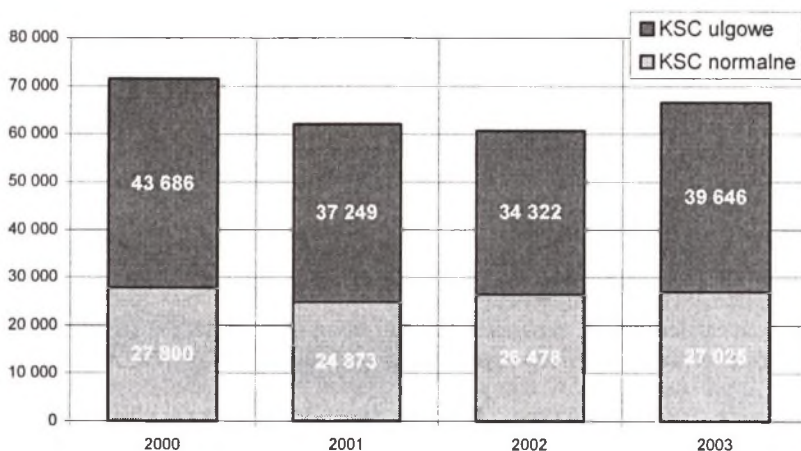
W październiku 2003 roku ze względu ograniczenia w dofinansowaniu transportu zbiorowego, jak również brak możliwości pozyskania na to przedsięwzięcie o ponadlokalnym charakterze środków spoza budżetów gmin, umowa w sprawie biletu KSC została wypowiedziana. Biorąc pod uwagę trzymiesięczny okres wypowiedzenia umowy, bilet ten przestał obowiązywać z dniem 31 stycznia 2004 roku.



Rys. 2. Zmiany wartości udziału KZK GOP w dochodach z biletu KSC

Fig. 2. Changes in the KZK GOP share value in the KSC ticket related proceeds

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP



Rys. 3. Liczba wydanych do sprzedaży biletów KSC w latach 2000 – 2003

Fig. 3. Number of KSC tickets given out for sale in the years 2000-2003

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

5. POROZUMIENIA ZAWARTE POMIĘDZY KZK GOP I WOJEWÓDZTWEM ŚLĄSKIM

W okresie do 1998 roku transport zbiorowy w aglomeracji katowickiej, obok środków pochodzących z budżetów gmin, finansowany był w formie dotacji z budżetu państwa. Środki z budżetu państwa przekazywano jako dotację do autobusowych przewozów międzygminnych realizowanych przez przedsiębiorstwa przewozowe i jako dotację do komunikacji tramwajowej, co było związane z faktem, iż Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach (od 1 stycznia 2003 roku Tramwaje Śląskie SA) było przedsiębiorstwem państwowym. W związku z reformą administracyjną państwa, która miała miejsce w 1999 roku, w budżecie państwa nie zostały zapisane środki na dofinansowanie

komunikacji zbiorowej. Ministerstwo Finansów, tworząc projekt pierwszego budżetu Województwa Śląskiego na 1999 rok, zapisało po stronie wydatków środki na współfinansowanie usług komunikacji zbiorowej na obszarze Województwa Śląskiego w wysokości 44,4 mln zł. W ramach tych środków Zarząd Województwa Śląskiego, wykonując budżet Województwa Śląskiego, wykupił usługi przewozowe od PKT Katowice w kwocie 35,8 mln zł. Ponadto, w budżecie tym ujęto środki finansowe przeznaczone na współfinansowanie usług przewozowych komunikacji autobusowej na liniach o charakterze wojewódzkim, które za pośrednictwem KZK GOP trafiły do przedsiębiorstw komunikacyjnych. Jednak dalej w aglomeracji katowickiej istniały osobne ośrodki zarządzania przewozami dla komunikacji autobusowej KZK GOP i komunikacji tramwajowej.

W drugiej połowie 1999 roku przygotowano rozwiązanie mające na celu integrację komunikacji autobusowej i tramwajowej w aglomeracji katowickiej. Założeniem tego rozwiązania było podpisanie porozumienia pomiędzy Województwem Śląskim a KZK GOP, na mocy którego KZK GOP powierzy się integrację komunikacji autobusowej i tramwajowej w aglomeracji katowickiej. Porozumienie zawarto w styczniu 2000 roku jako porozumienie wieloletnie, było ono jednak później wielokrotnie zmieniane, między innymi ograniczono czas jego obowiązywania do końca 2002 roku. W dniu 31 grudnia 2002 roku zostało zawarte nowe porozumienie obejmujące tylko 2003 rok.

W rezultacie podpisanego porozumienia KZK GOP zawarł w dniu 4 lutego 2000 roku z Przedsiębiorstwem Komunikacji Tramwajowej w Katowicach (od 1 stycznia 2003 r. Tramwaje Śląskie SA) umowę na świadczenie usług w komunikacji tramwajowej. Podpisanie przez KZK GOP porozumienia z Województwem Śląskim oraz umowy z PKT Katowice umożliwiło wprowadzenie jednego, wspólnego biletu jednorazowego zarówno w komunikacji autobusowej, jak i tramwajowej. Utrzymany został dotychczasowy podział biletów miesięcznych na bilety autobusowo – tramwajowe i osobne autobusowe oraz tramwajowe, z tym że jedynym emitentem tych biletów jest KZK GOP. Usługi w komunikacji tramwajowej świadczone na zlecenie KZK GOP finansowane były z dochodów taryfowych oraz środków pochodzących z budżetów gmin i budżetu Województwa Śląskiego.

Sukcesywnie podejmowane przez KZK GOP działania o charakterze integracyjnym KZK GOP na podstawie zawieranych aneksów do porozumienia objęły:

- koordynację i realizację pracy eksploatacyjnej na liniach zintegrowanych z regionalną komunikacją kolejową,
- wdrożenie wspólnego biletu okresowego (bilet 30-dniowy) uprawniającego do przejazdów w regionalnej komunikacji kolejowej oraz na liniach komunikacji autobusowej i tramwajowej KZK GOP.

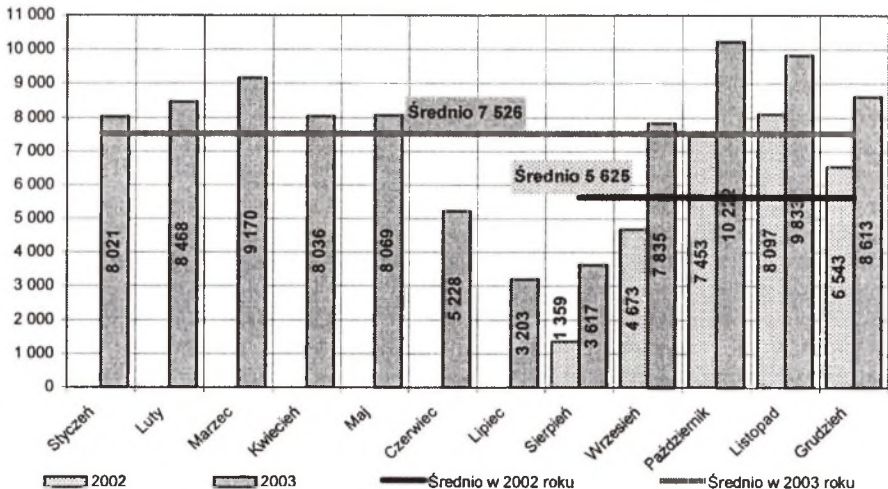
W ramach zawartego porozumienia wypracowano zasady funkcjonowania wspólnego okresowego biletu ATP sprzedawanego przez PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., który uprawniał również do przejazdów w komunikacji autobusowej i tramwajowej KZK GOP. Strony zachowywały swoje postanowienia taryfowe dotyczące warunków przewozu, w tym między innymi zakres uprawnień do przejazdów ulgowych oraz bezpłatnych. Bilet ATP wprowadzono do sprzedaży na przełomie lipca i sierpnia 2002 roku. Cena biletu ATP była tożsama z dotychczasowymi cenami kolejowych biletów okresowych 30-dniowych z zastrzeżeniem jednak, że minimalna cena tego biletu musi być wyższa niż cena biletu miesięcznego KZK GOP, obowiązującego na przejazdy w obszarze dwóch i więcej miast. Zatem kolejowy bilet 30-dniowy, którego cena wg stanu na grudzień 2003 wynosiła co najmniej 114 zł (kupiony za tę kwotę bilet 30-dniowy normalny uprawniał do przejazdu na odległość w granicach 21 – 30 km) i obejmował wyznaczony obszar, bez dodatkowych opłat miał nanoszony symbol ATP i uprawniał do przejazdu komunikacją KZK GOP. Połączenia te

obejmowały trasy kolejowe o następujących przystankach końcowych: Tychy, Mikołów, Pyskowice, Tarnowskie Góry, Dąbrowa Górnicza, Jaworzno-Szczakowa, Chełm Śląski.

PKP PR sp. z o.o. uzyskiwało całość dochodów ze sprzedaży biletu ATP. Z uwagi na fakt, że bilety te uprawniały do poruszania się siecią linii KZK GOP, należało zapewnić refundowanie KZK GOP utraconych z tego tytułu dochodów. Kwoty te były refundowane z budżetu Województwa Śląskiego. Wielkość środków przekazanych do KZK GOP przez Województwo Śląskie z tytułu honorowania biletu ATP obliczano od 2003 roku jako sumę iloczynów liczby sprzedanych biletów miesięcznych ATP normalnych i ceny biletu sieciowego normalnego KZK GOP obowiązującą w danym miesiącu oraz liczby sprzedanych biletów miesięcznych ATP ulgowych i ceny biletu sieciowego ulgowego KZK GOP obowiązującą w danym miesiącu.

6. WIELKOŚCI CHARAKTERYZUJĄCE ZINTEGROWANĄ SPRZEDAŻ USŁUG KOMUNIKACJI KZK GOP ORAZ KOLEJOWEJ

W pierwszym miesiącu obowiązywania, tj. w sierpniu 2002 roku, bilet ATP został sprzedany w liczbie 1,4 tys. sztuk, pod koniec okresu obowiązywania sprzedaż kształtowała się na poziomie 8 – 10 tys. sztuk miesięcznie. Wzrost popularności biletu ATP obrazuje wielkość średniej miesięcznej sprzedaży tego biletu w latach 2002 i 2003. I tak w 2002 roku średnia miesięczna sprzedaż wyniosła 5.625 sztuk, podczas gdy w roku 2003 średnia miesięczna sprzedaż wyniosła 7.526 sztuk. Oznacza to, że nastąpił wzrost sprzedaży o 33,8%.



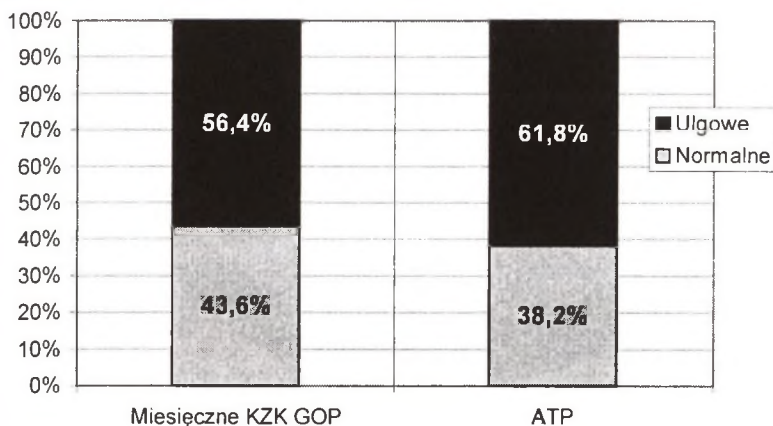
Rys. 4. Liczba sprzedanych biletów ATP

Fig. 4. Number of the ATP tickets sold

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

Dokonując porównań sprzedaży biletu ATP i biletów KZK GOP, można zauważyć, że struktura sprzedaży biletów miesięcznych KZK GOP i biletów ATP różni się między sobą w udziale biletów normalnych i ulgowych. W przypadku KZK GOP udział ten wynosi odpowiednio 56,4% bilety ulgowe i 43,6% bilety normalne, natomiast w przypadku biletu ATP udział ten wynosi odpowiednio: 61,8% bilety ulgowe i 38,2% bilety normalne. Udział w strukturze sprzedaży biletów ulgowych ATP jest więc o 5,4% wyższy, niż udział sprzedaży w strukturze sprzedaży biletów ulgowych KZK GOP.

Wyższy udział biletów ulgowych ATP w strukturze ich sprzedaży niż w strukturze sprzedaży biletów miesięcznych KZK GOP jest związany z faktem, iż najwięcej osób zakupiło bilet ATP w Katowicach i Gliwicach. Miasta te są największymi ośrodkami akademickimi w aglomeracji, co powoduje, że z oferty zakupu biletu ATP skorzystały osoby uczące się i mające uprawnienia do przejazdów ulgowych.

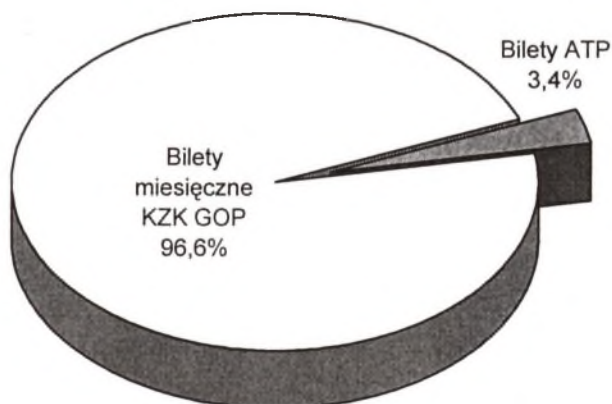


Rys. 5. Porównanie struktury sprzedaży biletów miesięcznych KZK GOP i ATP (za okres od sierpnia 2002 do grudnia 2003)

Fig. 5. Comparison of monthly pass sale in KZK GOP and ATP (in the period between August 2002 and December 2003)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

Biorąc pod uwagę liczbę sprzedanych biletów miesięcznych KZK GOP i sprzedaż biletów ATP ich udział kształtował się w proporcji: 96,6% bilety miesięczne KZK GOP i 3,4% bilety ATP. Z uwagi na fakt, iż KZK GOP nie posiada w swojej ofercie biletowej biletów 30-dniowych, przy porównaniu udziału wielkości sprzedaży założono, że bilet ATP i bilet miesięczny KZK GOP są sobie równoważne.

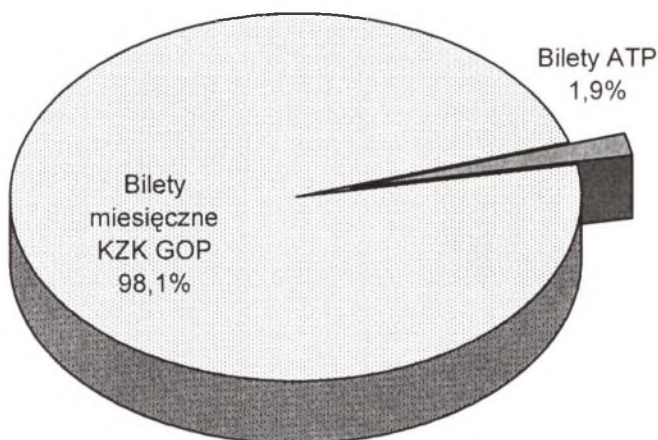


Rys. 6. Udział liczby sprzedanych biletów miesięcznych KZK GOP i ATP

Fig. 6. Share of number of the sold KZK GOP and ATP monthly passes

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

Udział wartościowy sprzedanych biletów miesięcznych KZK GOP i biletu ATP wyniósł odpowiednio 98,1% dla biletów KZK GOP i 1,9% dla biletów ATP.



Rys. 7. Udział wartości sprzedanych biletów miesięcznych KZK GOP i ATP

Fig. 7. Share of value of the sold KZK GOP and ATP monthly passes

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

Rozkład ze względu na miejsce sprzedaży biletów ATP był następujący: Katowice (30,9%), Gliwice (23%), Sosnowiec (11%), Zabrze (9,8%), Dąbrowa Górnicza (8,1%), Tarnowskie Góry (4,6%), Chorzów (3,8%), Ruda Śląska (3,7%), Będzin (2,6%), Mysłówice (1%), Bytom (0,8%), Tychy (0,3%), Jaworzno (0,2%) i Mikołów (0,2%).

Rozkład sprzedaży biletów ATP normalnych: Katowice (30,4%), Gliwice (20,2%), Dąbrowa Górnicza (10,3%), Zabrze (10%), Sosnowiec (8,7%), Tarnowskie Góry (7,5%), Ruda Śląska (4,3%), Chorzów (2,8%), Będzin (2,7%), Bytom (1,4%), Mysłówice (0,8%), Jaworzno (0,4%), Tychy (0,3%) i Mikołów (0,2%).

Rozkład sprzedaży biletów ATP ulgowych: Katowice (31,2%), Gliwice (24,8%), Sosnowiec (12,4%), Zabrze (9,7%), Dąbrowa Górnicza (6,8%), Chorzów (4,4%), Ruda Śląska (3,3%), Tarnowskie Góry (2,8%), Będzin (2,5%), Mysłówice (1,2%), Bytom (0,4%), Tychy (0,2%), Mikołów (0,2%) i Jaworzno (0,1%).



Rys. 8. Rozkład sprzedaży biletów ATP wg miejsca sprzedaży
 Fig. 8. Distribution of the ATP tickets sale acc. to the place of sale
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KZK GOP

7. PODSUMOWANIE

Z przedstawionych trzech zawartych przez KZK GOP porozumień taryfowych, z których każde zapewniało rozszerzenie oferty biletowej i tym samym sprzedaż zintegrowanej usługi, obecnie obowiązuje tylko jedno. Najtrwalsze okazało się porozumienie zawarte pomiędzy KZK GOP i MZKP Tarnowskie Góry w październiku 1994 roku. W oparciu o zapisy porozumienia w obszarach obu Związków wprowadzono wspólny bilet, w pełnym zakresie zintegrowano cennik i regulacje taryfowe. W oparciu o porozumienie zawarte pomiędzy KZK GOP i MZKP zbudowano z czasem system rozliczeń pracy eksploatacyjnej wykonywanej na liniach komunikacyjnych łączących oba Związki. Wspólne dążenie do zapewnienia dochodów taryfowych na założonym poziomie ogranicza konkurowanie organizatorów podczas świadczenia usług przewozowych.

Porozumienia pomiędzy KZK GOP i MZK Tychy oraz KZK GOP i Województwem Śląskim trwały zdecydowanie krócej. Jednocześnie węższy był też ich zakres, wprowadzały jedynie wspólny bilet miesięczny (KSC) lub 30-dniowy (ATP). Ograniczenia lub niemożność pozyskania środków zewnętrznych na dofinansowanie tych przedsięwzięć, ograniczone zaufanie co do możliwości wypracowania satysfakcjonujących strony metod podziału dochodów z biletów wspólnych spowodowały rozwiązanie zawartych porozumień i wycofanie się ze sprzedaży biletów wprowadzonych w oparciu o porozumienia.

Obok efektów uzyskanych w postaci rozszerzenia oferty biletowej porozumienia były istotnym czynnikiem wpływającym na koordynację połączeń oferowanych przez uczestników i dopasowanie oferty przewozowej do występującego popytu. Ograniczeniu uległy

konkurencyjne połączenia, aczkolwiek przyczyną tutaj był też obserwowany spadek popytu na usługi transportu zbiorowego i ograniczenia w możliwości pozyskania dotacji w wysokości umożliwiającej utrzymanie istniejącej oferty przewozowej.

Oferowane zintegrowane bilety stanowią dogodne rozwiązanie dla osób podróżujących środkami przewozowymi w ramach różnych sieci. Każdorazowo wycofywanie się z przyjętych rozwiązań spotykało się z nieprzychylną opinią pasażerów, dotyczyło to ograniczenia oferty sprzedaży o bilet KSC, jak i ATP.

Zastosowane rozwiązanie, gdzie budżet Województwa Śląskiego finansował bilet ATP, powodowało, że możliwe było utrzymanie dotychczasowej ceny biletu kolejowego, a dodatkowo nabywcy otrzymywali możliwość przejazdów komunikacją KZK GOP bez dodatkowych opłat. Było to podstawowym czynnikiem decydującym o dużej atrakcyjności biletu ATP dla osób odbywających przejazdy zarówno komunikacją kolejową, jak i środkami komunikacji miejskiej organizowanej na zlecenie KZK GOP. Wprowadzenie tego biletu związane było z wieloma działaniami nie tylko związanymi z samym biletem, ale również z kształtowaniem sieci linii transportu zbiorowego, dowożeniem pasażerów do punktów przesiadkowych, promocją i informacją o oferowanych usługach. W okresie funkcjonowania bilet ATP zyskał sobie w miarę stabilną grupę ok. 8-10 tys. osób, która stale korzysta z usług komunikacji zbiorowej, tj. ok. 2-3% pasażerów KZK GOP.

Bilet ATP zwiększył atrakcyjność transportu zbiorowego szczególnie o taki element, jak łatwość poruszania się w podróży wieloprzejazdowych (z przesiadkami) środkami transportu autobusowego, tramwajowego i kolejowego. W ten sposób realizowane było założenie zwiększenia liczby osób korzystających z transportu zbiorowego i doprowadzenie do racjonalizacji podziału zadań przewozowych, polegającego na wyborze kolei w przejazdach na większe odległości i na ciągach, na których znajdują się linie kolejowe. Jest to korzystne zarówno dla KZK GOP, który jest organizatorem komunikacji autobusowej i tramwajowej, jak i dla Województwa Śląskiego, które jest organizatorem kolejowych przewozów regionalnych.

Literatura

1. Dydkowski G., Tomanek R.: Metody integracji taryfowej w komunikacji miejskiej. UZP Mysłowice, Katowice listopad 1995.
2. Dane liczbowe uzyskane w KZK GOP o wielkości sprzedaży oraz wysokości dochodów ze sprzedaży biletów.

Abstract

The Fare Schedule Agreements are very convenient for broadening the tickets offer in the urban areas where several different providers offer their transport services. Such agreements enable retaining independence in creating the policy of selling services and, at the same time, adjusting the services to the specific segment of the market. They also increase the attractiveness of public transport. The problem that such fare agreements often entail is ensuring the appropriate settlement system for the obtained income; this is the main factor influencing the stability of the agreement.