

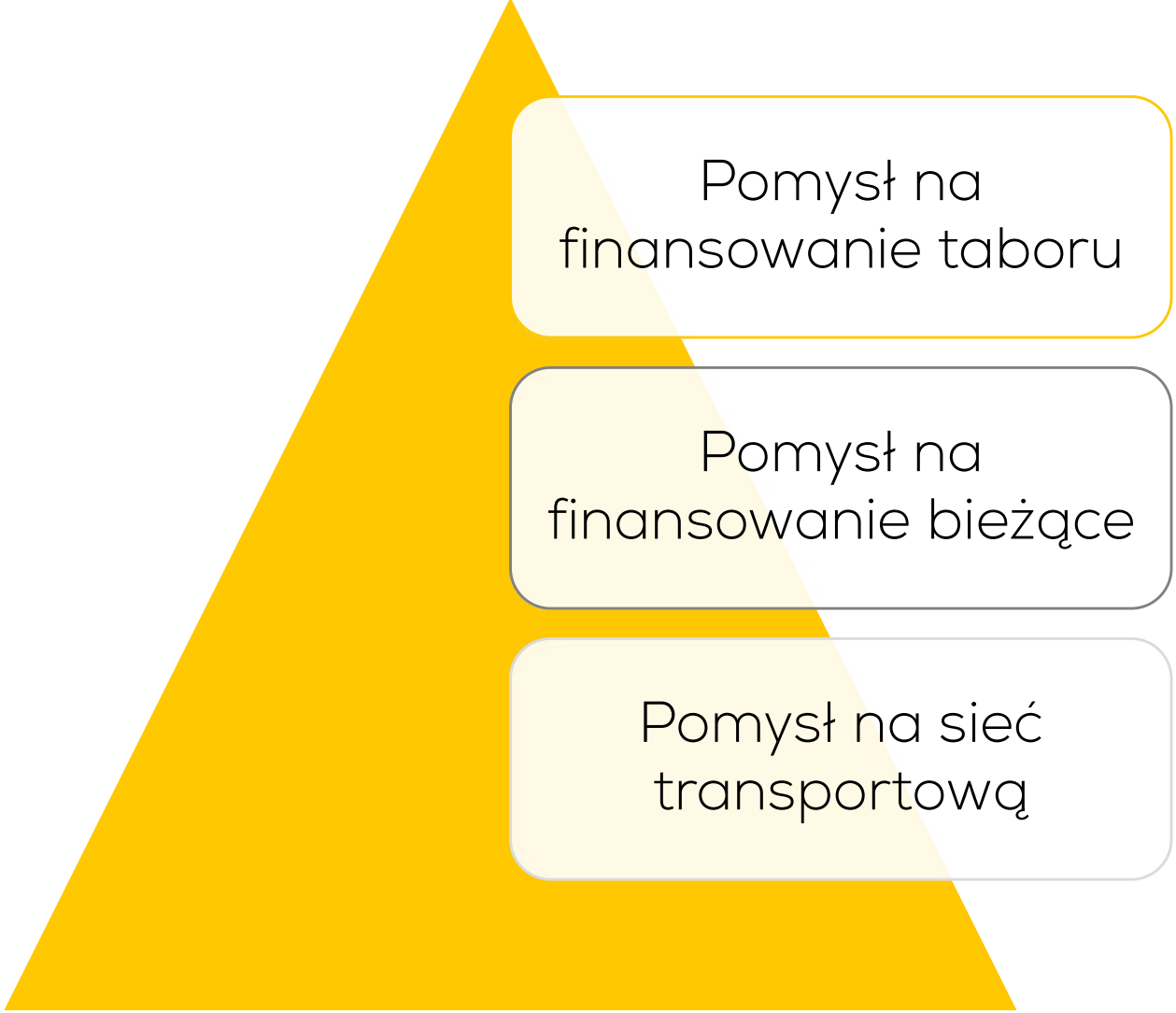
WOLAŃSKI



MOŻLIWOŚCI I PUŁAPKI FINANSOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

DR MICHAŁ WOLAŃSKI

ZAMIAST AGENDY



Pomysł na
finansowanie taboru

Pomysł na
finansowanie bieżące

Pomysł na sieć
transportową

POMYSŁ NA KLIENTÓW



ŹRÓDŁA FINANSOWANIA I KOSZTY DLA RÓŻNYCH FORM KOMUNIKACJI

Komunikacja komercyjna nie korzysta z wielu źródeł finansowania

	Komunikacja miejska	Komunikacja inna niż miejska	Komunikacja komercyjna
Dopłaty do ulg ustawowych	x	✓	✓
Fundusz Autobusowy	x	✓	x
Fundusze unijne	✓	✓	x
Brak konieczności fiskalizacji sprzedaży	✓	x	x
Lżejsze wymagania techniczne	✓	x	x

FORMY ORGANIZACJI KOMUNIKACJI POZA MIASTEM



ORGANIZATOR GMINNY VS. ORGANIZATOR POWIATOWY

Dobre, jeśli nie ma gminy miejskiej

Gminy i ich porozumienia

Zalety

- ☺ Gminy już ponoszą duże nakłady na komunikację

Wady

- ☹ Trudność z definicją komunikacji miejskiej
- ☹ Duża liczba gmin konieczna by osiągnąć skalę odpowiadającą potrzebom pasażerów

Powiaty i ich porozumienia

Zalety

- ☺ Skala bardziej zbliżona do potrzeb pasażerów

Wady

- ☹ Konieczność zaangażowania gmin, gdyż one zapewniają finansowanie i na nich ciąży obowiązki ustawowe

ZWIĄZEK POWIATOWO-GMINNY VS. ORGANIZATOR POWIATOWY

Z reguły wybór rozwiązania nie przesądza o sukcesie 😊

Związek powiatowo-gminny

Zalety

- 😊 Skala odpowiadająca potrzebom i trudnościom formalnym
- 😊 Możliwość dołączania gmin – również spoza powiatów przystępujących do porozumienia
- 😊 Łatwa współwłasność taboru, niezależnie od współwłasności przewoźnika
- 😊 Osoby skoncentrowane na rozwoju komunikacji

Wady

- 😞 Konieczność powołania odrębnej struktury

Powiaty i ich porozumienia

Zalety

- 😊 Brak dodatkowej struktury
- 😊 Możliwość porozumień z innymi powiatami

Wady

- 😞 Wątpliwości prawne dotyczące linii przebiegających w obrębie jednej gminy
- 😞 Możliwe antagonizmy dotyczące własności taboru
- 😞 Możliwe antagonizmy przy porozumieniach między powiatami – który liderem
- 😞 Niemożność zlecenia usług przewoźnikom gminnym w trybie powierzenia operatorowi wewnętrznemu

SPOSOBY WYŁANIANIA PRZEWÓŹNIKA

Możliwe
kombinacje!

Odległe zadania
często zleca się
podwykonawcom

Przetarg
nieograniczony

Powierzenie bezpośrednie

Operator wewnętrzny (również
należący do niektórych
członków związku powiatowo-
gminnego, czy porozumienia)

Zamówienie bagatelne –
do 1 mln €
(lub 2 mln € do 23 pojazdów)
w zależności od liczby
autobusów – zgodnie z
1370/2007

Możliwe podwykonawstwo w
trybie zamówień sektorowych
lub przetargu

Zalecane negocjacje z
ogłoszeniem

PRZEWOŹNIK WŁASNY VS. ZEWNĘTRZNY

Własny

Zalety

- ☺ Możliwość zarządzania przez nadzór właścicielski

Wady

- ☹ Często wyższe koszty
- ☹ Konieczność pozyskania zasobów
- ☹ Mogą nie działać bodźce w postaci kar
- ☹ W Polsce domagają się często pokrywania wysokich kosztów

Pytanie, czy mamy zasoby i osiągniemy niskie koszty

Zewnętrzny

Zalety

- ☺ Know-how w zakresie eksploatacji i sprzedaży
- ☺ Możliwość współpracy z wieloma firmami – zachowania działalności lokalnych przedsiębiorców
- ☺ Niskie koszty (często)
- ☺ Gwarancja ceny

Wady

- ☹ Można mu użyczyć tabor, a nawet zajezdnię unijną, ale jest konieczność nadzoru nad ich stanem
- ☹ Umowa musi przewidzieć wiele ewentualności
- ☹ Antagonizmy między przewoźnikami

PROJEKT UNIJNY U ORGANIZATORA, CZY OPERATORA?

Organizator

Zalety

- ☺ Ma know-how w przygotowywaniu wniosków
- ☺ Nie zbankrutuje
- ☺ Własność przewoźnika nie jest taka ważna – można ją zmieniać w trakcie
- ☺ Łatwiej łączy elementy infrastrukturalne i taborowe

Wady

- ☹ Nie zna się na taborze autobusowym
- ☹ Problematyczny przy działaniu w formie porozumień

Operator

Zalety

- ☺ Ma know-how, zarówno w zakresie eksploatacji, jak i obsługi pasażera

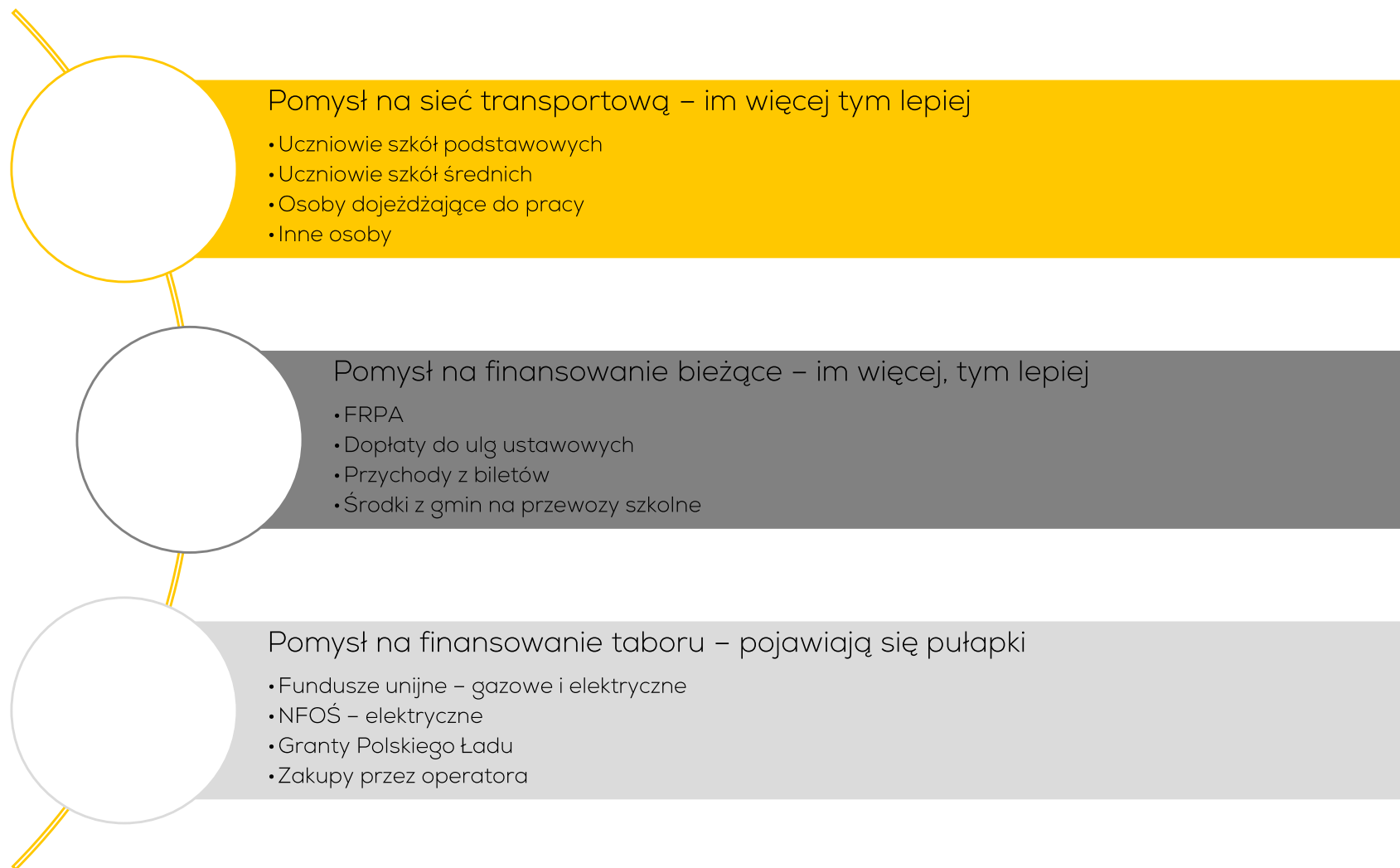
Wady

- ☹ Niedozwolony w niektórych narzędziach
- ☹ Może zbankrutować
- ☹ Trudność ze zmianą modelu w trakcie

RODZAJE AUTOBUSÓW

	Diesel	Gaz	Elektryczny	Wodorowy
Koszty zakupu	Względnie niski	Niewiele wyższy niż Diesel	Dużo wyższy niż Diesel (x2)	Dużo wyższy niż Diesel (x3)
Sposób finansowania	Środki własne, Polski Ład, zakup przez przewoźnika	Dodatkowo fundusze unijne	Dodatkowo fundusze unijne i NFOŚiGW	Dodatkowo fundusze unijne i NFOŚiGW
Koszty eksploatacji	Niskie	Wysokie	Podobne do Diesla	Nieco wyższe niż elektrycznego
Wnioski	Dobry na krótkie zadania, zwłaszcza przy zakupie dobrego taboru używanego przez przewoźnika	Dobry, jeśli cena gazu spadnie, zwłaszcza z dofinansowaniem UE	Dobry do intensywnych zadań, zwłaszcza z dofinansowaniem NFOŚiGW	Na razie pilotaże

ZAMIAST PODSUMOWANIA



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

ROZPORZĄDZENIE 1370/2007

O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny – bez względu na to, czy jest to organ pojedynczy czy grupa organów świadczących usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego – może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że będzie bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z odrębną prawnie jednostką podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA I KOSZTY DLA RÓŻNYCH FORM KOMUNIKACJI

Komunikacja
komercyjna nie
korzysta z
nowych źródeł
finansowania

	Komunikacja miejska	Komunikacja inna niż miejska	Komunikacja komercyjna
Dopłaty do ulg ustawowych	x	✓	✓
Fundusz Autobusowy	x	✓	x
Fundusze unijne	✓	✓	x
Brak konieczności fiskalizacji sprzedaży	✓	x	x
Lżejsze wymagania techniczne	✓	x	x

PODSTAWY PRAWNE ORGANIZACJI SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Ustawa o ptz:

- Gmina – w tym porozumienia międzygminne
- Związki międzygminne
- Powiaty – w tym porozumienia między powiatami
- Związki powiatów
- Związki powiatowo-gminne
- Związki metropolitalne
- Województwa – w tym porozumienia między województwami
- Minister (kolej)

Komunikacja gminna
łatwo staje się miejską

Ustawa o ptz:

komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- a) miasta i gminy,
- b) miast, albo
- c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.