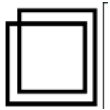




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

Prezentacja:

**Ed Humphreys**

**Gdańsk – 27 kwietnia 2004**

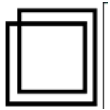




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Kontekst prezentacji:

- Historia
- Dlaczego przeprowadzono deregulację transportu?
- Jakie były oczekiwane rezultaty?
- Co nastąpiło w rzeczywistości?
- Dobre i złe strony przeprowadzonych działań?
- Czy można było zrobić to lepiej?



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

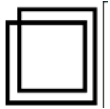




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Okres regulacji 1930-1980

- Regulacja jakości, ilości i ceny według prawa o ruchu drogowym dla autobusów i autokarów z 1930 (nie obejmuje wynajmu prywatnego)
  - Kontrola jakościowa = bezpieczeństwo pojazdów i pracy
  - Kontrola ilościowa = licencje na trasy (określające trasy, rozkłady jazdy i operatora)
  - Kontrola cenowa = poziom opłat za przejazd
  
- Wzrost liczby pasażerów w okresie 1930-1950
- Spadek liczby pasażerów od 1955 roku
- 1968 - prawo do dotacji



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA





# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Historia

- 1930 – Prawo o ruchu drogowym wprowadza regulację
  - 1980 – Częściowa deregulacja
  - 1985 – Lokalne usługi autobusowe  
Państwowe Przedsiębiorstwo Autobusowe
  - 1988 – Zarząd Transportu Pasażerskiego w dużych okręgach miejskich
- 
- 1986-95 – Koncesje na komunikację autobusową w Londynie

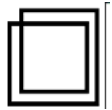




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Operatorzy lokalni

Firma	Ilość	Obsługiwane obszary
London Transport	1	Londyn
Operatorzy Transportu Pasażerskiego	7	(główne miasta)
Samorządy miejskie	50	Małe i większe miasta
Państwowe Przedsiębiorstwo Autobusowe	1	Regionalnie/małe miasta/ połączenia międzymiastowe
Szkockie Przedsiębiorstwo Autobusowe	1	Regionalnie/małe miasta/ połączenia międzymiastowe
Prywatni przedsiębiorcy	Liczne	Połączenia regionalne / międzymiastowe/obszary wiejskie



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA



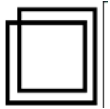
**Uwaga: brak tramwajów – poza Blackpool w 1962-1992  
brak trolejbusów po roku 1972**



# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Powody przeprowadzenia deregulacji

- Ogólna polityka Rządu z 1979 roku - filozofia i kontrola wydatków publicznych
- Rozwój konkurencyjnego rynku usług autobusowych
  - Zmniejszenie kosztów i subsydiów
  - Zachęcenie innowacji dla zaspokojenia potrzeb rynku
  - Zaniechanie łączenia subsydiów
- Deregulacja plus wymagana prywatyzacja operatorów państwowych



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

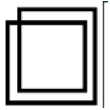




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Deregulacja – oczekiwane rezultaty

- Rynek w pełni konkurencyjny
- Redukcja kosztów nawet o 30%
- Zmniejszenie opłat za przejazdy
- Sieć może być utrzymana dzięki koncesjonowaniu nieopłacalnych usług
- Czasowa niestabilność niektórych usług
- Integracja byłaby kontynuowana, jeśli byłaby w interesie pasażerów
- Bez zmniejszenia bezpieczeństwa



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA





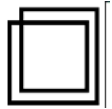
# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Prawo transportowe 1985

Postanowienia:

- Zniesienie licencji na trasy
- Rejestracja usług komercyjnych
- Subsydia dla koncesjonowanych usług nierejestrowanych
- Prywatyzacja upaństwowionych przewoźników
- Uprawnienie London Transport do koncesjonowania wszystkich usług
- Działalność Operatorów Transportu Pasażerskiego przeniesiona do spółek
- Działalność Samorządów przeniesiona do spółek

(Północna Irlandia pozostała w sferze regulacji)



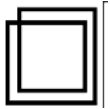
MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA





# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Główne rezultaty deregulacji 1985-1997 poza Londynem



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

- o 26% więcej pojazdów - kilometrów
- Spadek liczby pasażerów o 32%
- Realny wzrost średnich opłat przewozowych o 22%
- Spadek średnich kosztów operacyjnych o 43 %
- Realny spadek dotacji o 10 %
- Wzrost dużych regionalnych prywatnych przewoźników

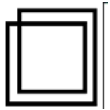




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Londyn po deregulacji 1985 - 1997

- Koncesjonowanie wszystkich linii
- Prywatyzacja wszystkich usług do 1994 r.
- 32% wzrost pojazdów - kilometrów
- 12% wzrost liczby pasażerów
- 38% wzrost realnych opłat
- Przejście z kosztów koncesji brutto do netto



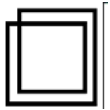
MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA





# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Ocena deregulacji rynku – Dobre i złe strony Poza Londynem



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

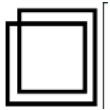
- Rynek nie w pełni konkurencyjny X
- Osiągnięto redukcję kosztów ✓
- Osiągnięto redukcję dotacji ✓
- Znaczny wzrost opłat X
- Unowocześnienie sieci i pojazdów ✓
- Znaczna niestabilność usług X
- Częściowe lub całkowite ograniczenie integracji X
- Utrzymanie bezpieczeństwa ✓





# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Ocena deregulacji rynku – Dobre i złe strony Londyn



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

- Powodzenie koncesjonowania ✓
- Redukcja kosztów ponad spodziewaną ✓
- Wzrost opłat zgodny z oczekiwaniami 0
- Nie wystąpiła niestabilność usług ✓
- Utrzymana / wzmocniona integracja ✓
- Utrzymane bezpieczeństwo ✓

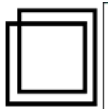




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Utrzymane elementy regulacji rynku

- Nadzór Ruchu - *Traffic Commissioners* (bezpieczeństwo i jakość)
- UE i Departament Transportu i Przemysłu ustalają reguły konkurencji w Wlk. Brytanii
- Komisja Monopoli i Fuzji sprawdza czy fuzje leżą w interesie publicznym i przeciwdziałają rozwojowi monopoli
- Biuro uczciwego handlu tworzy zasady przeciwdziałania nieuczciwej konkurencji. Brak kompatybilności z zintegrowanymi opłatami



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

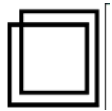




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Wnioski – co można było zrobić lepiej

- Główny problem – utrata pasażerów
- Stała potrzeba kompromisu pomiędzy konkurencją a regulacją – w Wlk. Brytanii został on zapewne błędnie ustalony
- Sukces koncesjonowania jako lepszego modelu
- Niebezpieczeństwo wykluczenia autobusów z polityki transportowej
- Zagrożenie inwestycji w sektorze tramwajów i trolejbusów.



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

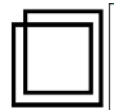




# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Uregulowania prawne

- Ustawa z 1997 roku o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób
- Ustawa z 2001 roku o transporcie drogowym



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

Po roku 1990

- przekształcenia form organizacyjnych – rozdzielenie funkcji organizatora przewozów i przewoźnika

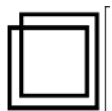




## Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

### Przekształcenia i restrukturyzacja przewoźników:

- Przedsiębiorstwa komunalne → spółki prawa handlowego
- Zakłady budżetowe → spółki prawa handlowego
- Nowe jednostki budżetowe
- Nowe podmioty prywatne



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

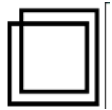


	1995	2000
<b>Zakłady i jednostki budżetowe</b>	<b>61%</b>	<b>38%</b>
<b>Spółki prawa handlowego (akcyjne i z o. o.)</b>	<b>25%</b>	<b>56%</b>



# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

## Przekształcenia i restrukturyzacja organizacji i zarządzania przewozami pasażerskimi



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

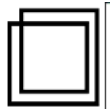
- Brak prywatyzacji
- Zarządy komunikacji – 10 miast,
- Komunalne związki komunikacyjne – 5 zespołów gmin





# Deregulacja transportu autobusowego w Wielkiej Brytanii – Ed Humphreys

Modele organizacji i zarządzania komunikacją miejską wyodrębnione według kryterium zakresu regulacji przez władzę publiczną oraz występowanie zakresu konkurencji



MINISTERSTWO  
SKARBU  
PAŃSTWA

