

POLITYKA TARYFOWA W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA PRZYKŁADZIE AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ

Wstęp. Rodzaje taryf stosowanych w komunikacji miejskiej. Systemy biletowe stosowane w komunikacji miejskiej. Polityka taryfowa komunikacji miejskiej w krajach Unii Europejskiej. Charakterystyka polityki taryfowej w aglomeracji gdańskiej. Efektywność ekonomiczna taryf stosowanych w miastach aglomeracji gdańskiej na podstawie wyników badań marketingowych. Efektywność ekonomiczno-finansowa komunikacji miejskiej jako czynnik determinujący politykę taryfową w komunikacji miejskiej na przykładzie wybranych miast aglomeracji gdańskiej. Elastyczność cenowa popytu w komunikacji miejskiej – doświadczenia praktyczne. Refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień w opłatach jako czynnik determinujący efektywność polityki taryfowej w zbiorowej komunikacji miejskiej. Integracja komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej – doświadczenia praktyczne.

1. Wstęp

Komunikacja miejska zajmuje odrębne miejsce w polityce cen regulowanych przez władze publiczne. Przejawami tej odrębności są:

- konstrukcja taryfy za usługi zbiorowego transportu publicznego;
- stosowanie uprawnień do ulg w opłatach za przejazdy oraz nie mających marketingowego charakteru zwolnień z opłat;
- gromadzenie środków w postaci podatków celowych.

Przesłankami odrębności polityki cenowej w komunikacji miejskiej są:

- cele polityki społecznej – wpływanie za pośrednictwem cen za usługi przewozowe na poziom życia ludności miejskiej oraz na zasięg ruchliwości komunikacyjnej;
- cele polityki komunikacyjnej – wpływanie za pośrednictwem cen za usługi na zachowania komunikacyjne ludności.

Na przykładach miast tworzących aglomerację gdańską przedstawione zostaną przykłady rozwiązań taryfowych, zmierzających do wzrostu efektywności ekonomiczno-finansowej komunikacji miejskiej przy zachowaniu realizacji zasad polityki społecznej i komunikacyjnej.

2. Rodzaje taryf stosowanych w komunikacji miejskiej

Wykaz cen za usługi zbiorowej komunikacji miejskiej wraz z przepisami ich stosowania podany do publicznej wiadomości stanowi taryfę komunikacyjną. Biorąc pod uwagę kryterium sposobu uwzględniania odległości przejazdu, wyróżnia się trzy podstawowe typy taryf²:

- jednolite;
- odcinkowe;
- strefowe.

W taryfie jednolitej pomija się odległość podróży. Oznacza to, że pasażer jadący przez całą długość trasy płaci tyle samo, ile pasażer jadący jeden przystanek. Zaletą tej taryfy jest prostota ułatwiająca pasażerom korzystanie z usług komunikacji, a organizatorom komunikacji – obsługę

¹ Krzysztof Grzelec – doktor nauk ekonomicznych, specjalista w dziedzinie polityki transportowej, członek zarządu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, kierownik sekcji ds. marketingu ZKM w Gdyni, autor licznych publikacji i ekspertyz dotyczących komunikacji miejskiej.

² M. Rataj, *Taryfy i finansowanie przedsiębiorstw miejskiej komunikacji zbiorowej*, IKS, Warszawa 1980, s. 34

biletową. Wadą tej taryfy jest jednakowe obciążenie kosztami wszystkich pasażerów, niezależnie od odległości przejazdu. Powoduje to, że stroną zgłaszającą najwięcej zastrzeżeń do tej taryfy są pasażerowie podróżujący na krótszych trasach, którzy czują się pokrzywdzeni. Elementem ograniczającym protesty tej grupy osób są procesy urbanizacyjne, co wymusza dłuższe przejazdy.

Taryfa odcinkowa (sekcyjna) zakłada podział tras komunikacyjnych na określoną liczbę odcinków (sekcji). Odcinki te mogą mieć wymiar przestrzenny (określony liczbą kilometrów bądź przystanków) lub czasowy. Długość poszczególnych odcinków może być jednakowa lub zróżnicowana. Również poziom opłaty taryfowej za każdy odcinek może być jednakowy lub zróżnicowany. Regułą jest stosowanie opłat degresywnych, co powoduje, że kolejne odcinki są dłuższe lub opłaty za kolejne odcinki są mniejsze. Możliwe jest również zastosowanie obu form degresywności.

Długość odcinków, zarówno przestrzennych jak i czasowych, jest zależna od warunków lokalnych. W praktyce najkrótsze odcinki przestrzenne pozwalają na przebycie ok. 1,5 km lub 10 min. Wyznaczenie odcinków stanowi problem techniczny. Zakładając indywidualizację liczenia dla każdego konkretnego odcinka, natrafia się bowiem na barierę, jaką jest sposób ewidencjonowania momentu rozpoczęcia i zakończenia podróży³.

Taryfa odcinkowa przestrzenna uzależniona od liczby przystanków ogranicza naciski pasażerów na wprowadzanie nowych przystanków, gdyż powoduje to wzrost kosztu przejazdu. Dlatego wśród taryf odcinkowych coraz większą popularnością cieszy się taryfa czasowa, pomijająca liczbę przystanków, ewidencjonująca jedynie czas przejazdu.

Jeżeli w taryfie granicę czasową wyznacza się na poziomie pozwalającym na przebycie najdłuższej linii bez przekraczania granicy czasowej, to mamy do czynienia z taryfą jednolitą, ale taką, która pozwala na przesiadanie się podczas podróży na podstawie jednej opłaty. Możliwość taka nazywana jest korespondencyjnością taryfy.⁴

Taryfa strefowa (obszarowa) polega na podziale obszaru zurbanizowanego na określoną liczbę stref oznaczonych na planie tego obszaru. Podstawą wydzielenia stref są np. mosty lub granice administracyjne miast lub dzielnic. Strefy mogą mieć różną wielkość. W obrębie każdej z nich obowiązuje jednolita taryfa. Powoduje to, że taryfa strefowa łączy w sobie elementy taryfy jednolitej i odcinkowej. Zwykle liczba stref wynosi od 2 do 4. Przy dwóch strefach jedną stanowi miasto w granicach administracyjnych, a drugą obszary podmiejskie. Przy czterech strefach wyodrębnia się śródmieście, dzielnice otaczające śródmieście, dzielnice peryferyjne i obszary podmiejskie. Taki podział stosuje się na rozległych terenach zurbanizowanych, gdzie istnieje możliwość wyodrębnienia koncentrycznych obszarów o średnicy co najmniej 5 km.

Podział obszarów zurbanizowanych na strefy może przypominać mniej lub bardziej formy geometryczne. W monocentrycznych aglomeracjach będzie to forma zbliżona do okręgów współśrodkowych o różnych promieniach, w policentrycznych - przypominająca plaster miodu⁵. Zaletą taryfy strefowej jest prostota i możliwość zachowania korespondencyjności w ramach strefy. Wadą jest konieczność dokonywania zwielokrotnionej opłaty za przejazd na odległości jednego przystanku, jeżeli pasażer wsiada bezpośrednio przed granicą strefową i wysiada bezpośrednio po drugiej jej stronie. Praktyka wymusiła rozwiązania honorujące w takich przypadkach przejazd na podstawie opłaty jednolitej. Możliwe są także rozwiązania zakładające zwielokrotnienie opłat przy przekraczaniu jednej granicy i przekraczanie następnych bez dokonywania opłat, a także przekraczanie pierwszej granicy bez dokonywania opłat i płacenie za przekraczanie każdej kolejnej granicy.

Wybór systemu taryfowego jest determinowany zaletami i wadami każdego rozwiązania w odniesieniu do specyfiki określonego obszaru zurbanizowanego. Podstawą wyboru powinny być przesłanki ekonomiczne pozwalające ocenić system taryfowy przez pryzmat przychodowości usług

³ *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*, red. O. Wyszomirski, WUG, Gdańsk 1999, s. 98

⁴ *ibidem*

⁵ A. Jarczok, *Integracja transportu pasażerskiego w regionie*, Praca doktorska niepublikowana, AE w Katowicach, Katowice 1995, s. 56

komunikacji miejskiej. Pozwala to na określenie podstawowych stawek taryfowych na poziomie możliwym do zaakceptowania zarówno z punktu widzenia celów polityki komunikacyjnej, jak i polityki społecznej.

W każdym systemie taryfowym dopuszcza się wnoszenie opłat za usługi zbiorowej komunikacji miejskiej w formie:

- zapłaty jednorazowej (bilety jednorazowe);
- zapłaty okresowej (bilety okresowe).

Bilety jednorazowe są biletami na okaziciela, bilety okresowe mogą być zarówno na okaziciela jak i imienne.

Cennik usług przewozowych uwzględnia opłaty ulgowe. Uprawnienia do ulg są częścią składową taryfy i wynikają z realizacji celów społecznych. Pozwalają na dofinansowanie określonych grup społecznych, biorąc za podstawę wiek, stan zdrowia, status społeczny, sytuację materialną pasażera. Typowy wymiar ulgi w Polsce to 50%.

Elementem taryf komunikacyjnych są także rabaty pozwalające na preferowanie np. stałych klientów. Rabaty mają podłoże marketingowe i zachęcają do korzystania z usług komunikacji zbiorowej na podstawie określonych rodzajów biletów. Stosowanie rabatów pozwala na uzyskiwanie przychodów z góry, przed realizacją przewozu, a także obniża koszty sprzedaży biletów.

W miastach małych i średnich (o liczbie mieszkańców do 100 tys.) podstawowe znaczenie ma zapewnienie dogodnych przejazdów na niewielkich odległościach. Celowi temu służy najlepiej taryfa jednolita. Jeżeli jednak ruch pasażerski obejmuje również przyległe tereny wiejskie to właściwe jest zastosowanie dodatkowo taryfy odcinkowej w przejazdach podmiejskich.

W miastach dużych występuje różnicowanie opłat za przejazdy na krótkie odległości. Zalecanym rozwiązaniem jest tu taryfa odcinkowa, strefowa bądź ich kombinacja, np. taryfa strefowa łączona w przejazdach na krótkie odległości z taryfą odcinkową. W aglomeracjach miejskich i całych regionach administracyjnych dodatkowo powstaje problem integracji taryf różnych środków transportu zbiorowego i różnych przewoźników. Najbardziej predestynowana do zastosowania na tych obszarach jest taryfa strefowa.

3. Systemy biletowe stosowane w komunikacji miejskiej

System biletowy to narzędzie sprzedaży usług komunikacji miejskiej obejmujące:

- rodzaj biletu;
- technikę dystrybucji biletu;
- sposób nadawania ważności biletowi.

Główne cele nowoczesnego systemu biletowego to⁶:

- zapewnienie przychodów ze sprzedaży usług;
- ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej (uproszczenie procedury nabycia biletu i kontroli biletów, przejrzystość zasad taryfowych, możliwość korzystania z różnych środków transportowych);
- poprawienie wiedzy o użytkownikach (segmentacja pasażerów);
- uczestnictwo w walce z nadużyciami (stosowanie zabezpieczeń biletów przed ich fałszowaniem);
- integracja płatności za korzystanie z różnych usług komunikacyjnych (np. opłat parkingowych).

Istotą spotykanych systemów biletowych jest to, że stosują jedną z następujących form:

- bezpośrednie płacenie pieniędzmi;
- żetony;
- bilet papierowy;

⁶ M.A. Ampelos, *System biletowy. Ewolucja i perspektywy*, *Biuletyn Komunikacji Miejskiej nr 22, IGKM*, Warszawa 1995, s.38-39

- bilet magnetyczny;
- karta bezstykowa.

Bezpośrednie płacenie gotówką za każdy przejazd jest uciążliwe zarówno dla pasażerów, jak i dla firm przewozowych. Stwarza także potencjalne możliwości napadów na osoby pobierające opłaty oraz wydłuża proces korzystania z komunikacji zbiorowej. W mniejszym stopniu te same wady są zauważalne w przypadku opłat za pośrednictwem żetonów. Są one jednak podrabialne i utrudniają prowadzenie efektywnej kontroli biletów.

Masowy charakter usług komunikacji miejskiej skłania do posługiwania się dokumentem stwierdzającym dokonanie opłaty w postaci biletu. Może mieć on postać biletu papierowego lub magnetycznego.

Determinantami wyboru rodzaju biletu są⁷:

- koszt produkcji;
- koszt dystrybucji;
- możliwość kontroli ważności biletu;
- swoboda posługiwania się biletem.

Na koszt produkcji wpływa ilość i jakość stosowanych form zabezpieczeń przed fałszerstwem. Najczęściej stosowane zabezpieczenia biletów papierowych i magnetycznych przed fałszerstwem przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1.

Zabezpieczenia biletów papierowych i magnetycznych przed fałszerstwem

| Bilet papierowy | Bilet magnetyczny |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – papier wodny o zastrzeżonym wzorze; – wprowadzenie do faktury barwnych włókien widocznych w świetle dziennym lub UV; – zmiana kolorów w/w włókien; – zastosowanie numeratorów i zmniejszający się krój czcionki; – zastosowanie farb świecących w świetle UV; – hologramy. | <ul style="list-style-type: none"> – wysoka koercja (odporność powłoki magnetycznej na wymazywanie zapisu); – hologramy; – znaki wodne; – materiały rozpoznawalne; – nie dające się wywabić znaki; – znaki ukryte. |

Im większa liczba zabezpieczeń, tym wyższy jest koszt produkcji biletu. Na koszt dystrybucji wpływa zastosowany system dystrybucji. Może to być sprzedaż prowadzona przez podmioty fizyczne i prawne lub automaty. Sieć dystrybucyjna może być ograniczona do wyspecjalizowanych punktów sprzedaży prowadzących jedynie sprzedaż biletów komunikacji miejskiej. Możliwe jest również prowadzenie sprzedaży przy wykorzystaniu kilku kanałów dystrybucji:

- przedsiębiorstw komunikacyjnych;
- przewoźników;
- przedsiębiorstw handlowych (np. „Ruch”, „Kolporter”) czy usługowych (np. Poczta Polska);
- drobnych prywatnych dystrybutorów.

Zarówno do sprzedaży biletów jednorazowych, jak i okresowych mogą być wykorzystane urządzenia mechaniczne, na przykład:

- komputery w kasach biletowych;
- komputery pokładowe w pojazdach;
- automaty samoobsługowe zlokalizowane w określonych punktach miasta.

Rozwój systemów biletowych w wielu miastach zmierza do wprowadzenia w komunikacji miejskiej elektronicznej karty bezstykowej. Posiada ona najwyższy stopień zabezpieczenia przed fałszerstwem i umożliwia płacenie zarówno za jeden przejazd jak i za określony okres czasu. Oferowane obecnie urządzenia i oprogramowanie pozwalają na elastyczne dostosowanie systemu biletowego do danej taryfy, praktycznie bez ograniczeń. Wadą systemu jest stosunkowo wysoki koszt jego wdrożenia i eksploatacji.

⁷ *Gospodarowanie..., s. 107*

Podstawowym biletem w najbliższych latach pozostanie bilet papierowy (jednorazowy i okresowy), szczególnie w miastach małych i średnich. W dużych miastach i aglomeracjach bilet papierowy pozostanie tylko jako bilet jednorazowy, stwarzający możliwość korzystania z transportu zbiorowego osobom podróżującym sporadycznie.

Bilet magnetyczny jako okresowy będzie stosowany w ograniczonym zakresie, gdyż koszt jego wdrożenia i eksploatacji jest porównywany z kosztem wdrożenia i eksploatacji karty bezkontaktowej, która daje zdecydowanie większe możliwości modyfikacji taryfy i integracji systemu transportowego.

Na dużych obszarach zurbanizowanych i w regionach rolę tradycyjnych papierowych biletów jednorazowych i okresowych stopniowo przejmować będzie bilet elektroniczny dający możliwość integracji systemu transportu pasażerskiego i realizacji różnorodnych celów marketingowych.

4. Polityka taryfowa komunikacji miejskiej w krajach Unii Europejskiej

Zasady polityki cen i budowy taryf zbiorowej komunikacji miejskiej w krajach Unii Europejskiej koncentrują się na:

- poszukiwaniu sposobów zwiększania stopnia pokrycia kosztów przez przychody ze sprzedaży biletów;
- dążeniu do zwiększania atrakcyjności transportu publicznego;
- staraniu, aby za pośrednictwem cen za usługi transportu miejskiego następowała pożądana z punktu widzenia społecznego redystrybucja dochodów.

Stopień pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów w miastach krajów Unii Europejskiej jest zróżnicowany. Osiągany poziom odpłatności usług jest uzależniony między innymi od realizowanej polityki socjalnej, modelu organizacji i zarządzania komunikacją miejską oraz wdrażanych zasad marketingowych. Poziom odpłatności usług w wybranych miastach Unii Europejskiej pod koniec lat 90. XX wieku przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2.

Poziom odpłatności usług w wybranych miastach Unii Europejskiej

| Miasto | Poziom odpłatności usług [%] |
|------------|------------------------------|
| Dublin | 96 |
| Lizbona | 73 |
| Manchester | 66 |
| Kopenhaga | 66 |
| Barcelona | 65 |
| Ateny | 55 |
| Kolonia | 55 |
| Lyon | 49 |
| Helsinki | 49 |
| Sztokholm | 48 |
| Rotterdam | 32 |
| Antwerpia | 31 |
| Turyń | 30 |
| Wiedeń | 30 |
| Luksemburg | 25 |

W realizacji zasad polityki cen i budowy taryf w miastach krajów Unii Europejskiej można zaobserwować dążenie do:

- integracji taryf na całych obszarach metropolitalnych, a nawet regionach administracyjnych;
- rozwoju oferty opłat okresowych kosztem jednorazowych;
- wprowadzenia taryfy strefowej (obszarowej) w miejsce odcinkowej.

Rozwój oferty opłat okresowych w stosunku do jednorazowych polega przede wszystkim na:

- ustalaniu cen biletów okresowych w atrakcyjnych relacjach w stosunku do cen biletów jednorazowych;
- zmniejszaniu liczby stref dla biletów okresowych w stosunku do jednorazowych;

- umożliwianiu podróżowania więcej niż jednej osobie na podstawie biletu okresowego w ściśle wyznaczonych porach doby i tygodnia;
- udzielaniu rabatów przy zakupie biletów okresowych nie obejmujących godzin porannego szczytu przewozowego;
- udzielaniu rabatów przy zakupie biletów okresowych przez zakłady pracy dla pracowników w liczbie przekraczającej określone minimum;
- przyznawaniu prawa do ulg określonym grupom pasażerów tylko w przypadku zakupu biletów okresowych.

5. Charakterystyka polityki taryfowej w aglomeracji gdańskiej

Podział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gdańsku w wyniku reformy samorządowej w 1989 roku, przyjęcie różnych modeli organizacyjno-zarządczych oraz nieskoordynowane kształtowanie polityki taryfowej w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie spowodowały dezintegrację systemu taryfowego w skali aglomeracji.

Dezintegracja ta charakteryzuje się następującymi cechami:

- różnymi systemami taryfowymi w Gdańsku (taryfa odcinkowa czasowa), Gdyni (taryfa jednolita i strefowa) i Wejherowie (taryfa jednolita i strefowa);
- zróżnicowanymi poziomami opłat za podróże realizowane na danej trasie i odległości przejazdu, w zależności od tego, jaki organizator realizuje przewozy na danej linii;
- różnymi poziomami cen w miastach aglomeracji.

Dodatkowym niekorzystnym zjawiskiem jest brak integracji transportu komunalnego z lokalnym transportem kolejowym - Szybka Kolej Miejska.

Dotychczasowe próby zintegrowania systemu komunikacyjnego w skali całej aglomeracji nie przyniosły oczekiwanych przez pasażerów rezultatów. Taryfa opłat obowiązująca na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Urząd Miasta w Gdańsku zakłada w odniesieniu do biletów jednorazowych różnicowanie opłat w zależności od czasu przejazdu (wyróżnia się trzy odcinki czasowe: do 10, 30 i 60 min). Dodatkową ofertą dla pasażerów jest bilet 24-godzinny.

Ceny biletów okresowych (miesięcznych, semestralnych i rocznych) w Gdańsku różnicowane są w zależności od odległości przejazdu mierzonej liczbą przystanków. Wyróżnia się 4 odcinki: do 6, 12, 18 i powyżej 18 przystanków. Ceny podstawowych biletów w gdańskiej komunikacji miejskiej obowiązujące w 2004 r. przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3.

Poziom cen biletów normalnych w gdańskiej komunikacji miejskiej w 2004 r.

| Bilety jednorazowe | Cena [zł] |
|---|-----------|
| do 10 min | 1,20 |
| do 30 min | 2,40 |
| do 60 min | 3,60 |
| bilet 24-godzinny | 7,80 |
| Bilety miesięczne ważne we wszystkie dni tygodnia | |
| do 6 przystanków | 40,00 |
| do 12 przystanków | 61,00 |
| do 18 przystanków | 80,00 |
| pow. 18 przystanków | 101,00 |
| sieciowy | 126,00 |

W gdyńskiej komunikacji miejskiej ceny biletów jednorazowych są jednolite w obrębie całego miasta. Wzrost opłaty następuje przy przekroczeniu granicy administracyjnej gminy, wówczas bilet ma charakter sieciowy. Ta sama zasada obowiązuje w odniesieniu do biletów okresowych (miesięcznych i dekadowych). Ceny biletów gdyńskiej komunikacji miejskiej są różnicowane ponadto w zależności od rodzaju linii (linie zwykłe, pospieszne, nocne i specjalne).

Ceny podstawowych biletów gdyńskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4.

Poziom cen biletów na linie zwykłe w gdyńskiej komunikacji miejskiej w 2004 r.

| Bilety jednorazowe ważne na liniach zwykłych | Cena [zł] |
|---|-----------|
| ważne na obszarze Gdyni lub Kosakowa | 2,00 |
| ważne na obszarze Sopotu, Rumi lub Żukowa | 1,60 |
| bilety sieciowe | 3,00 |
| bilet 24-godzinny | 8,00 |
| Bilety miesięczne ważne we wszystkie dni tygodnia | |
| linie zwykłe na obszarze Gdyni lub Kosakowa | 70,00 |
| wszystkie linie na obszarze Sopotu, Rumi lub Żukowa | 50,00 |
| sieciowy (wszystkie linie) | 92,00 |

W wejherowskiej komunikacji miejskiej ceny biletów jednorazowych są jednolite w obrębie sieci komunikacyjnej. Ceny biletów okresowych (miesięcznych, dekadowych i pięciodniowych) są różnicowane według stref wyznaczanych przez granice gmin. Ceny biletów wejherowskiej komunikacji miejskiej są różnicowane także w zależności od rodzaju linii (linie zwykłe, pospieszne i specjalne). Ceny podstawowych biletów wejherowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5.

Poziom cen biletów w wejherowskiej komunikacji miejskiej w 2004 r.

| Bilety jednorazowe ważne na liniach zwykłych | Cena [zł] |
|--|-----------|
| zwykłe | 2,00 |
| Bilety miesięczne ważne we wszystkie dni tygodnia | |
| linie zwykłe na obszarze miasta i gminy Wejherowo, Redy i Rumi | 74,00 |
| linie zwykłe na obszarze miasta i gminy Wejherowo i Luzino | 78,00 |
| sieciowy (wszystkie linie) | 96,00 |

We wszystkich miastach aglomeracji stosowana jest zasada kształtowania cen biletów okresowych w sposób marketingowy. Ceny biletów okresowych są ustalane na poziomie korzystnym dla pasażerów będących stałymi pasażerami zbiorowej komunikacji miejskiej.

W gdyńskiej komunikacji miejskiej cena podstawowego biletu okresowego jest ustalona na poziomie 35 biletów jednorazowych. Badania marketingowe popytu i zachowań komunikacyjnych mieszkańców wskazują, że kupując bilety okresowe pasażerowie gdyńskiej komunikacji miejskiej oszczędzają na wydatkach na przejazdy zbiorową komunikacją miejską 35-45%.

6. Efektywność ekonomiczna taryf stosowanych w miastach aglomeracji gdańskiej na podstawie wyników badań marketingowych

W 1997 roku Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni przeprowadził badania marketingowe, których celem było określenie skutków ekonomiczno-finansowych wprowadzenia w Gdyni gdańskiego modelu taryfy czasowej. Badania polegały na określeniu metodą wywiadu bezpośredniego relacji podróży pasażerów gdyńskiej komunikacji miejskiej. Badaniami objęto próbę 3254 pasażerów podróżujących na podstawie biletu jednorazowego. W łącznej liczbie zbadanych pasażerów zostały zachowane proporcje odpowiadające specyfice podróży w dni powszednie, soboty i niedziele. W kwestionariuszu wywiadu określano nominał biletu, relację podróży wykonywanych przez pasażerów oraz liczbę przesiadek. Na podstawie uzyskanych danych porównano wysokość opłat poniesionych przez zbadanych pasażerów wg taryfy gdyńskiej i opłat, które ponieśliby pasażerowie wg taryfy gdańskiej.

W analizie wyników uwzględniono dwa warianty:

- pasażerowie przestrzegają obowiązującą taryfę, wnosząc opłaty odpowiadające długości podróży, do 10 min, 30 min lub 60 min;
- pasażerowie podejmują działania zmierzające do zmniejszenia opłaty za rzeczywisty czas podróży przez opóźnienie momentu skasowania biletu o ok. 2 min

Analiza wyników badań pozwoliła sformułować następujące wnioski:

- wprowadzenie w Gdyni taryfy czasowej spowodowałoby spadek przychodów ze sprzedaży biletów jednorazowych o 11,94% - tj. ok. 150.000 zł miesięcznie w warunkach taryfy obowiązującej w 1996 r; przy założeniu wnoszenia przez pasażerów opłat adekwatnych do czasu podróży;
- wprowadzenie taryfy czasowej spowodowałoby spadek przychodów ze sprzedaży biletów jednorazowych o 16,87%; - tj. ok. 220.000 zł miesięcznie w warunkach taryfy obowiązującej w 1996 r; przy założeniu podejmowania przez pasażerów działań zmierzających do opóźnienia momentu skasowania biletu o 2 min.;
- straty finansowe spowodowane wprowadzeniem taryfy czasowej odpowiadałyby wysokości dodatkowych wpływów finansowych, które mogłyby zostać osiągnięte przy założeniu, że liczba pasażerów podróżujących w czasie do 10 min wzrośnie o 76% (30% wszystkich pasażerów) i że nie zmniejszy się liczba osób podróżujących powyżej 10 min;
- zmniejszenie (na skutek wprowadzenia taryfy czasowej) liczby pasażerów w grupie osób podróżujących w czasie od 11 do 30 min o 3, 5 i 10% wymagałoby, dla wyrównania strat finansowych, wzrostu liczby osób podróżujących do 10 min., odpowiednio o 8, 13 i 26%;
- oszacowane straty finansowe mogłyby być większe jeżeli nastąpiłaby zmiana struktury sprzedaży na niekorzyść biletów okresowych;
- w sytuacji pogarszających się stale warunków ruchu drogowego zachowanie punktualności kursowania pojazdów wymagałoby korygowania (wydłużania) międzyprzystankowych czasów jazdy; działania te, w sytuacji obowiązywania taryfy czasowej powodowałyby, że część pasażerów przechodziłaby automatycznie do grupy o wyżej opłacie taryfowej, co spotkałoby się ze zdecydowanym ich sprzeciwem

W latach 1995-2003 prowadzono w Gdyni, Rumi i Sopocie badania marketingowe preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców. W ramach pytań dotyczących preferowanych rozwiązań taryfowych mieszkańcom zadano pytanie dotyczące zasadności wprowadzenia taryfy czasowej w komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (tabela 6).

Tabela 6.

Czy chciałby pan/pani wprowadzenia taryfy czasowej w gdyńskiej komunikacji miejskiej wg zasad obowiązujących w Gdańsku?

| Miasto | Rok badań | Tak | Nie | Nie mam zdania |
|--------|-----------|------|------|----------------|
| | | [%] | | |
| Sopot | 1995 | 19,8 | 58,0 | 22,2 |
| Rumia | 1995 | 17,2 | 67,0 | 15,8 |
| Gdynia | 1996 | 17,6 | 67,9 | 14,5 |
| Gdynia | 1998 | 14,9 | 73,9 | 11,2 |
| Gdynia | 2000 | 15,0 | 71,3 | 13,7 |
| Gdynia | 2002 | 20,1 | 62,8 | 17,1 |
| Sopot | 2003 | 26,5 | 51,5 | 22,0 |

Udział zwolenników wprowadzenia taryfy czasowej w miastach, gdzie głównym organizatorem komunikacji miejskiej jest ZKM w Gdyni nie przekroczył w latach 1995-2003 30%. Największy udział osób opowiadających się przeciwko taryfie czasowej odnotowano w Gdyni (1998 r.) 74%, najniższy w Sopocie (2003 r.) 52%.

7. Efektywność ekonomiczno-finansowa komunikacji miejskiej jako czynnik determinujący politykę taryfową w komunikacji miejskiej na przykładzie wybranych miast aglomeracji gdańskiej

W warunkach rynkowego kształtowania oferty przewozowej podstawą określania wielkości podaży usług powinny być wyniki badań marketingowych popytu. Pozwalają one na określenie wielkości popytu, jego struktury oraz przychodów ze sprzedaży biletów w przekroju poszczególnych linii komunikacyjnych. Przychodowość zbiorowej komunikacji miejskiej i polityka komunikacyjna gminy, określona przez poziom dopłat budżetowych do komunikacji miejskiej, powinny determinować zakres oferty przewozowej.

Prowadzone przez ZKM w Gdyni badania marketingowe efektywności eksploatacyjno-ekonomicznej komunikacji miejskiej w Gdyni, Sopocie, Rumi, Kosakowie, Żukowie i Wejherowie-gminie wskazują, że zróżnicowany poziom przychodowości usług przewozowych jest tam zdeterminowany przez:

- poziom cen za usługi;
- wielkość popytu;
- strukturę popytu (udział osób podróżujących na podstawie biletów jednorazowych, okresowych, normalnych, ulgowych, przejazdu bezpłatne osób uprawnionych, przejazdy bezpłatne tzw. gapowiczów);
- ruchliwość komunikacją osób podróżujących na podstawie biletów okresowych (im wyższa tym niższy poziom przychodowości);
- zakres i charakter kontroli biletów.

Na podstawie przedstawianych charakterystyk ekonomiczno-eksploatacyjnych organizator komunikacji miejskiej przedstawia władzom gminy zakres oferty przewozowej możliwej do realizacji przy danym poziomie finansowania z przychodów ze sprzedaży usług i dopłaty budżetowej. W sytuacji braku możliwości finansowania usług zbiorowej komunikacji miejskiej z budżetu gminy na wykazanym w badaniach poziomie, władze gminy mogą postulować zmniejszenie oferty przewozowej w sposób, który będzie relatywnie najmniej dotkliwie odczuwany przez pasażerów lub podwyższenie cen biletów. Ta druga opcja powinna zostać jednak poprzedzona wnikliwą analizą elastyczności cenowej popytu. W tabeli 7. przedstawiono parametry ekonomiczno-eksploatacyjne charakteryzujące zbiorową komunikację miejską w czterech gminach aglomeracji gdańskiej, określone na podstawie wyników badań marketingowych jesienią 2003 r.

Tabela 7.

Parametry ekonomiczno-eksploatacyjne zbiorowej komunikacji miejskiej
w Sopocie, Rumi, Kosakowie i Żukowie w 2003 r.

| Parametr | Sopot | Rumia | Kosakowo | Żukowo* |
|---|---------|---------|----------|---------|
| Miesięczna praca przewozowa [wozokm] | 61.465 | 73.181 | 41.042 | 17.579 |
| Liczba pasażerów | 460.749 | 565.203 | 164.253 | 127.538 |
| Pasażerowie z biletami normalnymi [%] | 21,47 | 32,54 | 34,55 | 20,01 |
| Pasażerowie z biletami ulgowymi [%] | 40,00 | 38,09 | 32,06 | 25,02 |
| Pasażerowie z uprawnieni do przejazdów bezpłatnych | 24,36 | 13,87 | 16,52 | 10,07 |
| „Gapowicze” [%] | 14,17 | 15,50 | 16,87 | 13,62 |
| Cena jednorazowego ważnego w granicach gminy [%] | 1,60 | 1,60 | 2,00 | 1,60 |
| Cena biletu okresowego ważnego w granicach gminy [zł] | 50,00 | 50,00 | 70,00 | 50,00 |
| Przychody ze sprzedaży [zł] | 210.585 | 292.508 | 90.690 | 48.979 |
| Dopłata budżetowa [zł] | 94.119 | 42.642 | 106.665 | 18.278 |
| Wskaźnik odpłatności [%] | 69,11 | 87,28 | 45,95 | 72,82 |
| Przychody ze sprzedaży /1 wozokm | 3,43 | 3,99 | 2,21 | 2,77 |
| Dopłata budżetowa /1 wozokm | 1,53 | 0,58 | 2,60 | 1,04 |

* pasażerowie z biletami UM w Gdańsku (jedna linia obsługiwana wspólnie przez ZKM w Gdyni i ZKM w Gdańsku) – 31,28

8. Elastyczność cenowa popytu w komunikacji miejskiej – doświadczenia praktyczne

Miarą reakcji popytu na zmiany czynników go kształtujących jest wskaźnik ekonomiczny określany mianem elastyczności popytu. Elastyczność popytu definiuje się jako stosunek względnej (procentowej) popytu do względnej (procentowej) zmiany czynnika kształtującego popyt.⁸

$$e = \frac{\Delta Q}{Q} : \frac{\Delta P}{P}$$

gdzie:

ΔQ – zmiana wielkości popytu w badanym okresie

Q – wielkość popytu w okresie wyjściowym

ΔP – zmiana wielkości ceny w badanym okresie

P – wielkość ceny w okresie wyjściowym

Kształt uniwersalnej krzywej popytu na przewozy pasażerskie w miastach nie jest znany. Powszechnie uważa się, że elastyczność cenowa popytu w transporcie jest niska. Szacuje się, że w krajach rozwiniętych gospodarczo elastyczność cenowa popytu na przewozy komunikacji miejskiej wynosi około $-0,4$ ⁹. Z badań popytu na usługi komunikacji miejskiej w wybranych miastach USA, prowadzonych przy podwyżkach opłat w latach 50-tych i 60-tych wynika, że współczynnik elastyczności kształtował się w przedziale od $-0,12$ do $-0,30$, przy czym często różnił się nawet przy tych samych procentowych zmianach cen¹⁰.

Różnice w elastyczności cenowej popytu na usługi komunikacji miejskiej wynikają głównie z:

- stopnia swobody wyboru sposobu przemieszczenia;
- intensywności potrzeby przemieszczenia się;
- relacji zmiany ceny w stosunku do dochodów.

Na podstawie wyników badań popytu na usługi zbiorowej komunikacji miejskiej w Rumi, prowadzonych w latach 1997-2002, ZKM w Gdyni scharakteryzował elastyczność cenową popytu w warunkach rynkowego kształtowania oferty przewozowej.

Wyniki przeprowadzonej analizy danych pozwoliły na następujące wnioski:

- W warunkach aktywnego kształtowania oferty przewozowej (dostosowanie podaży do popytu i możliwości finansowych gminy) elastyczność cenowa popytu na usługi komunikacji miejskiej w krótkim okresie może zmieniać swoją charakterystykę, przyjmując wartości od nieelastycznych do silnie elastycznych. Oznacza to, że wzrost cen biletów w krótkim okresie czasu może powodować zbliżony do proporcjonalnego spadek popytu.
- Wpływ na wielkość spadku popytu w krótkim okresie czasu mają także czynniki pozacenowe. Do czynników tych należy zaliczyć między innymi:
 - wielkość i atrakcyjność oferty przewozowej;
 - substytucyjność i komplementarność samochodu osobowego jako środka przewozowego oraz innych podsystemów transportu zbiorowego, np. kolei miejskiej;
 - zmiany w liczbie i strukturze mieszkańców;
 - zmiany w wielkości i strukturze dochodów ludności.
- W obecnych warunkach społeczno-gospodarczych ceny za usługi gdyńskiej komunikacji miejskiej osiągnęły swój punkt krytyczny. Dalszy ich wzrost powodując uelastycznienie popytu może prowadzić do spadku przychodów ze sprzedaży usług (ZKM w Gdyni od 2002 roku nie zmienia poziomu cen za usługi przewozowe).

Analiza elastyczności cenowej popytu prowadzi do wniosku, że opieranie polityki taryfowej na długookresowych wskaźnikach elastyczności popytu może w krótkim okresie czasu prowadzić do naruszenia płynności finansowej zbiorowej komunikacji miejskiej.

Wyniki badań marketingowych popytu, pozwalając określić jego zmiany pod wpływem zmian cen, umożliwiają realizowanie prawidłowej polityki taryfowej. W określonej sytuacji ekonomiczno-

⁸ D.R. Kamerschen, R.B. McKenzie, C. Nardinelli, *Ekonomia, Fundacja Gospodarcza NSZZ „Solidarność”, Gdańsk 1991, s. 474.*

⁹ M. Ciesielski, J. Długosz, Z. Gługiewicz, O. Wyszomirski, *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Wyd.2. Poznań 1994, s. 71.*

¹⁰ *Ibidem, s 71.*

-finansowej należy rozważyć możliwość utrzymania cen na niezmiennym poziomie i zmianę struktury cen biletów jednorazowych i okresowych.

9. Refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień w opłatach jako czynnik determinujący efektywność polityki taryfowej w zbiorowej komunikacji miejskiej

Problematyka zwrotu przedsiębiorstwom komunikacji miejskiej przychodów utraconych z tytułu stosowania przez władze publiczne (szczególnie centralnego i samorządowego) ulg i zwolnień od opłat za usługi przewozowe jest przedmiotem rozważań teoretycznych i praktycznych.

Władze publiczne, kierując się przesłankami społecznymi, ustalają poziom i strukturę cen taryfowych w komunikacji miejskiej, w tym także zakres obowiązujących ulg i zwolnień w opłatach. W warunkach gospodarki rynkowej właściwym rozwiązaniem jest bezpośrednio powiązanie wielkości przejazdów realizowanych na podstawie uprawnień z zasilaniem finansowym komunikacji miejskiej z budżetu w postaci refundacji utraconych przychodów z tego tytułu. Rozwiązanie takie sprzyja racjonalnemu podejściu władzy publicznej do zakresu udzielanych uprawnień, pod warunkiem jednak, że refundacja następuje z budżetu przypisanego do tej władzy publicznej, która dane ulgi i zwolnienia uchwaliła¹¹.

Analizując doświadczenia niektórych miast i treść zawartych porozumień regulujących zasady refundacji utraconych przychodów, można stwierdzić, że jej poziom jest kompromisem pomiędzy wielkością oszacowanych (na podstawie źródeł wtórnych) strat poniesionych przez przedsiębiorstwo komunikacyjne, a możliwościami gminy w zakresie ich refundowania.

Zdecydowanie bliższe rzeczywistości poziomowi utraconych przychodów z tytułu refundacji ulg i zwolnień w opłatach są dane uzyskane na podstawie badań marketingowych popytu. Poziom refundacji utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień w opłatach w zbiorowej komunikacji miejskiej określony na podstawie wyników badań marketingowych przeprowadzonych jesienią 2002 roku w Sopocie na liniach obsługiwanych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni przedstawiono w tabeli 8.

Tabela 8

Szacunkowy poziom refundacji utraconych przychodów z tytułu stosowanych ulg i zwolnień za usługi komunikacji miejskiej w Sopocie 2002 r.

| Parametr | Poziom parametru |
|---|------------------|
| Liczba pasażerów w skali przeciętnego miesiąca | 453.109 |
| Pasażerowie z jednorazowymi ulgowymi [%] | 16,27 |
| Pasażerowie z biletami okresowymi ulgowymi [%] | 22,19 |
| Pasażerowie podróżujący bezpłatnie na podstawie uprawnień [%] | 24,38 |
| Wskaźnik odpłatności [%] | 66,07 |
| Wymagany poziom dopłaty budżetowej określony na podstawie badań efektywności ekonomiczno-eksploatacyjnej [zł] | 99.101 |
| Refundacja – bilety jednorazowe ulgowe [zł] | 64.249 |
| Refundacja - bilety okresowe ulgowe [zł] | 36.916 |
| Refundacja – przejazdy bezpłatne [zł] | 127.953 |
| Refundacja utraconych przychodów ogółem [zł] | 229.118 |

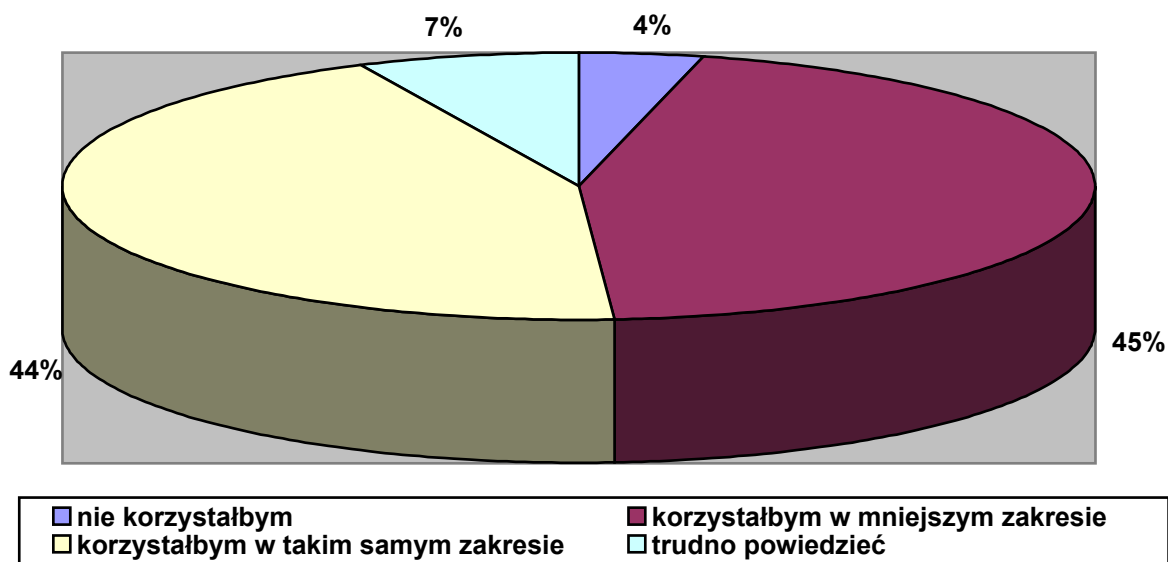
Poziom refundacji utraconych przychodów w zbiorowej komunikacji miejskiej w Sopocie jest 2,3-krotnie wyższy niż wymagany dla pokrycia kosztów poziom dopłaty budżetowej. Wyniki badań marketingowych przeprowadzone w innych miastach dają porównywalne wyniki. Np. w Słupsku poziom refundacji utraconych przychodów określony na podstawie wyników badań jest wyższy od wymaganej dopłaty budżetowej 2,98-krotnie.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że stosowanie przez władze publiczne ulg i zwolnień w opłatach ma charakter propopytowy. Pozbawienie określonych grup społecznych prawa do przejazdów ulgowych

¹¹ O. Wyszomirski: *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998, s. 174.

lub bezpłatnych zmniejszyłoby popyt na usługi zbiorowej komunikacji miejskiej. Potwierdzają to wyniki badań marketingowych (rys. 1.)¹².

**Segment mieszkańców uprawnionych do ulg i zwolnień w opłatach
Gdyby musiał Pan/i ponosić opłatę za usługi komunikacji miejskiej
w pełnej wysokości to:**



10. Integracja komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej – doświadczenia praktyczne

Władze samorządowe w aglomeracji gdańskiej już na początku lat 90-tych dostrzegły problem dezintegracji transportu pasażerskiego na jej obszarze. W 1991 roku podjęto próbę powołania związku komunalnego Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz utworzenia na jego szczeblu organizatora komunikacji komunalnej, którego zadaniem byłoby zapewnienie zintegrowanej oferty przewozowej na obszarach tych gmin.

W 1996 r. Zarządy Gdańska, Gdyni i Sopotu zleciły zespołowi ekspertów przygotowanie koncepcji integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej obejmującego również SKM. W rezultacie prac zespołu ekspertów powstało opracowanie, w którym wskazano na dwa rozwiązania integracyjne:

- pełną integrację transportu pasażerskiego w aglomeracji przez powołanie związku komunalnego i utworzenie na jego szczeblu aglomeracyjnego zarządu transportu, który powinien przejąć wszystkie funkcje organizatorskie wykonywane przez ZKM w Gdańsku, ZKM w Gdyni oraz PKP w odniesieniu do SKM;
- integrację biletową transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej przez wprowadzenie elektronicznego systemu pobierania opłat, w którym bilet papierowy zostałby zastąpiony kartą elektroniczną.

Model funkcjonowania komunikacji w oparciu o celowy związek komunalny gmin przewidywał rozdział funkcji związanych z:

- kształtowaniem polityki komunikacyjnej;
- zarządzaniem komunikacją miejską;
- wykonawstwem przewozów.

¹² Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2000 r. Wyniki badań marketingowych ZKM w Gdyni i UG.

Zarządzanie komunikacją miejską w aglomeracji gdańskiej, zgodnie z projektem ekspertów, powinno być zadaniem aglomeracyjnego zarządu transportu, który wykonywałby następujące funkcje:

- badanie rynku;
- planowanie oferty przewozowej;
- organizacja przewozów;
- kontrola realizacji przewozów;
- sprzedaż usług komunikacji miejskiej.

Realizacja wariantu integracji opartej na strukturze związku komunalnego natrafiła na problemy o charakterze polityczno-społecznym i ekonomiczno-finansowym, którym towarzyszyły trudności formalno-prawne związane z koniecznością ujednoczenia taryf za usługi przewozowe ZKM w Gdyni, ZKM w Gdańsku i SKM.

W tej sytuacji władze miast aglomeracji podjęły prace zmierzające do realizacji koncepcji integracji biletowej, której podstawą miał być elektroniczny system pobierania opłat za usługi przewozowe w komunikacji komunalnej i SKM. Przyjęto następujące założenia formalne i funkcjonalne:

- ze względu na trudności formalno-prawne związane z ujednoczeniem taryf, każdy z organizatorów stosować będzie specyficzne dla siebie taryfy, w tym ulgi i zwolnienia w opłatach za przejazdy;
- sprzedaż usług będzie prowadzona w dalszym ciągu przez organizatorów komunikacji, tj. ZKM w Gdyni, ZKM w Gdańsku i SKM we własnych punktach sprzedaży oraz za pośrednictwem kontraktowych kanałów dystrybucji;
- korzyści dla pasażera z tak rozumianej integracji biletowej wynikać będą z możliwości zakupu w każdym punkcie sprzedaży (ładowania) na jednej karcie biletów okresowych wszystkich organizatorów (przy czym dla pasażera kupującego co najmniej dwa bilety okresowe przewidziany byłby dodatkowy rabat) i możliwości płacenia za przejazdy we wszystkich środkach przewozowych z tzw. elektronicznej portmonetki;
- rozliczenia finansowe pomiędzy organizatorami polegałyby na rozliczaniu nadwyżek w przepływach pieniężnych.

W trakcie opracowania specyfikacji przetargu na wybór operatora systemu napotkano na określone problemy prawne i funkcjonalne, uniemożliwiające zrealizowanie projektu w założonym terminie. Jednym z najważniejszych był konsensus dotyczący wyboru sposobu pobierania opłaty: „kasowanie” dwukrotne tzw. check in - check out wobec jednokrotnego, tzw. check in z wyborem odpowiedniej kombinacji klawiszy funkcyjnych. Przeprowadzone przy współudziale pasażerów testowanie systemów elektronicznego pobierania opłat zakończone badaniami marketingowymi (focus group), nie pozwoliło na jednoznaczne określenie zasad i parametrów funkcjonalnych wspólnego biletu. Badania potwierdziły natomiast pogląd, że oczekiwany przez mieszkańców zakres integracji powinien obejmować integrację taryfową, a nie tylko biletową. Nie rozwiązano także problemów formalno-prawnych związanych z fiskalizacją sprzedaży usług przewozowych. W efekcie podsystemy transportu zbiorowego w aglomeracji gdańskiej w dalszym ciągu funkcjonują z sposób zdezintegrowany.

Na podstawie przebiegu dotychczasowych doświadczeń zmierzających do integracji komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej można zidentyfikować dwie podstawowe bariery uzyskania pełnego jej wymiaru:

- polityczną, wynikającą z postawy władz miast, dyrekcji przedsiębiorstw komunikacyjnych i związków zawodowych pracowników przedsiębiorstw komunikacyjnych;
- finansową, związaną z brakiem środków publicznych na zwiększanie ich strumienia dla komunikacji miejskiej w celu osiągnięcia określonych zadań integracyjnych.

Warunkiem pełnej integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej jest przezwyciężenie tych barier. Doświadczenia minionych 10 lat wskazują, że bez wprowadzenia uregulowań prawnych sprzyjających integracji, będzie to bardzo trudne. Na tle takiego przekonania pojawiły się inicjatywy ustawodawcze w zakresie tworzenia i finansowania metropolitalnych związków gmin.

Przeprowadzenie integracji, która zapewniłaby odczuwalne korzyści dla pasażerów wymaga dużych nakładów finansowych na inwestycje i na zwiększenie dofinansowania eksploatacji, przede wszystkim w celu umożliwienia wprowadzenia wspólnej atrakcyjnej taryfy. Nowa taryfa powinna

obejmować wszystkie środki transportu na całym obszarze aglomeracji. Ceny za przewozy realizowane przez dwóch organizatorów powinny być w nowej taryfie niższe od sumy cen aktualnie obowiązujących. Ujednolicone powinny być też ulgi. Skuteczna próba ich ujednolicenia będzie wymagała, jak można przypuszczać, w większym stopniu ich rozszerzenia niż zawężenia. Oba czynniki pociągną za sobą konieczność wzrostu finansowania ze środków publicznych.

Wejście w życie ustawy o metropolitalnych związkach gmin przełamałoby bariery dla pełnej integracji transportu pasażerskiego w Metropolii Trójmiasta i docelowo aglomeracji gdańskiej. Na podstawie takiej ustawy możliwe byłoby, dzięki odpowiednim źródłom finansowania, stworzenie skoordynowanego systemu transportu pasażerskiego odpowiadającego preferencjom pasażerów. Organizatorem tego systemu powinien być Metropolitalny Zarząd Transportu zatrudniający przewoźników świadczących usługi przewozowe na rynku lokalnego i regionalnego transportu pasażerskiego. Koncepcja integracji transportu pasażerskiego w aglomeracji gdańskiej stworzona i rozwijana w latach 90-tych znalazłaby odpowiednie ramy formalno-prawne dla jej urzeczywistnienia w wymiarze pożądanym przez mieszkańców.