

Polska, czyli rozwój wstecz

5 lipca 2012

Wciąż maleje liczba przewozów regularną podmiejską i regionalną komunikacją autobusową, a zarazem rosną „białe plamy” regionów, do których nie dociera żaden pojazd takiej formy komunikacji publicznej.

Jak przypomina portal wnp.pl, komunikacja autobusowa pełni ważną rolę socjalną, ponieważ daje szansę przemieszczania się osobom, które nie mają możliwości podróżowania innymi rodzajami transportu z różnych powodów: braku w pobliżu linii kolejowych, wieku lub zdrowia podróżujących, braku własnego samochodu itp. Tymczasem, jak mówi Zdzisław Szczerbaciuk, prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, od kilkunastu lat maleje liczba pasażerów przewożonych autobusami, a od 2005 r. – także udział tego segmentu w łącznych przewozach osób komunikacją zbiorową.

Z danych GUS wynika, że jeszcze w 2005 r. autobusy lokalne miały 74,5 proc. udziału w przewozach osób, a w 2010 r. zmalał on do 68 proc., przy jednoczesnym spadku przewozów komunikacją zbiorową.

Są trzy główne powody tego zjawiska. Po pierwsze, powszechnie maleją przewozy zbiorowe osób, ponieważ coraz więcej Polaków korzysta z samochodów. Po drugie, pasażerowie w dużych miastach mają większy wybór usług transportowych i często wybierają atrakcyjniejsze opcje. Po trzecie, i to prawdopodobnie najważniejszy powód: „0 ile marszałkowie województw znajdują pieniądze na dofinansowanie kolei, a miasta własnej komunikacji, to już starostowie powiatowi nie mają ich dla komunikacji autobusowej” – uważa Szczerbaciuk.

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, monitorująca ponad 200 powiatów i będąca dla ich władz doradcą w sprawie analiz transportu zbiorowego, wyszczególnia tylko

trzy województwa, w których 70 proc. miejscowości ma regularną komunikację podmiejską i regionalną (dolnośląskie, podkarpackie i śląskie) i cztery z poziomem 60-70 proc. (lubuskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie). A jeszcze cztery lata temu prawie we wszystkich województwach transport autobusowy był obecny na blisko 80 proc. terenów.

Według danych za 2010 r., dopłaty do przewozów autobusowych wynosiły średnio 70 groszy do pasażera – głównie do biletów ulgowych młodzieży i seniorów, za co płaci budżet państwa, a nie samorządów. Natomiast w przypadku kolei dotacje wynosiły od 11 do 14 zł na pasażera, w zależności od przewoźnika i umów z zamawiającym transport, czyli marszałkami województw lub ministrem transportu.

Jeżeli na pewnych liniach autobusowych jest niska frekwencja, to rezygnują z niej – nie mogąc pokryć kosztów działalności – najpierw duzi i średniej wielkości przewoźnicy, a później nawet małe firmy, niekiedy dysponujące jednym autobusem.

Z informacji PIGTSiS wynika też, że do rozszerzania się „białych plam” transportu autobusowego przyczynia się również niekontrolowana (wbrew przepisom o transporcie drogowym) konkurencja. Otwarcie rynku i niskie wymagania, które należy spełnić, aby podjąć tę działalność sprawiły, że szczególnie w latach 90. ubiegłego wieku działalność rozpoczęły tysiące drobnych przewoźników. Większość samorządów, wydających licencje i zezwolenia, nie przeprowadza analiz sytuacji lokalnego rynku, co mogłoby służyć do jego regulowania – wynika z badań NIK. Prowadzi to do różnych skutków, także patologicznych, w postaci złego stanu technicznego autobusów, ale także świadczenia usług przez przewoźników nierejestrowanych i nie płacących podatków.

Źródło: [Nowy Obywatel](#)