

Andrzej Kraśnicki jr, 25.09.2023

Fatalne wyniki sprzedaży biletów komunikacji miejskiej w Szczecinie. Wpływy mniejsze niż 20 lat temu i zawodne kasowniki

Porównaliśmy dane dotyczące sprzedaży biletów szczecińskiego ZDiTM z ostatnich lat. Dochody cały czas spadają, a z drugiej strony drastycznie rosną koszty. To jedno ze źródeł obecnej, katastrofalnej sytuacji w szczecińskiej komunikacji miejskiej.

Za sprawą ostatnich cięć w rozkładach jazdy szczecińskich tramwajów temat kondycji komunikacji miejskiej wciąż wywołuje burzliwe dyskusje. W minionym tygodniu odbyła się na ten temat dyskusja na forum komisji gospodarki komunalnej rady miasta. Oprócz tego, że podanych zostało sporo ciekawych danych (m.in. o zarobkach kierowców i problemach kadrowych), spotkanie nie zakończyło się konstruktywnymi wnioskami poza hasłem, że do komunikacji trzeba dosypać więcej pieniędzy.

Komunikacja w Szczecinie. Spada sprzedaż biletów

W finale spotkania uczestniczący w nim mieszkaniec Pomorza zwrócił jednak uwagę radnym na to, że jednym ze źródeł problemów jest fatalna sprzedaż biletów. Przypomniał radnym, że sami zmniejszyli finanse komunikacji, decydując się na wiele różnych ulg. Największa z nich to darmowe bilety dla uczniów szczecińskich szkół. Wcześniej z opłat za bilety zwolniono jadących na mecze Pogoni Szczecin i wracających z nich. W 2014 r. obniżono limit wiekowy dla korzystania z ulgi dla seniora z 68 na 67 lat. Zmiana pozornie niewielka, ale już samo to uszczupliło wpływy o 456 tys. zł. Takich przykładów jest więcej.

Jak to się przekłada na wpływy z biletów? Te cały czas spadają i od lat są gorsze, niż zakłada się to w budżecie miasta. Nie inaczej jest w tym roku.

Plan na ten rok zakładał, że wpływy sięgną 74,46 mln zł. W ostatnim sprawozdaniu z realizacji budżetu, czyli za pierwsze pół roku, podano, że sprzedaż sięgnęła 34,91 mln zł. To nieco ponad 47 proc. zakładanego celu. To czytelny zwiastun tego, że na koniec roku sprzedaż będzie niższa, niż zakładano.

Niebotycznie rosną za to koszty komunikacji miejskiej. W projekcie budżetu na ten rok przewidywano, że komunikacja miejska będzie kosztować 173,77 mln zł, a tramwajowa 88,77 mln zł. Razem 262,47 mln zł.

Po pierwszym półroczu zaplanowane wydatki wzrosły. Autobusy mają kosztować 198,76 mln zł, a tramwaje 123,34 mln zł. Razem 322,1 mln zł.

Koszty wzrosły już zatem o 59,63 mln zł. A to nie koniec, bo jeszcze tym roku planowana jest kolejna korekta budżetu i kolejne pieniądze, by spiąć finanse tramwajów i autobusów.

Komunikacja w Szczecinie. Jak spada sprzedaż biletów

Teraz porównajmy wydatki z dochodami z biletów.

Plan na 2023 (obecny) to wydanie 322 mln zł przy wpływach z biletów na poziomie 73 mln zł (plan). To oznacza, że dopłacić należy 249 mln zł.

Cofnijmy się do roku 2002. Ponad 20 lat temu wpływy z biletów sięgnęły 80 mln zł, a więc wyraźnie więcej niż w tym roku. Komunikacja miejska kosztowała zaś 122 mln zł. Z budżetu miasta dopłacono więc 42 mln zł.

Rozstrzał między dochodami a kosztami jest zatem obecnie znacznie większy niż 21 lat temu. Jak od tamtego czasu wyglądały wpływy z biletów? Jeszcze w 2014 r. było to 91 mln zł (choć spodziewano się 93,8 mln zł). Potem niemal cały czas spadały:

- rok 2015 - 90 mln zł,
 - rok 2016 - 85,8 mln zł,
 - rok 2017 - 86,8 mln zł,
 - rok 2018 - 84,6 mln zł,
 - rok 2019 - 80,2 mln zł.
-

Następnie mamy dwa lata tąpnięcia, co było oczywiście efektem pandemii, w której obowiązywały zakazy przemieszczania się, praca i nauka zdalna itp.:

- rok 2020 - 52,7 mln zł,
 - rok 2021 - 53,59 mln zł.
-

W roku 2022 wpływy sięgnęły 62,27 mln zł.

Spadek wpływów z biletów to oczywiście nie tylko ulgi i ich konsekwencje, czyli m.in. starzejące się społeczeństwo i tym samym rosnąca grupa wpadająca w taryfy ulgowe czy wręcz bezpłatne.

Jak zauważył na wspomnianym posiedzeniu mieszkaniac Pomorzan, w szczecińskich tramwajach i autobusach cudem jest spotkanie kontrolera.

- Od 5 lat nie widziałem - mówił mieszkaniac codziennie korzystający z komunikacji.

Nie jest to przesada. Autor tej publikacji kontrolerów, wysiadających z autobusu na pętli Kołłątaja, widział 3 miesiące temu. Wcześniej? Lata temu, trudno już nawet ocenić kiedy.

Komunikacja w Szczecinie. Zawodne kasowniki

Drugi problem to kasowniki GMV, które są w tramwajach i autobusach od 2015 r. System "kasujący" pieniądze zapisane na tzw. e-portmonetce na Szczecińskiej Karcie Aglomeracyjnej od początku był zawodny. I dalej jest taki, co sprzyja legalnej jeździe bez opłat. Jak to działa?

Wystarczy posiadać wspomnianą Szczecińską Kartę Aglomeracyjną i w kasie ZDiTM lub biletomacie "załadować" ją kwotą np. 10 zł. Teoretycznie po wejściu do autobusu lub tramwaju powinniśmy ją przyłożyć do kasownika. Urządzenie głośno buczy i informuje o pobraniu opłaty, tak jakby jechało się do końca trasy. Przy wysiadaniu znów "odbijamy" kartę. System wylicza wówczas realną opłatę według czasu przejazdu (rozkładowego między przystankami, a nie realnego - tak więc nie dopłacamy za stanie w korku itp.) i zwraca ewentualną nadpłatę na kartę.

Problem polega na tym, że kasowniki często nie działają. Ekran jest czarny lub wyświetla się na nim tylko logo Szczecin 2050. Jeśli zaś np. autobus stał dłużej na pętli i system był wyłączony, to po ruszeniu pojazdu uruchamia się tak długo, że pasażer często dociera już do celu.

Co więcej, w autobusach PKS Szczecin kasowników w ogóle nie ma, bo ZDiTM nie ma pieniędzy na takie wyposażenie. Tymczasem ten przewoźnik obsługuje wszystkie linie do i z sąsiednich gmin, wszystkie linie "za tramwaj", ale także linie 63 czy też 59.

Co to oznacza dla pasażera? W 2017 r. ZDiTM przyznał: Jeśli pasażer z e-portmonetką [czyli kartą SKA, na której są pieniądze] będzie jechał autobusem, który nie jest wyposażony w kasowniki elektroniczne, i pojawi

się kontroler, pasażer nie powinien dostać mandatu. To samo dotyczy sytuacji, w której kasowniki nie działają.

Pasażer nie ma więc obowiązku rozglądania się za biletami papierowymi czy też korzystania z jakiejś aplikacji biletowej. Pod jednym warunkiem: musi mieć na karcie SKA w e-portmonetce gotówkę umożliwiającą zakup biletu, gdyby kasowniki jednak działały.

Podsumowując: inwestując 10 zł w wydanie karty i kolejne 10 zł w jej doładowanie, można wiele razy jechać po prostu za darmo.

Poznań może być wzorem

Oczywiście dla ZDiTM nie jest to jakaś tajemnica. Zawodność kasowników może być jednym z powodów niechęci do wprowadzenia taryfy przystankowej, która z powodzeniem działa np. w Poznaniu. Przejazd jednego przystanku kosztuje 72 grosze, co zachęca okazjonalnych użytkowników do tak niewielkiej opłaty, by podjechać w centrum jeden, dwa przystanki. Oczywiście Poznań ma też bilety czasowe (jak u nas) i rozbudowaną ofertę biletów okresowych, w tym także po obniżonej cenie dla płacących podatki w Poznaniu. We wszystkich pojazdach są obecnie terminale umożliwiające kupno różnych biletów. Efekty są widoczne.

- My zakładamy, a nawet już w tej chwili widzimy wzrost liczby pasażerów, co przekłada się na wzrost wpływów ze sprzedaży biletów. W kwietniu były one wyższe, niż zakładaliśmy, i za maj znów jest znacząca różnica in plus - mówił w lipcu, w rozmowie z portalem wpoznaniu.pl, Jacek Jaśkowiak, prezydent Poznania.