

Przemysław Kowalik\*

## Taryfy pasażerskie w regionalnym transporcie kolejowym w Polsce: stan aktualny, skutki dla pasażerów, propozycje zmian

### Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Przedmiot badań, terminologia i metodologia
- III. Przegląd stosowanych rozwiązań taryfowych
- IV. Wzajemne honorowanie biletów a dostępność informacji taryfowej
- V. Taryfikacja połączeń między obszarami obowiązywania różnych taryf
- VI. Podsumowanie i wnioski

### Streszczenie

Regionalny transport kolejowy w Polsce w drugiej dekadzie XXI wieku charakteryzuje się znaczną złożonością rozwiązań taryfowych. Głównymi przyczynami tego faktu są istnienie wielu przewoźników z ich własnymi systemami taryfowymi oraz taryf „ograniczonych terytorialnie” stosowanych przez jednego lub wielu przewoźników. Powyższy stan rzeczy może mieć istotny wpływ na decyzje pasażerów dotyczące podróży kolejowych. Pierwsza kwestia związana z tymi decyzjami wynika z niejednokrotnie skomplikowanych zasad honorowania biletów wystawianych przez poszczególnych przewoźników w pociągach innych przewoźników (jedno- lub dwustronne, związane z kanałem sprzedaży, brak honorowania). Kolejna kwestia dotyczy swoistej dyskryminacji w dostępie do informacji taryfowej oraz sprzedaży niektórych rodzajów biletów, wynikającej z zasad działania internetowych systemów sprzedaży należących do przewoźników (które, poza funkcją sprzedażową, mogą być wykorzystywane w celach informacyjnych). Systemy te nie oferują informacji rozkładowej ani cenowej o połączeniach obsługiwanych częściowo lub całkowicie przez innych przewoźników nawet w przypadku honorowania przez nich biletów wystawianych przez danego przewoźnika. Podobny problem może zaistnieć również w przypadku wyceny połączeń pojedynczego przewoźnika stosującego różne taryfy. Najtańsze dostępne bilety dla wymaganej trasy – nawet, gdy są dostępne *online* – mogą nie być zaoferowane „automatycznie” a pasażerowie muszą wybrać je „ręcznie”, bazując na wiedzy na temat taryfy nabytej wcześniej. Informacja o niektórych opcjach taryfowych może być dostępna jedynie w dokumentach tekstowych, a nie zaimplementowana w systemie sprzedażowym. Poprawa dostępności informacji taryfowej w wyżej wymienionych przypadkach można być osiągnięta dwoma sposobami. Pierwszy to rozszerzenie obowiązków informacyjnych przewoźników o obsługę informowania o wszystkich połączeniach, na które sprzedają oni bilety, a realizowanych przez innych przewoźników. Drugi sposób odnosi

\* Doktor, adiunkt; Wydział Zarządzania, Politechnika Lubelska; e-mail: p.kowalik@pollub.pl.

się do niekiedy niedostępnej „automatycznej” wyceny najtańszych biletów oferowanych przez pojedynczego przewoźnika. Sposób ten polega na „przeprojektowaniu” zasad konstrukcji taryf w kierunku użycia – już wbudowanych w internetowe systemy sprzedaży – zasad wyceny biletów na podróże wykonywane pociągami różnych kategorii.

**Słowa kluczowe:** kolejowe przewozy pasażerskie, taryfy kolejowe, informacje taryfowe, informacje rozkładowe.

**JEL:** K23, L92, R48

## I. Wprowadzenie

Regionalne pasażerskie przewozy kolejowe w Polsce począwszy od pierwszej dekady XXI wieku charakteryzują się rosnącą różnorodnością oraz skomplikowaniem obowiązujących taryf. Stan ten wynika przede wszystkim z istnienia wielu przewoźników operujących na tym rynku: przewoźnika „ogólnokrajowego” Przewozy Regionalne sp. z o.o. (działającego pod marką POLREGIO) oraz przewoźników „wojewódzkich”, z których każdy operuje głównie lub wyłącznie na trasach wewnątrz jednego województwa oraz prowadzi własną politykę taryfową. Badając kształt polityki taryfowej w poszczególnych województwach, można wyróżnić podstawowe rozwiązania, opisane pokrótce poniżej. W województwach obsługiwanych przez POLREGIO są to taryfa podstawowa POLREGIO, ewentualnie poszerzona o taryfy „wojewódzkie” POLREGIO. W województwach obsługiwanych również przez przewoźników „wojewódzkich” występują taryfy „wojewódzkie” wspólne dla POLREGIO oraz przewoźnika „wojewódzkiego”, taryfy przewoźników „wojewódzkich” równe nominalnie z taryfą POLREGIO albo taryfy własne przewoźników „wojewódzkich” różne od taryfy POLREGIO. Generalną zasadą jest wydawanie przez każdego przewoźnika biletów honorowanych jedynie w pociągach przez niego uruchamianych. Istnieją jednakże liczne umowy umożliwiające jednostronne lub dwustronne honorowanie biletów wydawanych przez jednego przewoźnika w pociągach innego. Oprócz taryf podstawowych oraz „wojewódzkich” wszyscy przewoźnicy oferują także w niektórych relacjach lub terminach niższe taryfy „specjalne”.

Powyższy stan rzeczy może w istotny sposób wpływać na decyzje pasażerów związane z podróżami obejmującymi obszary operowania różnych przewoźników i/lub obowiązywania różnych taryf. Poniżej wyróżniono dwie podstawowe kwestie, jakie pasażerowie mogą wówczas napotkać. Pierwszą są niejednokrotnie skomplikowane zasady rządzące honorowaniem biletów wydawanych przez jednego przewoźnika w pociągach innego. Są to, jak już wspomniano wcześniej, umowy jednostronne lub dwustronne, obejmujące relacje obsługiwane przez obu przewoźników lub jedynie częściowo. Dodatkowo w wielu przypadkach z umowy honorowania biletów są wyłączone bilety sprzedawane w kanale internetowym (zarówno w postaci drukowanej, jak i elektronicznej). Drugą kwestią jest dostępność niezbędnych informacji taryfowych, zwłaszcza w postaci „zintegrowanej” z informacjami rozkładowymi. Sytuacja ta wynika w znacznej mierze ze stosowanego przez przewoźników modelu informacji taryfowej opartego na internetowych serwisach sprzedaży biletów. Jego podstawową wadą jest ograniczenie dostarczanej informacji rozkładowej i taryfowej jedynie do własnych pociągów danego przewoźnika, nawet gdy przewoźnik ten ma w swojej ofercie bilety honorowane także przez innych przewoźników. Informacje dotyczące tego ostatniego

przypadku dostępne są bowiem jedynie jako „statyczne” informacje tekstowe zamieszczone na stronach internetowych przewoźników, bez jakiegokolwiek integracji z systemem sprzedażowym. Praktyczne wykorzystanie tych informacji przez pasażerów może – z powodu nieuwzględnienia jej w systemie sprzedażowym – wymagać od nich samodzielnej konfrontacji ich treści z rozkładem jazdy oraz z cennikiem biletów. Utrudniony dostęp do informacji taryfowej nie wynika jednak jedynie z istnienia wielu przewoźników z oddzielnymi systemami sprzedaży. Serwisy poszczególnych przewoźników mogą również nie udostępniać – jako rezultatu pojedynczego wyszukania – niektórych informacji taryfowych oraz związanych z nimi opcji sprzedaży biletów dotyczących oferty własnej. Ten brak udostępnienia dotyczy przede wszystkim przypadków, w których rozwiązaniem optymalnym z punktu widzenia kosztów jest zakup zamiast jednego biletu na daną trasę wielu biletów na poszczególne jej fragmenty.

Usunięcie, a przynajmniej zmniejszenie wspomnianych wyżej trudnień w pozyskaniu informacji rozkładowej i taryfowej oraz w zakupie biletów może być osiągnięte różnymi sposobami. W przypadku przejazdów obsługiwanych przez więcej niż jednego przewoźnika są to przede wszystkim ujednoczenie zasad honorowania biletów wystawionych w różnych kanałach sprzedaży, wprowadzenie obowiązku informowania o pociągach innych przewoźników, na które dany przewoźnik może sprzedawać bilety, a w przypadku braku honorowania biletów sprzedawanych przez kanał internetowy informowania, w jakich kanałach oraz w jakiej cenie dane bilety są dostępne. W przypadku przejazdów obsługiwanych przez jednego przewoźnika, a obejmujących obszary stosowania różnych taryf, problemy dotyczące ewentualnej niepełności informacji taryfowej polegają przede wszystkim, jak już to zostało wcześniej wspomniane, na braku obsługi przypadków, w których najkorzystniejszą cenowo opcją jest zakup wielu biletów zamiast jednego. Jednym z możliwych rozwiązań jest implementacja obsługi połączeń „wielobiletowych” w systemie sprzedażowym. W niniejszej pracy przedstawiono inną propozycję, a mianowicie zmianę zasad tworzenia taryf polegającą na wprowadzeniu „wirtualnych” kategorii pociągów przypisanych pociągom kategorii osobowy. Te wirtualne kategorie byłyby przypisane do pociągów kursujących w ramach obszarów obowiązywania poszczególnych taryf, a finalna opłata za przejazd byłaby obliczana jako odcinkowe dopłaty do pewnej taryfy bazowej. W połączeniu z taryfą podstawową POLREGIO, jako taryfą „maksymalną” w całym obszarze jej honorowania, proponowany system naliczania opłat taryfowych umożliwiłby korzystanie na podstawie jednego biletu z „ograniczonych terytorialnie” taryf niższych od taryfy podstawowej także przy przejazdach wykraczających poza obszar obowiązywania tychże taryf. Zaletą tego rozwiązania jest wykorzystanie dostępnych w systemach sprzedażowych procedur wspierających naliczanie wyżej opisanych dopłat, które pierwotnie zostały zaplanowane na potrzeby wyceny oferowanych w ramach jednego biletu tzw. przejazdów kombinowanych, tzn. przejazdów pociągami różnych kategorii i/lub ze zmianą klasy. Powyższa koncepcja może być także potraktowana jako przyczynek do prac nad wprowadzeniem wspólnego biletu honorowanego przez wszystkich kolejowych przewoźników pasażerskich.

## II. Przedmiot badań, terminologia i metodologia

Niniejsza praca jest poświęcona m.in. wpływowi, jaki mogą mieć na decyzje pasażerów istniejące rozwiązania taryfowe w kolejowym transporcie regionalnym w Polsce. Ponieważ zarówno przeprowadzone badania, jak i wynikające z nich wnioski odnoszą się przede wszystkim do

potrzeb oraz preferencji pasażerów, zatem i sam wybór przedmiotu badań miał miejsce niejako z „perspektywy pasażerskiej”. Przez „kolejowy transport regionalny” została określona oferta przewoźników obejmująca pociągi kategorii „osobowy” bez rozróżniania poszczególnych rodzajów przewozów pasażerskich w sensie zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>1</sup>. Wszelkie odniesienia do regulacji prawnych, taryf przewoźników oraz rozkładów jazdy zostały przedstawione według stanu na dzień 15 czerwca 2018 roku. W pracy wykorzystane zostały informacje taryfowe oraz rozkładowe jazdy dotyczące następujących przewoźników (wymienionych w kolejności alfabetycznej):

- Arriva RP sp. z o.o. (dalej: ARP),
- Koleje Dolnośląskie sp. z o.o. (dalej: KD),
- Koleje Małopolskie sp. z o.o. (dalej: KMŁ),
- Koleje Mazowieckie sp. z o.o. (dalej: KM),
- Koleje Śląskie sp. z o.o. (dalej: KŚ),
- Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. (dalej: KW),
- Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o. (dalej: ŁKA),
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (dalej: SKM),
- Przewozy Regionalne sp. z o.o. – działa pod marką POLREGIO (dalej: PR).

Przewoźnicy Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. (dalej: WKD) oraz SKPL Cargo sp. z o.o., także obsługujący pociągi osobowe, zostali pominięci ze względu na niewielki terytorialnie zasięg działania. W dalszych rozważaniach przewoźnicy wymienieni na powyższej liście inni niż PR są określani jako przewoźnicy wojewódzcy. Określenie to wiąże się z praktycznym aspektem działalności tych firm, tzn. wykonywaniem większości lub nawet całości pracy przewozowej na obszarze jednego województwa. Nie mają one natomiast związku z kwestiami właścicielskimi (ARP działająca na terenie województwa kujawsko-pomorskiego jest własnością Deutsche Bahn, SKM jest współwłasnością Grupy PKP oraz samorządu województwa pomorskiego, PR jest współwłasnością Agencji Rozwoju Przemysłu oraz wszystkich 16 samorządów wojewódzkich, natomiast pozostali przewoźnicy należą do samorządów wojewódzkich odpowiadających nazwom tychże przewoźników).

Pociągi kategorii „osobowy” uruchamiane przez PR używają nazwy handlowej kategorii Regio. Ponadto PR i ŁKA oferują na trasie Łódź Fabryczna–Warszawa Wschodnia pociągi przyspieszone kategorii odpowiednio interRegio oraz ŁKA Sprinter, przejazdy którymi są droższe niż pociągami osobowymi, ale z punktu widzenia stosowalności ulg ustawowych są traktowane jako pociągi osobowe.

Poniżej podano definicje pojęć, które będą używane w dalszej części pracy<sup>2</sup>.

„Stacjami” będą dalej nazywane stacje oraz przystanki kolejowe, zarówno te będące miejscami postojów handlowych, jak i „punktami taryfowymi” używanymi do kalkulacji cen biletów.

Trasa przejazdu jest określana jako „relacja” – czyli para „stacja początkowa – stacja końcowa”. W przypadku istnienia tras alternatywnych może ona zostać uzupełniona o ewentualny opis ujednoznaczniający trasę przejazdu (np. jawny wykaz stacji pośrednich, sformułowanie „przejazd

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. 2017, poz. 2136, s. 1–29).

<sup>2</sup> Definicje pojęć dopasowane do potrzeb niniejszej pracy pochodzą z: Kowalik, 2017a; 2017 b.

najkrótszą drogą”). Z każdą relacją jest związana odległość pomiędzy stacjami, która może, ale nie musi być podstawą do naliczania opłat za przejazd.

„Taryfa” oznacza funkcję opisującą zależność opłaty za przewóz pasażera lub bagażu ceny biletu – pobieranej przez przewoźnika (bezpośrednio lub poprzez pośrednika – sprzedawcę biletów) w zależności od parametrów przejazdu: przede wszystkim od relacji (najczęściej po prostu od długości przejazdu) oraz, ewentualnie, również od takich czynników, jak np. uprawnienia do ulg przewozowych, termin zakupu biletu lub samej podróży, dostępność puli biletów o obniżonych cenach etc. W dalszych rozważaniach zostaje przyjęte, iż na całym obszarze obowiązywania danej taryfy możliwe jest odbycie przejazdu w dowolnej relacji na podstawie jednego biletu.

„Taryfa podstawowa” oznacza taryfę ustaloną przez przewoźnika, która jest dostępna bezwarunkowo dla każdego podróżnego zasadniczo w całym obszarze jego działalności bez jakichkolwiek dodatkowych wymagań związanych z uprawnieniami do ulg ustawowych lub handlowych. Z praktycznego punktu widzenia taryfa podstawowa określa maksymalne ceny przejazdów realizowanych przez danego przewoźnika. Z obowiązywania taryfy podstawowej mogą być jednak wykluczone niektóre pociągi uruchamiane na zasadach komercyjnych<sup>3</sup>.

„System taryfowy” oznacza zbiór wszystkich taryf dostępnych dla określonego zbioru relacji (w niniejszej pracy będzie się on odnosił się do obszaru działania pojedynczego przewoźnika). Obszar obowiązywania systemu taryfowego może być utożsamiony z obszarem działalności przewoźnika, a zarazem na ogół z obszarem obowiązywania jego taryfy podstawowej (przy wspomnianych zastrzeżeniach odnośnie do taryf w pociągach uruchamianych na zasadach komercyjnych). Niektóre taryfy wchodzące w skład systemu są dostępne tylko dla pewnego podzbioru relacji (np. ograniczenia „terytorialne”, terminy obowiązywania, możliwości przesiadek). Istnienie wielu taryf w ramach systemu taryfowego oznacza, że za tę samą usługę przewozową realizowaną w niektórych relacjach i/lub terminach mogą być pobrane różne opłaty, co stanowi potencjalnie istotne utrudnienie w optymalizacji kosztu przejazdu.

„Taryfa ograniczona terytorialnie” wchodząca w skład systemu taryfowego jest taryfą dostępną tylko dla pewnego podzbioru relacji ograniczonego „terytorialnie”. Nie wyklucza to istnienia innych, dodatkowych restrykcji, np. związanych z terminami obowiązywania lub dostępnością ulg ustawowych.

„Taryfa wojewódzka” jest ograniczoną terytorialnie taryfą PR nominalnie niższą od taryfy podstawowej PR, stosowaną zasadniczo do połączeń między wszystkimi stacjami danego województwa (choć może dotyczyć również relacji obejmujących niektóre stacje w województwach sąsiednich). Taryfa wojewódzka może być również stosowana przez przewoźnika wojewódzkiego (i być jego taryfą podstawową). Niemniej jednak samo istnienie takiej taryfy, która jest stosowana przez dwóch przewoźników nie pociąga za sobą honorowania wszystkich biletów wystawionych przez jednego przewoźnika w pociągach drugiego.

Metodologia badań została oparta na analizie danych pochodzących ze stron internetowych przewoźników („statyczne” dokumenty tekstowe) oraz z ich internetowych systemów informacyjno-sprzedazowych, jak również z dwóch ogólnokrajowych systemów informacji rozkładowej: rozkład-pkp.pl (obsługiwany przez PKP Informatyka sp. z o.o. i zawierający dane o rozkładach jazdy

<sup>3</sup> Przykładem może być taryfa Multi Plaża przewoźnika ARR stosowana wyłącznie w uruchamianych latem pociągach relacji Bydgoszcz Główna–Hel. Zob. <https://arriva.pl/art/692/taryfa--multi-plaza-.html> (15.06.2018).

pociągów, a także niektórych innych środków transportu w Polsce oraz w wielu innych krajach europejskich) oraz portalpasazera.pl (wyszukiwarka należąca do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A – zarządcy większości polskiej infrastruktury kolejowej, zawierająca dane ograniczone wyłącznie do pociągów kursujących na liniach PKP PLK oraz innych liniach normalnotorowych w Polsce).

### III. Przegląd stosowanych rozwiązań taryfowych

Organizacja przewozów kolejowych rozważanych w niniejszej pracy zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym leży w gestii samorządów wojewódzkich. Jednym ze skutków takiego rozwiązania prawnego jest istnienie zarówno przewoźników samorządowych, jak i występowanie taryf „zregionalizowanych” na poziomie wojewódzkim. Przegląd stosowanych rozwiązań taryfowych zostanie zatem dokonany w oparciu o podział terytorialny na poziomie województw.

Poniższy wykaz zawiera ogólne informacje na temat rozwiązań taryfowych oraz głównych przewoźników w poszczególnych województwach<sup>4</sup>:

- 1) województwa: lubelskie, lubuskie, opolskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie;  
przewoźnik: PR;  
taryfa: podstawowa PR;
- 2) województwa: podkarpackie, świętokrzyskie;  
przewoźnik: PR;  
taryfa: podstawowa PR, wojewódzkie (w taryfie wojewódzkiej w województwie świętokrzyskim obowiązują tylko niektóre ulgi handlowe);
- 3) województwa: kujawsko-pomorskie, małopolskie;  
przewoźnicy: PR+ARP, PR+KMŁ;  
taryfy: podstawowa PR oraz wojewódzkie (stosowane przez obu przewoźników z niepełnym wzajemnym honorowaniem biletów);
- 4) województwa: dolnośląskie, łódzkie, wielkopolskie;  
przewoźnicy: PR+KD, PR+ŁKA, PR+KW;  
taryfy: podstawowa PR oraz własna przewoźnika wojewódzkiego równą nominalnie taryfie podstawowej PR (stosowane przez obu przewoźników z niepełnym wzajemnym honorowaniem biletów);
- 5) województwa: mazowieckie, śląskie;  
przewoźnicy<sup>5</sup>: KM+PR, KŚ+PR;  
taryfy: własne przewoźników wojewódzkich różne nominalnie od taryfy podstawowej PR (honorowanie taryfy podstawowej PR jedynie w relacjach obsługiwanych częściowo przez obu przewoźników dwóch oraz wzajemnie honorowanie w wybranych relacjach);
- 6) województwo: pomorskie;  
przewoźnicy: PR+SKM;  
taryfy: podstawowa PR oraz własna SKM (brak wzajemnego honorowania taryf).

<sup>4</sup> Informacje dotyczące taryf wojewódzkich pochodzą z dokumentów dostępnych na podstronach strony <https://polregio.pl/pl/oferty-i-promocje/oferty-regionalne/> natomiast dotyczące wzajemnego honorowania biletów między PR a pozostałymi przewoźnikami ze strony <https://polregio.pl/pl/dla-podroznycy/pomoc/honorowanie-biletow/> (15.06.2018).

<sup>5</sup> Przewoźnik PR został wymieniony jako drugi, gdyż w tych województwach obsługuje stosunkowo niewielką część ruchu, zwłaszcza w województwie mazowieckim (jedynie krótkie połączenia „stykowe” z innymi województwami).

Tak ogólne scharakteryzowanie stanu istniejących rozwiązań taryfowych nie daje jeszcze szczegółowego obrazu ewentualnych utrudnień z uzyskaniem informacji taryfowej oraz zakupem biletów, gdy przejazd ma odbyć się pociągami więcej niż jednego przewoźnika lub pociągami tylko jednego przewoźnika (w tym nawet tylko jednym pociągiem bez przesiadek) w relacji obejmującej obszary obowiązywania różnych taryf. Kolejne rozdziały pracy pokazują na przykładach, na jakie problemy mogą się natknąć pasażerowie w związku z kwestiami honorowania biletów oraz pozyskiwania informacji taryfowej (także w połączeniu z informacją rozkładową) dla przejazdów scharakteryzowanych w sposób opisany powyżej.

#### IV. Wzajemne honorowanie biletów a dostępność informacji taryfowej

Wzajemne honorowanie biletów wydawanych przez różnych przewoźników może być korzystne dla pasażerów z wielu powodów. W relacjach obsługiwanych przez wielu przewoźników pozwala na bardziej elastyczne planowanie podróży ze względu na możliwość ewentualnej zmiany decyzji odnośnie do przejazdu pociągiem jednego przewoźnika na przejazd pociągiem innego bez dodatkowych kosztów oraz formalności. Inna korzyść jest związana z przejazdami z przesiadką obsługiwanymi przez więcej niż jednego przewoźnika, a wiąże się ona z kosztem przejazdu. Zakup pojedynczego biletu w taryfie jednego z przewoźników może być bowiem znacznie tańszy niż zakup dwóch lub więcej biletów ze względu na degresywność wielu taryf (koszt przejechania jednego kilometra maleje wraz ze wzrostem odległości przejazdu). Nie jest to jednak reguła uniwersalna, gdyż istnieje wiele relacji, dla których opłaca się zakup dwóch lub więcej biletów zamiast jednego (nie muszą być to zresztą nawet koniecznie relacje obsługiwane przez wielu przewoźników).

Honorowanie biletów w ruchu regionalnym jest związane przede wszystkim z honorowaniem biletów PR przez przewoźników wojewódzkich i *vice versa*. Oficjalny wykaz zasad wzajemnego honorowania biletów między PR i pozostałymi przewoźnikami<sup>6</sup> oraz komunikat umieszczony na stronie startowej starszej wersji systemu sprzedaży biletów<sup>7</sup> pokazuje, iż pomimo dość szerokiego zakresu wzajemnego honorowania biletów, honorowanie biletów zakupionych przez Internet jest ograniczone do KD oraz ARP. Jednakże nawet wówczas skorzystanie z tej możliwości może być ograniczone z powodu cech systemów sprzedaży biletów.

Internetowe systemy informacyjno-sprzedażowe poszczególnych przewoźników z praktycznego punktu widzenia są najdogodniejszym sposobem zapoznania się z ofertą przewoźników. Integrują one wyszukiwanie połączeń z informacją o cenie oraz możliwością zakupu biletów. Ich istotną cechą jest jednakże ograniczenie wyszukiwania połączeń do tych uruchamianych jedynie przez danego przewoźnika. Sama informacja o rozkładzie jazdy połączenia obejmującego pociąg więcej niż jednego przewoźnika może być znaleziona poprzez wyszukiwarkę obejmującą całą sieć kolejową, taką jak rozkład-pkp.pl lub portalpasazera.pl. Natomiast pozyskanie informacji o cenie biletu dla takiego połączenia może być bardzo utrudnione czy wręcz niemożliwe. Sytuacja ta zostanie zilustrowana przykładem połączenia pociągami KD+PR lub PR w relacji Kąty Wrocławskie – Bojanowo. Obie wspomniane wyżej wyszukiwarki rozkładowe pokazały na dzień 15 czerwca 2018 r. (przy minimalnym czasie przesiadki 10 minut) 8 połączeń pociągami

<sup>6</sup> <https://polregio.pl/pl/dla-podroznych/pomoc/honorowanie-biletow/> (15.06.2018).

<sup>7</sup> <https://www.biletyregionalne.pl/idea/pr/ticket/single/step1?cid=72288> (15.06.2018).

osobowymi z odjazdami od 6:26 do 19:25. Siedem z nich są to połączenia KD+PR z przesiadką we Wrocławiu Głównym, natomiast jedno (odjazd 16:15) to bezpośredni pociąg Regio relacji Szklarska Poręba Górna – Poznań Główny. Pomimo że bilet internetowy PR (wystawiony na [www.biletyregionalne.pl](http://www.biletyregionalne.pl)) teoretycznie jest ważny na każde z tych 7 połączeń, to można go zakupić jedynie na połączenie o 16:15. Ponieważ odległość taryfowa wynosi 97 km, zatem ważność biletu wynosi 6 godzin od godziny odjazdu (do 22:15). Oznacza to, że można podróżować, korzystając z niego połączeniami późniejszymi KD+PR 18:14-20:16 oraz 19:25-22:14, natomiast nie można skorzystać z żadnego z połączeń wcześniejszych dostępnych danego dnia przed 16:15. Gdyby na odcinku Kąty Wrocławskie – Wrocław Główny nie kursował żaden pociąg PR, to zakup biletu PR przez Internet w relacji Kąty Wrocławskie – Bojanowo (czy w jakiegokolwiek relacji zawierającej odcinek Kąty Wrocławskie – Wrocław Główny, z przesiadką z KD na PR) nie byłby możliwy. Co więcej, nawet samo sprawdzenie ceny takiego biletu byłoby niemożliwe. Zakup biletu ani nawet uzyskanie informacji o jego cenie nie są również możliwe poprzez system KD ([bilet.kolejedolnoslaskie.eu](http://bilet.kolejedolnoslaskie.eu)), ponieważ żaden pociąg KD nie kursuje na odcinku Rawicz – Bojanowo. Jedyną pewną możliwością obliczenia ceny biletu w taryfie PR na przejazd częściowo pociągiem uruchamianym przez PR, częściowo przez innego przewoźnika regionalnego jest odczytanie kilometrażu połączenia w wyszukiwarce rozkładowej, a następnie znalezienie ceny w tabeli z cennikiem taryfy podstawowej PR (lub jakiegokolwiek innej taryfy, która jest honorowana w przypadku konkretnego połączenia). Pomijając czasochłonność i uciążliwość całej opisanego procedury, pasażer może w ogóle nie dokonać takiego sprawdzenia, gdyż musi zawczasu wiedzieć, że zakup wspólnego biletu na przejazd pociągami więcej niż jednego przewoźnika jest możliwy. O takiej możliwości nie dowie się z wyszukiwarek rozkładowych przy okazji wyszukiwania połączenia, gdyż jest ona zamieszczona wyłącznie na stronach przewoźników jako „statyczna” informacja tekstowa o zasadach honorowania biletów. Powyższy przykład pokazuje, iż o możliwość zakupu przez Internet biletu honorowanego przez dwóch przewoźników, a nawet tylko dostęp do informacji o jego cenie niejednokrotnie są *de facto* zależne od rozkładu jazdy, a nie od literalnego brzmienia zasad honorowania biletów.

Usunięcie opisanych powyżej utrudnień w dostępie do informacji taryfowej wymaga działań potencjalnie nakładających nowe obowiązki na przewoźników. Dokładniej, byłoby to wprowadzenie obowiązku informowania przez przewoźników w ich systemach sprzedażowych także o połączeniach (tzn. o rozkładzie oraz o cenach biletów) realizowanych częściowo lub całkowicie przez innych przewoźników, na które to połączenia obowiązują wspólne taryfy, a dany przewoźnik prowadzi sprzedaż biletów w tych taryfach w choćby jednym kanale (niekoniecznie internetowym).

Wadą tego rozwiązania poza kosztami dostosowania systemu oraz utratą części przychodów na rzecz konkurencji jest konieczność wzięcia odpowiedzialności dotyczącej aktualności rozkładów jazdy innych przewoźników (choćby zapewnienie tej aktualności może być wsparte stosownymi umowami przewoźników o wymianie danych).

Alternatywą mogłoby być wprowadzenie obowiązku informowania przez operatorów ogólnokrajowych wyszukiwarek rozkładowych o cenach biletów na wyszukane połączenia wraz z opisem dostępnych kanałów zakupu oraz linkami do internetowych systemów sprzedażowych, jeżeli bilety na dane połączenie są dostępne online.



Wadami tego rozwiązania są koszty dostosowania systemu, konieczność wdrożenia systemu kalkulacji cen biletów niezależnego od systemów przewoźników (ponieważ obejmowałby on oferty, dla których przewoźnicy sami nie zapewniają automatycznej kalkulacji) oraz wprowadzenia procedur aktualizacji taryf w celu zapewnienia poprawności zwracanych wyników.

## V. Taryfikacja połączeń między obszarami obowiązywania różnych taryf

Opisana w poprzednim rozdziale sytuacja utrudnionego dostępu do informacji o możliwości zakupu oraz do samego zakupu wspólnego biletu obejmującego połączenia realizowane przez wielu przewoźników nie jest jedynym tego typu przypadkiem. Niejako odwrotnością powyższego jest sytuacja, w której w ramach systemu taryfowego jednego przewoźnika bardziej opłacalny jest zakup wielu biletów na poszczególne fragmenty połączenia w danej relacji, a dostęp do informacji o takiej możliwości jest także uciążliwy. Tematyka ta była już poruszana w literaturze (Kowalik, 2017a; 2017b; 2014; 2013; 2012), ale tym razem zostanie uzupełniona o propozycję zmian w zasadach tworzenia taryf. Propozycja ta zostanie objaśniona na przykładzie. Przykład ten odnosi się zasadniczo do taryf PR, ale może być zastosowany przez każdego przewoźnika (lub przewoźników w przypadku wzajemnego honorowania biletów). Dla pary taryf wojewódzkich, takich jak Bilet Świętokrzyski – Taryfa Małopolska w niektórych relacjach łączących stacje w obszarach obowiązywania każdej tych taryf możliwe jest uzyskanie oszczędności poprzez zakup dwóch oddzielnych biletów w tych taryfach na odcinkach ich obowiązywania zamiast jednego biletu w taryfie podstawowej PR. Niemniej jednak, niezależnie od tego czy przejazd odbywa się bezpośrednio, czy z przesiadką (nawet na stacji „styku” obszarów obowiązywania taryf) system sprzedażowy PR proponuje wyłącznie bilet w taryfie podstawowej w pełnej relacji (wraz z ewentualnymi ulgami handlowymi oraz ustawowymi, ale jedynie tymi dostępnymi w pełnej relacji). Wprowadzenie „automatycznej” sprzedaży oddzielnych biletów na „podrelacje” wymagałoby zmiany systemu sprzedażowego pod kątem implementacji znajdowania ewentualnych optymalnych cenowo podziałów relacji przejazdu. Pośród systemów sprzedażowych polskich przewoźników kolejowych taka funkcjonalność jest dostępna jedynie w systemie KM. Zamiast implementacji dodatkowej funkcjonalności możliwe jest inne podejście, oparte na zmianie zasad tworzenia taryf oraz o wykorzystanie możliwości kalkulacji cen już dostępnych w systemach sprzedażowych. Możliwości te dotyczą kalkulacji cen przejazdu pociągami różnych kategorii na poszczególnych fragmentach trasy. Obsłużenie ewentualnego podziału trasy przejazdu na fragmenty, dla których suma kosztów wielu biletów jest niższa niż cena pojedynczego biletu, mogłoby być zastąpione pojedynczym biletem z dopłatami odcinkowymi.

W aspekcie technicznym idea „zregionalizowanego” systemu naliczania opłat za bilety polega na wprowadzeniu na każdym obszarze obowiązywania danej taryfy niższej niż taryfa podstawowa (np. taryfy wojewódzkiej) „wirtualnej” kategorii pociągu (np. w województwie małopolskim kategorii „osobowy małopolski”). Przy podróży między różnymi „obszarami taryfowymi” następowałaby zmiana „wirtualnej” kategorii pociągu związana ze zmianą taryfy. Mogłaby to być to zmiana np. z „osobowy małopolski” na „osobowy świętokrzyski” czy też „osobowy kujawsko-pomorski” na „osobowy” (pociąg, w którym obowiązuje wyłącznie taryfa podstawowa PR). Obliczanie całkowitej należności za bilet byłoby zasadniczo oparte na zasadach, na jakich

oparte jest naliczanie opłat przy tzw. przejazdach kombinowanych pociągami różnych kategorii. Podstawą naliczania byłaby tzw. taryfa minimalna, do której doliczane byłyby na poszczególnych odcinkach obowiązywania taryf „realnych” dopłaty odcinkowe, tzn. różnice między taryfą „realną” a minimalną. W przypadku, gdyby dopłaty odcinkowe skutkowały opłatą wyższą od taryfy podstawowej PR, taryfa ta byłaby stosowana jako taryfa maksymalna zamiast proponowanej taryfy z dopłatami.

Aby ceny przejazdu w systemie z dopłatami w przypadku przejazdu w obszarze obowiązywania jednej taryfy nie okazały się wyższe od dotychczasowych, zaproponowana w przykładzie taryfa minimalna jest skalkulowana jako minimum taryf występujących w systemie taryfowym PR: ogólnokrajowej taryfy podstawowej, taryf wojewódzkich oraz ograniczonych terytorialnie taryf „niewojewódzkich” Bilet Górski (województwo małopolskie) i Bilet Lubartowski (województwo lubelskie). Pewnym odstępstwem od minimów cen jest zaokrąglenie cen dla odległości 11 do 15 km do wielokrotności 0,50 PLN.

**Tabela 1.** Przykładowa taryfa minimalna przeznaczona do zastosowania w proponowanym „zregionalizowanym” systemie obliczania cen biletów na pociągi osobowe

Odległość (w km)	Cena (w PLN)	Odległość (w km)	Cena (w PLN)	Odległość (w km)	Cena (w PLN)
1–9	1,90	31–35	4,50	63–70	7,00
10–13	2,00	36–40	5,10	71–80	8,00
14–15	2,50	41–50	5,50	81–90	9,00
16–20	3,30	51–55	6,00	91–100	10,00
21–25	3,60	56–60	6,20	101–110	11,00
26–30	3,90	61–62	6,50	111–120	11,50

Źródło: opracowanie własne na podstawie cenników taryf PR (podstawowej, wojewódzkich, Bilet Górski, Bilet Lubartowski) zamieszczonych na stronach polregio.pl według stanu na dzień 15.05.2018.

Dla zilustrowania koncepcji tworzenia taryf regionalnych opartych na dopłatach odcinkowych użyto podanej w tabeli 1 fikcyjnej taryfy minimalnej oraz pary taryf rzeczywistych. Obliczenia zostały wykonane dla wszystkich kombinacji całkowitych km taryfowych dla tras od 2 do 120 km ( $2 = 1 + 1$ ,  $3 = 2 + 1 = 1 + 2$ , ...,  $120 = 119 + 1 = 118 + 2 = \dots = 2 + 118 = 1 + 119$ ). Pierwszy składnik każdej sumy oznacza długość taryfową odcinka przejechanego na bilecie wystawionym w pierwszej taryfie, a drugi – w drugiej. Łączna liczba kombinacji wynosi 7140. Liczba ta jest oczywiście znacznie większa od rzeczywistej liczby kombinacji odległości pomiędzy parami stacji położonymi w obszarze obowiązywania obu taryf, ponieważ nie każdej parze odległości odpowiadają para realnie istniejących stacji. Rozważanie wszystkich możliwych kombinacji odległości służy wyłącznie do oszacowania skali badanego zjawiska.

Przykład. Bilet Świętokrzyski (BŚ) + Taryfa Małopolska (TM) – porównanie z zakupem biletu w taryfie podstawowej PR (TP PR)

Na 7140 kombinacji odległości:

- w 6915 przypadkach bardziej opłacalny byłby zakup 2 biletów (na jeden odcinek w TM, na drugi w BŚ);
- w 7115 przypadkach bardziej opłacalny byłby zakup jednego biletu z dopłatami odcinkowymi różnic między taryfą minimalną a TM oraz BŚ (przy czym wszystkie przypadki biletów z dopłatami odcinkowymi są tańsze niż odpowiadające im pary dwóch oddzielnych biletów);

#### Przykład dla realnej trasy

Jeden bilet

Jędrzejów–Klimontów–Miechów	46 km	TP PR	11,70 PLN
-----------------------------	-------	-------	-----------

Dwa bilety

Jędrzejów–Klimontów	20 km	BŚ	4,90 PLN
---------------------	-------	----	----------

Klimontów–Miechów	26 km	TM	5,50 PLN
-------------------	-------	----	----------

Razem			10,40 PLN
-------	--	--	-----------

Jeden bilet z dopłatami odcinkowymi do taryfy minimalnej (Tmin)

Jędrzejów–Klimontów–Miechów	Tmin		5,50 PLN
-----------------------------	------	--	----------

Jędrzejów–Klimontów	dopłata do BŚ		1,60 PLN
---------------------	---------------	--	----------

Klimontów–Miechów	dopłata do TM		1,60 PLN
-------------------	---------------	--	----------

Razem			8,70 PLN
-------	--	--	----------

Proponowana zmiana zasad tworzenia taryf wojewódzkich/regionalnych ma na celu uwzględnienie w cenie pojedynczego biletu „regionalizacji” cen przejazdu. Zastosowanie proponowanych zasad w obszarze obowiązywania każdej istniejącej taryfy jest całkowicie „przezroczyste” – nie wpływa na poziom cen w porównaniu z cenami dotychczasowymi.

Zastosowanie proponowanych zasad do przejazdów w obszarach obowiązywania wielu taryf może jednak – w przypadku wykonania pełnej adaptacji istniejących taryf – prowadzić niekiedy do pewnych „osobliwości” (przejazd na większą odległość może być tańszy niż na mniejszą). Odwołując się do powyższego przykładu, bilet z dopłatami odcinkowymi 20 km BŚ + 34 km TM kosztowałby 9,10 PLN, 20 km BŚ + 38 km TM – 8,70 PLN a 20 km BŚ + 40 km TM – 8,60 PLN. Usunięcie tego problemu jest możliwe przez stworzenie taryf „od podstaw” – zarówno taryfy minimalnej, jak i taryf „realnych” wyrażonych przez niemalejące funkcje dopłat zgodnie z nieskomplikowanymi regułami (Kowalik, 2012). Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż sformułowana powyżej koncepcja tworzenia taryf ma charakter dość szkicowy, gdyż nie uwzględnia wielu rzeczywistych sytuacji, takich jak choćby częściowe lub całkowite pokrywanie się obszarów obowiązywania taryf ograniczonych terytorialnie. Dopiero opracowanie ścisłych reguł tworzenia taryf uwzględniających zarówno ich zróżnicowanie terytorialne jak i kwestię ewentualnego podziału wpływów z biletów pomiędzy przewoźników pozwoliłoby na praktyczne wdrożenie takiego systemu taryfowego.

Taryfy tworzone w opisany wyżej sposób mogłyby także potencjalnie być wykorzystane przy wprowadzaniu wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników (lub przynajmniej przewoźników regionalnych, tj. obsługujących przewozy pociągami osobowymi) uwzględniającego zarazem „regionalizację” cen biletów.

## VI. Podsumowanie i wnioski

Wprowadzanie przez przewoźników specjalnych taryf obniżających koszty przejazdu w stosunku do taryf podstawowych jest niewątpliwie korzystne dla tych pasażerów, dla których skorzystanie z danej taryfy jest najtańszą opcją. Niemniej jednak ograniczenia stosowności niektórych taryf (terytorialne, czasu obowiązywania, wieku uprawnionych pasażerów itp.) mogą uczynić wybór najkorzystniejszych cenowo ofert bardzo trudnym zadaniem. Pasażerowie powinni być w tym zadaniu wspierani przez systemy informatyczne przewoźników. Dopasowanie tych systemów do potrzeb pasażerów oczywiście może pociągać za sobą pewne koszty dla przewoźników. C. Brand (2013), sekretarz generalny Międzynarodowego Komitetu Transportu Kolejowego (International Rail Transport Committee – CIT), stwierdził, że:

- konieczność wdrożenia tzw. *through ticketing* (obsługi informacyjno-sprzedażowej, tzw. biletów bezpośrednich) wynika bezpośrednio z prawodawstwa UE;
- tworzenie „przyjaznego” dla pasażerów systemu sprzedaży biletów może skutkować koniecznością rozwiązań regulacyjnych wobec przewoźników, ponieważ rozwiązania „przyjazne” dla pasażerów mogą oznaczać częściową utratę możliwości konkurencyjności, jak również dodatkowe koszty, np. związane z dostosowaniem systemów informatycznych.

Zarysowany w niniejszej pracy pomysł zregionalizowanej, ale zarazem spójnej taryfikacji opłat za przejazdy kolejowe stanowi próbę wyjścia naprzeciw potrzebom zarówno pasażerów (ułatwienie dostępu do informacji oraz zakupu biletów), jak i przewoźników, którzy dzięki zmianie zasad taryfikacji unikną potencjalnie kosztownej adaptacji systemów informatycznych. Innym celem, równie istotnym proponowanych zmian jest zapewnienie jak najdogodniejszego dostępu do informacji o warunkach najtańszych połączeń kolejowych zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu (WE) NR 1371/2007<sup>8</sup>.

### Bibliografia

- Brand, C. (2013). Legal freedom of manoeuvre and limits to “through ticketing”, *CITInfo*, 1, 3–4.
- Kowalik, P. (2014). Analiza promocyjnych taryf przewozowych w regionalnym kolejowym ruchu pasażerskim w województwie lubelskim. W: E. Bojar, T. Żminda, J. Bis (red.), *Region i edukacja a procesy rozwojowe* (s. 48–59). Lublin: Politechnika Lubelska.
- Kowalik, P. (2012). O zasadach konstruowania taryf w pasażerskim transporcie kolejowym. W: Z.E. Zieliński (red.), *Rola informatyki w naukach ekonomicznych i społecznych. Innowacje i implikacje interdyscyplinarne* (t. 2, s. 160–167). Kielce: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Handlowej.
- Kowalik, P. (2013). Optymalizacja cen przejazdu w przypadku współistnienia taryf dystansowych i relacyjnych. W: Z.E. Zieliński (red.), *Rola informatyki w naukach ekonomicznych i społecznych. Innowacje i implikacje interdyscyplinarne* (t. 1, s. 255–261). Kielce: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Handlowej.
- Kowalik, P. (2016). Test braku subaddytywności dystansowych taryf przewozowych na przykładzie przewoźnika kolejowego Przewozy Regionalne sp. z o.o., W: M. Drewniak, M. Woźniak, D. Becker-Pestka (red.), *Wkład naukowców w rozwój polskiej nauki* (s. 134–145). Wałeczków: Wydawnictwo Intellect.

<sup>8</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE, L z 2007 r. Nr 315, poz. 14 ze zm.).

Kowalik, P. (2017). Uwagi do rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 dotyczące minimalnego zakresu informacji dostarczanych przed podróżą przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów. W: M. Pawełczyk (red.), *Rynek kolejowy. Współczesne prawne i sektorowe uwarunkowania ochrony konkurencji i konsumenta*, (s. 95–117). Warszawa: Wydawnictwo Ius Publicum.

Kowalik, P. (2017). Zasady konstrukcji taryf w kolejowych przewozach pasażerskich jako przyczyna naruszenia interesów pasażerów. W: M. Pawełczyk (red.), *Rynek kolejowy. Prawne i ekonomiczne aspekty funkcjonowania* (s. 189–206). Warszawa, Wydawnictwo Ius Publicum.