



analizy audyt doradztwo

Polskie autostrady bez barier

Korki tworzące się w manualnych punktach poboru opłat na autostradach, zwłaszcza w okresach wzmożonego ruchu, to prawdziwa zbrodnia kierowców. Rocznie spędzamy w nich 8 milionów osobogodzin – to tak jakby tysiąc osób zatrzymać na rok w areszcie!

WARSZAWA (29 kwietnia 2014 r.) Podczas wspólnej konferencji prasowej firmy analityczno-doradczej Audytel SA (Audytel) i Fundacji Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych (CATI) zaprezentowano wyniki najnowszego badania dotyczącego możliwych scenariuszy rozwoju systemu pobierania opłat za korzystanie z autostrad w Polsce. Analiza scenariuszowa wykazała, że optymalnym sposobem wyeliminowania korków, jakie tworzą się na punktach poboru opłat, byłoby wdrożenie w pełni elektronicznego systemu, a korzyści uzyskane z jego wdrożenia znacznie przewyższyłyby koszty.

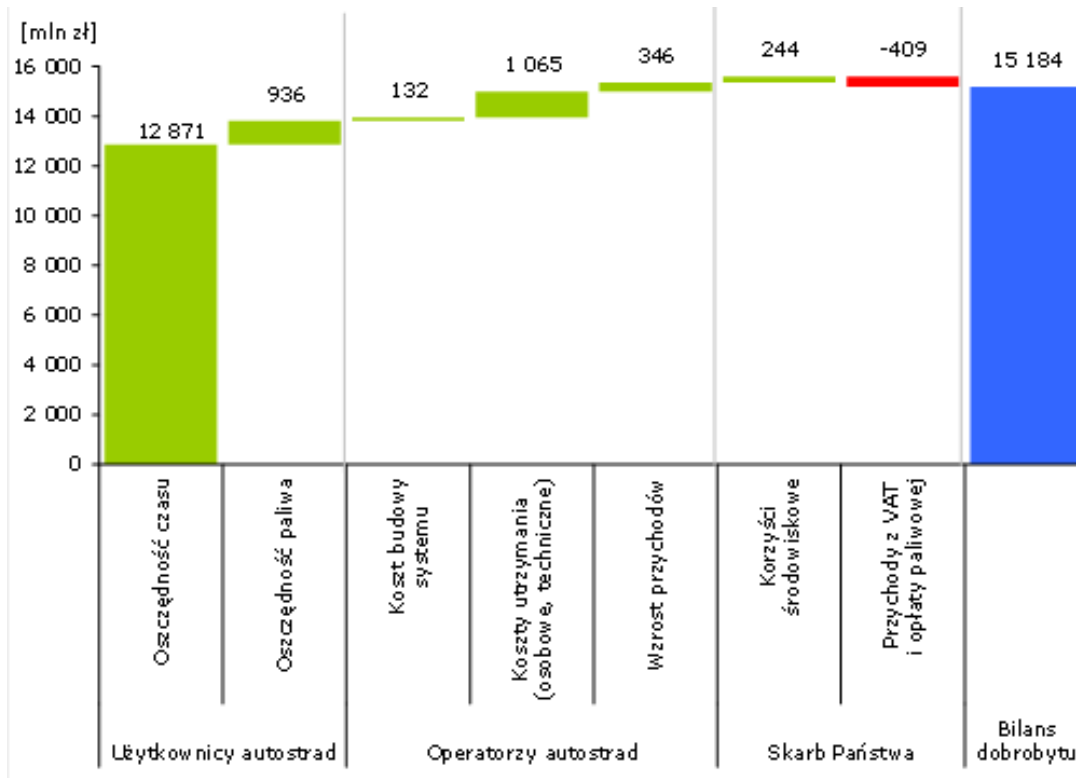
Sieć płatnych autostrad w Polsce stopniowo powiększa się: na dzień dzisiejszy istnieje łącznie 747 km autostrad płatnych, z czego 479 km jest w zarządzie koncesjonariuszy, a 268 km w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jednocześnie ze wzrostem liczby odcinków coraz bardziej odczuwalne są niedogodności jakie stwarzają manualne punkty poboru opłat. Z powodu korków jakie się w nich tworzą kierowcy tracą czas i pieniądze, a do środowiska naturalnego trafiają dodatkowe tysiące ton spalin. Ocenia się, że rocznie kierowcy z powodu korków tracą 931 osobo-lat czasu, wypalają w nich 5 milionów litrów paliwa, a do atmosfery trafia dodatkowo 11,5 tysiąca ton CO². Z powodu korków tracą pieniądze także operatorzy autostrad, gdyż w okresach wzmożonego ruchu drogowego

(długie weekendy, okresy przed- i poświąteczne) występuje zjawisko zjazdu z autostrad na drogi lokalne.

- Kierowcy słusznie denerwują się na kolejki, nawet 45-minutowe, przed punktami poboru opłat i próbują je ominąć – powiedział Grzegorz Bernatek, analityk Audytela i jeden ze współautorów analizy. – Tym bardziej, że takie sytuacje zdarzają się nagminnie i nie widać dla nich rozwiązania w ramach obecnie funkcjonujących systemów manualnego poboru opłat. Zdarza się nawet, że koncesjonariusze sami zalecają kierowcom zjazd z autostrady i ominięcie zakorkowanych odcinków – jest to raczej przejaw desperacji niż działanie w kierunku systemowego rozwiązania problemu.

Analiza scenariuszowa wykonana wspólnie przez Audytel i CATI wykazała, że ewentualne koszty dalszej rozbudowy manualnego systemu poboru opłat na nowo budowanych odcinkach autostrad (1253 km) będą kształtować się na poziomie 2,3 mld zł, podczas gdy wdrożenie systemu elektronicznego (ETC) na tych samych odcinkach sieci będzie kosztować 1,7 mld zł. Rozszerzenie systemu elektronicznego o odcinki leżące w zarządzie koncesjonariuszy wymaga inwestycji na poziomie 390 mln zł, przy czym kwoty te obejmują zarówno koszty urządzeń pokładowych oraz koszty ogólne systemu.

- Wybór wariantu z punktu widzenia GDDKiA jest zatem oczywisty. Warto jednak nadmienić, że roczne oszczędności utrzymania z tytułu zmiany systemu poboru opłat z manualnego na elektroniczny wyniosą dla koncesjonariuszy prawie 30 mln zł i pozwolą na zwrot z inwestycji w przystosowanie obecnych manualnych punktów poboru opłat do ETC w okresie nie dłuższym niż 3 lata - powiedziała Anna Dąbrowska, prezes CATI i współautorka raportu. - Z punktu widzenia całkowitych efektów ekonomicznych, najkorzystniejszym scenariuszem rozwoju systemu opłat na sieci autostrad w Polsce jest objęcie systemem elektronicznym całej sieci autostradowej, włącznie z odcinkami leżącymi w zarządzie koncesjonariuszy.



Rys 1. Bilans dobrobytu scenariusza zintegrowanego, elektronicznego systemu poboru (kalkulacja obejmuje lata 2016-2025)

Bilans dobrobytu dla scenariusza zintegrowanego, elektronicznego systemu poboru opłat przekracza 15,1 mld zł. Kluczem do sukcesu we wdrożeniu takiego systemu w wariacie przynoszącym największe korzyści dla społeczeństwa są działania legislacyjne oraz dojście do porozumienia z koncesjonariuszami.

- *Systemy manualnego poboru opłat ze szlabanami i budkami są szkodliwym anachronizmem. Podstawowym celem rozwoju nowoczesnych technologii powinny być społeczne i ekonomiczne korzyści. Automatyczny, powszechny, elektroniczny pobór opłat jest rozwiązaniem pilnie potrzebnym, także w kontekście zastosowania go w skali całej Unii Europejskiej - powiedział obecny na konferencji Krzysztof Król, doradca Prezydenta RP.*

Więcej informacji: emil.konarzewski@audytel.pl

O firmie Audytel: *Audytel S.A. jest polską firmą doradczo-analityczną specjalizującą się w doradztwie i analizach rynków ICT, usług logistycznych i efektywności energetycznej. Jako niezależna firma audytorska Audytel zachowuje pełną neutralność wobec dostawców rozwiązań: nie pośredniczy w transakcjach i nie zawiera umów prowizyjnych. Audytel przeprowadził kilkaset projektów doradczych i audytorskich dla średnich i dużych przedsiębiorstw, firm międzynarodowych działających na rynku polskim, a także dla jednostek budżetowych i organów administracji państwowej.*

Fundacja Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych *to niezależny interdyscyplinarny think-tank zajmujący się od 5 lat zagadnieniami transportu, logistyki i infrastruktury. To międzynarodowa instytucja utworzoną przez ekspertów z wieloletnim doświadczeniem badawczym i analitycznym. Działalność Fundacji koncentruje się w dużej mierze na podkreśleniu wagi współpracy we wdrażaniu i kreowaniu innowacyjnego transportu pomiędzy sektorem biznesu, nauki i administracji publicznej. CATI posiada bogaty Bank Ekspertów krajowych i zagranicznych w wielu dziedzinach. W ramach fundacji działa także Centrum Innowacji Transportowych wspierające rozwój i wdrażanie najnowocześniejszych interdyscyplinarnych rozwiązań w transporcie i infrastrukturze. Fundacja CATI pełni funkcję koordynatora Klastra Interdyscyplinarne Partnerstwo na rzecz Innowacyjnego Rozwoju Transportu i Infrastruktury (Centrum Naukowo-Przemysłowe).*

AUDYTEL S.A. ul. Ks. I. Skorupki 5, 00-546 Warszawa, tel. (+48 22) 537 50 50, fax (+48 22) 537 50 51

NIP 779-21-69-697 REGON 634288697 KRS 0000309391, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XII Wydział Gospodarczy KRS.

Wysokość kapitału zakładowego 500 112 zł (w całości opłacony)