

# Publiczna komunikacja miejska jest efektywniejsza od prywatnej

## 1. Teza

Zdanie będące tezą debaty ma charakter zestawienia wartościującego, jakiego używamy codziennie w języku potocznym: *Wczasy za granicą są atrakcyjniejsze od wypoczynku w kraju; Uczelnie publiczne mają większą renomę niż prywatne; Piotr jest lepszym kierowcą od Jana*. W czasie rozmów ze znajomymi wielokrotnie uzasadniamy takie sądy i nierzadko jesteśmy zmuszeni do konfrontacji swojego zdania z przeciwstawną opinią. Podczas takiej rozmowy odwołujemy się do stereotypowych poglądów (*W Polsce nie ma ciekawych miejsc*), kierujemy się subiektywnymi odczuciami (*Moja córka studiowała na prywatnej uczelni i była bardzo zadowolona*) lub bezpodstawnymi uprzedzeniami (*Piotr jest zbyt młody na to, by być dobrym kierowcą*). W czasie debaty musimy posługiwać się racjonalnymi argumentami i obiektywnymi dowodami, stąd płaszczyzna porównania – efektywność – prowokuje do merytorycznej analizy problemu.

Debata nie dotyczy transportu publicznego w konkretnym mieście. Konkretnie przykłady będą jednak odnosiły się do prawdziwych sytuacji. Celem dyskusji jest stworzenie sytuacji modelowej, w której dany rodzaj komunikacji będzie najefektywniejszy.

Podany przykład koncentruje się na zestawieniu – w uproszczeniu – autobusy miejskie kontra prywatne busy. Można sobie także wyobrazić nieco inną debatę dotyczącą podobnej kwestii: komunikacja publiczna jako uprzywilejowany środek transportu w wielkich miastach *versus* nieograniczony ruch pojazdów prywatnych na terenie metropolii. Sedno sporu będzie wtedy dotyczyć tworzenia nowej przestrzeni miejskiej, zorganizowania ruchu rowerowego, walki z zanieczyszczeniem środowiska i hałasem w wielkomiejskim centrum.

Po burzy mózgów związanej z transportem publicznym, w czasie której prawdopodobnie pojawią się konkretne przykłady dotyczące korzystania z autobusu miejskiego, sporych opóźnień lub panującego w środkach transportu miejskiego tłoku w godzinach szczytu, powinny się wyłonić charakterystyczne dla tego problemu zjawiska.

## 2. Definicje

Publiczna komunikacja miejska – system przewozowy środków komunikacji publicznej przeznaczonych do świadczenia usług zbiorowego, publicznego transportu osobowego (np. autobus, tramwaj, metro) na terenie danego miasta.

Komunikacja prywatna – system regularnie świadczonych usług przewozowych większej grupy osób (większej niż standardowa liczba miejsc w samochodzie osobowym) przez podmiot prywatny (gł. busy, z wyłączeniem taksówek).

Efektywność oznacza, że dostaje się coś przy niskich kosztach albo że przy danych kosztach otrzymuje się jak najwięcej; oznacza możliwość otrzymania zysków przy jak najmniejszych kosztach związanych z produkcją lub świadczeniem usług.

## 3. Kryterium

Kryterium wyłania się zazwyczaj po wyodrębnieniu najistotniejszych kwestii, jest ono wspólnym mianownikiem argumentów obu zespołów. Dzięki kryterium debata może przybierać formę zderzenia dwóch systemów wartości, np. zasady zrównoważonego rozwoju z „żelazną zasadą ekonomii”. Może też być sporem wokół jednego kryterium, jednej wartości, której obie drużyny chcą bronić, ale za pomocą różnych metod. I tak będzie w omawianym przypadku. Oba zespoły chcą uzyskać **długookresowe korzyści dla mieszkańców danej miejscowości**. Drużyna A (afirmująca) wykaże, iż takie korzyści może dać pasażerom komunikacja publiczna, drużyna N (negująca) udowodni, że jedynie sprywatyzowanie środków publicznego transportu pozwoli osiągnąć ten cel.

## 4. Argumenty zespołu A

Publiczna komunikacja miejska jest efektywniejsza od prywatnej, ponieważ:

- jedno duże przedsiębiorstwo ma mniejsze koszty – korzyści skali (argument 1: ekonomiczny)
- w jednej firmie zapewniona jest lepsza koordynacja przewozów (argument 2: organizacyjny)
- zwiększa bezpieczeństwo w mieście – mniejszy ruch, mniej wypadków (argument 3: systemowy)

## 5. Linia argumentacji A (kryterium – argumenty – dowody)

Jeśli zespół przygotował definicje, argumenty i podporządkowane im dowody, można przedstawić KRYTERIUM

### Mówca A1

*Kryterium, którego nasz zespół będzie bronić w tej debacie, to długookresowe korzyści dla mieszkańców danej miejscowości. Uważamy, że tylko komunikacja publiczna może być dla mieszkańców miasta korzystna. Nasze stanowisko wyjaśnimy na podstawie trzech argumentów.*

Następnie mówca przedstawia i wyjaśnia (nieco dokładniej niż w powyższym opisie trzech uzasadnień) argumenty swojego zespołu. Musi rozszerzyć swoją opinię, przywołując adekwatne fakty lub opinie ekspertów. Ciężar udowodnienia tezy (*onus probandi*) spoczywa jednak w głównej mierze na drugim mówcy. Wskażmy przykładowe dowody do podanych argumentów:

## Mówca A2

### Pierwszy argument – ekonomiczny

*Dowód: Publiczna komunikacja miejska to świetny przykład występowania korzyści skali. Koszt przewiezienia stu osób jednym dużym autobusem jest o wiele niższy niż dziesięciu dziesięcioosobowymi busami. Przebiegające koszty całkowite maleją, ponieważ rozkładają się na większą liczbę przewozów.*

*(Zob. Zofia Dach, Mikroekonomia dla studiów licencjackich, Kraków 2005),*

*Należy także pamiętać, że głównym kryterium nie może być tu zysk, ale zapewnienie sprawnej komunikacji w rozsądnej cenie dla wszystkich mieszkańców.*

### Drugi argument – organizacyjny

*Jedna duża publiczna firma jest w stanie stworzyć efektywny i sprawny system komunikacji miejskiej. Przedsiębiorstwo komunikacyjne może lepiej skoordynować przewozy i usprawnić przejazd swoich pojazdów przez newralgiczne punkty miasta.*

*Dowód: Np. Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, chcąc zachęcić mieszkańców Warszawy do korzystania z komunikacji publicznej, zorganizuje więcej oddzielnych pasów ruchu dla autobusów, tzw. buspasów. Zaplanowano już 23 odcinki, na których autobusy będą uprzywilejowane. „W tym roku powstanie aż pięć buspasów. Co roku będziemy systematycznie zwiększać tę liczbę” – mówi rzecznik ZTM Igor Krajnow.*

*([http://www.proekologia.pl/e107\\_plugins/content/content.php?content.17886](http://www.proekologia.pl/e107_plugins/content/content.php?content.17886))*

### Trzeci argument – systemowy

*Zastąpienie komunikacji publicznej systemem prywatnych busów oznacza lawinowy wzrost liczby pojazdów na ulicach miast. A to w połączeniu z często nie najlepszym stanem technicznym i nieprzestrzeganiem zasad przewozu pasażerów powoduje większą liczbę wypadków i powstawanie korków. Mniejsza ilość większych pojazdów oznacza mniejszy ruch i większe bezpieczeństwo.*

*Dowód: Zespół prof. Olgierda Wyszomirskiego, analizując sieć komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim, zauważył, iż dyskomfortowe warunki przewozu pasażerów w minibusach firm prywatnych (np. 30 osób w zarejestrowanym na 21 pasażerów minibusie!) i dezintegracja systemu taryfowego to jej podstawowe bólki. Zreorganizowanie Zarządu Komunikacji Miejskiej doprowadziłoby do poprawy sytuacji.*

*(Opinia naukowa dotycząca wielkości popytu sieci komunikacji miejskiej w Piotrkowie Trybunalskim..., Zespół pod kier. prof. dr. hab. O. Wyszomirskiego, Gdynia-Piotrków Trybunalski, 2008).*

Oczywiście przytoczony przykład to konspekt wypowiedzi, a nie jej pełny zapis. Właśnie taka forma notowania ma unaocznic sposób budowania linii argumentacji, która składa się z kryterium, argumentów i dowodów. Zadaniem trzeciego mówcy jest podsumować linię argumentacji zespołu i porównać ją ze stanowiskiem drużyny przeciwnej. Wystąpienia trzecich mówców zasadniczo są całkowicie przygotowywane w trakcie trwania debaty. Mówcy muszą zestawić to, co zostało powiedziane i wykazać, że argumenty ich zespołów pozwolą na osiągnięcie obiecanych na wstępie korzyści.

## 6. Linia kontrargumentacji N

Zespół N ma za zadanie odnieść się do argumentów stworzonych przez grupę A (replika), a następnie przedstawić własne argumenty uzasadniające większą efektywność prywatnej komunikacji.

### 6.1 Replika (*refutation*)

Drużyna N albo przedstawia własne kryterium, porównując je z wartością adwersarza, albo przyjmuje kryterium oponenta; ta druga możliwość występuje w analizowanym przez nas przypadku.

#### Mówca N1

*Zgadzamy się z kryterium przyjętym przez naszych przeciwników. Oczywiście przyznajemy, że najważniejsze są długookresowe korzyści dla społeczeństwa, ale to właśnie komunikacja publiczna ich nie zapewnia.*

- Mówca N1 odpowiada na argumenty przeciwnika:

*W pierwszym argumencie stwierdziliście, iż komunikacja publiczna wiąże się z niższymi kosztami dzięki korzyściom skali. W teorii wygląda to pięknie, ale w praktyce trudno to udowodnić. Prywatny właściciel bardziej troszczy się o efektywność wykorzystania swojego majątku – w końcu to jego pieniądze. Przedsiębiorstwa publiczne są na ogół słabo zarządzane – dyrekcji bardziej zależy na zachowaniu stanowiska niż na osiągnięciu przez firmę zysku.*

*Dowód: Doświadczenia wielu miast europejskich z prywatną komunikacją pokazują, że jest ona po prostu tańsza i to niezależnie od tego, czy alternatywą dla komunikacji publicznej jest duże przedsiębiorstwo prywatne czy mali przewoźnicy. Przykładem efektywności niech będzie gigantyczna firma przewozowa Veolia, o której mowa będzie także za chwilę. We Francji obsługuje ona komunikację w Bordeaux, Nicei, Toulonie, Nancy, Rouen, Saint-Étienne i wielu mniejszych miejscowościach. Veolia działa w 25 krajach świata, od Serbii po Kolumbię i od Szwecji po Australię. Ostatnio pojawiła się w... Tczewie.*

(Adam Kompowski, Prywatna komunikacja jest tańsza, „Gazeta Wyborcza”, 2.09.2007.)

*Wasz drugi argument dotyczył kwestii organizacyjnych. Nie jest prawdą, że tylko podmiot publiczny jest w stanie stworzyć sprawny system komunikacji miejskiej. Bezsprzecznie potrzebne są działania instytucji publicznych, które zajmą się koordynacją przewozów (ustalą trasy, rozkłady jazdy, warunki techniczne etc.), ale same usługi efektywniej świadczyć będą podmioty prywatne. Dobry przykład to przewozy taksówkowe czy usługi lekarzy weterynarii – ten sektor jest całkowicie prywatny, a działa świetnie.*

*Komunikacja publiczna – jak twierdzicie w trzecim argumencie – wcale nie musi zmniejszać korków na ulicach, a tym bardziej zapewniać bezpieczny przewóz (stary tabor w większości polskich zajezdni). Dowód: Np. w Raciborzu w ciągu najbliższych pięciu lat trzeba wymienić 85% autobusów.*

(<http://www.raciborz.com.pl/art11832.html>)

*Optymalne rozwiązanie to duże autobusy w centrach miast i małe na peryferiach. Sprawna komunikacja miejska może zachęcić do przesiadki z samochodów osobowych do autobusów – w efekcie będzie mniejszy ruch, krótszy czas przejazdu i mniej wypadków.*

### 6.2 Linia argumentacji N

Zespół N przedstawia własną linię, ale broni – w naszym przypadku – kryterium sformułowanego przez przeciwników:

## Mówca N1

*Pierwszy argument: Prywatyzacja komunikacji miejskiej zmniejszy koszty jej funkcjonowania.*

*Dowód: Praktycznie wszystkie analizy wskazują na to, że podmioty prywatne gospodarują efektywniej. Dotyczy to zarówno małej piekarni, jak i wielkiej huty.*

*„Odczuwamy to namacalnie, jak wychodzimy z Dworca Centralnego w Warszawie i przekraczamy drzwi sąsiadujących z nim Złotych Tarasów. Tam widać gołym okiem, że prywatne jest lepsze od publicznego. Podobnie jest, jak porównamy prywatne domy z komunalnymi kamienicami. (...) Posiadanie wiąże się bowiem z odpowiedzialnością i różnego rodzaju zobowiązaniami. Tylko ten, kto posiada, używa w sposób moralnie odpowiedzialny”.*

*(prof. Janusz A. Majcherek, Prywatne zawsze jest lepsze od publicznego, „Gigawat Energia”, 20.10.2008)*

*Drugi argument: Przedsiębiorstwo prywatne lepiej zaspokoi potrzeby obywateli.*

*Dowód: Sukces przedsiębiorstwa prywatnego zależy przede wszystkim od tego, na ile jego oferta znajdzie uznanie w oczach klientów. To właśnie gwarantuje, że rozkład jazdy, lokalizacja przystanków, trasy przejazdu dopasowane zostaną do potrzeb pasażerów, a nie do wygody firmy transportowej.*

*„Po ulicach Tczewa [miasta, w którym przewóz pasażerów przeprowadza podmiot prywatny] jeżdżą kolejne nowe autobusy zakupione przez ZKM Veolia Transport Tczew, tym razem marki Mercedes Connecto LF. Obecnie mercedesów jest łącznie 16. Nowe tczewskie mercedesy connecto LF spełniają wysokie normy w zakresie ochrony środowiska Euro 4, dotyczące emisji spalin”.*

*(<http://www.portalpomorza.pl/aktualnosci/4/2440>)*

*Trzeci argument: Prywatny transport miejski oznacza mniejsze wydatki dla miast.*

*Dowód: Znakomita większość publicznych przedsiębiorstw komunikacyjnych jest deficytowa. Władze miast nie tylko dopłacają do biletów ulgowych (co da się jeszcze jakoś wytłumaczyć), ale finansują też inwestycje przewoźników publicznych w nowe autobusy, zajezdnie etc. Do przewoźników prywatnych dopłaca się o wiele mniej, a na ogół wcale. Tak zaoszczędzone środki można przeznaczyć więc na inne cele.*

*Zbigniew Palenica, wiceprezes krakowskiego MPK, analizuje sytuację na rynku komunikacyjnym w Europie: „Chodzi o to, by wydatkowanie publicznych pieniędzy było pod kontrolą. Firmy komunalne w swojej działalności wychodzą na zero. Prywatne przy tych samych przychodach wyciskają nawet do 10 proc. zysku”.*

*(Adam Kompowski, Prywatna komunikacja jest tańsza, „Gazeta Wyborcza”, 2.09.2007.)*

## 7. Odbudowa własnego argumentu (*rebutal*)

Ostatnią umiejętnością, którą musi posiadać drużyna biorąca udział w debacie, jest odpieranie zarzutów oponentów. Ograniczmy się – ponownie wchodząc w rolę mówcy A2 – do jednego przykładu, do argumentu organizacyjnego. Mówca A2 usłyszał replikę N1 i musi na nią zareagować. Może to zrobić na przykład w ten sposób:

### Mówca A2

*W dalszym ciągu jesteśmy przekonani, że prawidłowe funkcjonowanie komunikacji miejskiej jest możliwe tylko wtedy, kiedy jest ona publiczna. Nie można a priori zakładać, że firma publiczna będzie na pewno mniej efektywna od prywatnej. Tak było kilkanaście lat temu, a teraz nie jest to już prawda. Poza tym specyfika*



komunikacji miejskiej wymaga wysokiego stopnia koordynacji – nie jest to możliwe, gdy działa wiele konkurujących ze sobą firm prywatnych. Pamiętajcie poza tym, że dla firm prywatnych jedynym kryterium jest zysk. Jeśli dana linia nie przynosi dochodu, to jest zamykana i nie ma znaczenia, że jest jedynym środkiem komunikacji dla mieszkańców danej okolicy. W teorii oczywiście można sobie wyobrazić, że władze miasta będą na bieżąco nadzorowały sytuację. Ale to mrzonka – koszty takiego nadzoru byłyby ogromne. Poza tym każda ingerencja oznaczałaby dodatkowe koszty.

## 8. Przygotowanie pytań

W czasie przygotowań do debaty uczniowie zarówno konstruują argumenty, jak i tworzą pytania, przewidując strategię adwersarzy. Część pytań zapisują na gorąco, w czasie słuchania przemówienia przeciwnika.

Jaką rolę odgrywają pytania w czasie debaty? Wskażmy trzy podstawowe cele:

– wyjaśnienie argumentów

*Wasz pierwszy argument dotyczył niższych kosztów przedsiębiorstwa publicznego. Macie może jakieś dane porównawcze na potwierdzenie tej tezy? Bo z naszych obserwacji jasno wynika, że w przedsiębiorstwach prywatnych jest o wiele większa wydajność pracy – mniej pracowników produkuje tyle samo, a czasem i więcej.*

– zmuszenie oponentów do zajęcia określonego stanowiska

*np. Jeśli komunikacja publiczna jest efektywniejsza, to czy trzeba zlikwidować komunikację niepubliczną? Również w miastach, gdzie nie ma już publicznej? Czy pasażerowie się ucieszą?*

– wykazanie błędów w argumentacji przeciwnika

*np. Do koordynacji przewozów nie tego jest konieczne, by firma była publiczna. Popatrzcie na transport lotniczy – wiele prywatnych firm konkuruje ze sobą, a instytucja publiczna zajmuje się koordynacją.*

## 9. Podsumowanie – zestawienie argumentów

ZA (komunikacja publiczna):

- Niższe koszty dzięki korzyściom skali
- Lepsza koordynacja przewozów
- Mniejszy ruch – mniej wypadków
- Łatwiejszy nadzór władz miasta
- Brak pogoni za zyskiem – komunikacja miejska spełnia też pewne funkcje społeczne
- Łatwiejsza realizacja długookresowych zamierzeń w dziedzinie komunikacji miejskiej (np. rezygnacja z autobusów na rzecz trolejbusów czy tramwajów)

PRZECIW (komunikacja prywatna)

- Prywatyzacja komunikacji miejskiej zmniejszy koszty jej funkcjonowania
- Prywatny transport miejski oznacza mniejsze wydatki dla miast

- Lepiej zaspokoi potrzeby obywateli
- Oferuje wyższą jakość usług
- Przestrzega norm ekologicznych
- Wypracowuje zysk