

# Barbara Kos

---

## Rozwój e-administracji w lokalnym i regionalnym transporcie zbiorowym na przykładzie Śląskiej Karty Usług Publicznych

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 105, 117-130

---

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

*BARBARA KOS*

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

**ROZWÓJ E-ADMINISTRACJI W LOKALNYM I REGIONALNYM TRANSPORCIE  
ZBIOROWYM NA PRZYKŁADZIE ŚLĄSKIEJ KARTY USŁUG PUBLICZNYCH**

**Wprowadzenie**

Organizatorem lokalnego/gminnego oraz regionalnego pasażerskiego transportu zbiorowego są odpowiednio gmina/związek międzygminny oraz samorząd wojewódzki<sup>1</sup>. Usługi lokalnego/gminnego i regionalnego transportu zbiorowego są poza kilkoma wyjątkami w Europie i na świecie usługami odpłatnymi, przy czym uzyskiwane dochody ze sprzedaży usług jedynie w części pokrywają koszty ich świadczenia. W zależności od przyjętych rozwiązań organizacyjnych opłaty, które ponoszą pasażerowie za korzystanie z transportu zbiorowego, pobierane są przez różnego typu podmioty i jednostki należące do sektora finansów publicznych – te rozwiązania dominują zwłaszcza w dużych miastach. Oczywiście można spotkać również rozwiązania, w których sprzedaż usług realizowana jest przez podmioty spoza sektora finansów publicznych, wykonujące przewozy na podstawie stosownych umów.

Przez wiele dziesięcioleci w miejskim i regionalnym transporcie zbiorowym nośnikiem informującym o uiszczeniu opłaty za przewóz był papierowy bilet, w zależności od przyjętego rozwiązania stosownie oznaczany w momencie sprzedaży lub też po wejściu do pojazdu. Pomimo wielu zalet tego rozwiązania, ma ono też swoje wady – zwłaszcza w przypadku systemu biletów drukowanych wcześniej w drukarniach i sprzedawanych w wielobranżowych punktach sprzedaży. Wymienić tu można przede wszystkim trudności w zarządzaniu cenami – ograniczenia

---

<sup>1</sup> Zob. Ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz. 13n z późn. zm.

w różnicowaniu cen oraz brak szybkiej możliwości ich zmiany. Ponadto systemy kasowników w przypadku biletu papierowego nie identyfikują rodzaju i nominału kasowanego bilet, stąd też niemożliwe jest pozyskiwanie danych i tym samym prowadzenie wymaganych rozliczeń, np. dla celów publicznego finansowania transportu lub z tytułu biletów zintegrowanych/wspólnych. Oznacza to – w przypadku systemu biletu papierowego – brak możliwości pozyskiwania danych o wykorzystaniu pojazdów (popycie) na poszczególnych liniach czy też odcinkach linii i w rezultacie utrudnia zarządzanie ofertą przewozową.

Rozwój technologii informatycznych oraz przesyłania danych, a także coraz większa ich dostępność spowodowały, że coraz powszechniej wdrażane są systemy pobierania opłat wykorzystujące kartę elektroniczną jako nośnika informacji o uiszczeniu opłaty lub uprawnieniu do przejazdu na innej podstawie. W ciągu ostatnich kilkunastu lat w Polsce wdrożono wiele rozwiązań z wykorzystaniem biletów elektronicznych. Ich cechą wspólną jest jednak najczęściej dedykowanie karty-biletu tylko do usług miejskiego transportu zbiorowego, nieliczne są rozwiązania, które poszerzają funkcjonalność karty-biletu o możliwość uiszczenia opłaty za inne usługi miejskie czy też o opłaty za przewozy regionalne<sup>2</sup>. Usługi lokalnego/gminnego oraz regionalnego transportu zbiorowego są usługami masowymi, tym samym wdrażanie systemów płatności staje się istotnym elementem rozwoju e-administracji w Polsce.

## 1. Obrót bezgotówkowy w relacjach z sektorem prywatnym i publicznym w Polsce

Najogólniej można stwierdzić, że Polska nadal jest krajem o znaczącym udziale obrotu gotówkowego. Świadczy o tym m.in. udział gotówki w agregacie M1. Pomimo że udział ten systematycznie zmniejsza się, nadal pozostaje wyższy niż średnia państw Unii Europejskiej lub strefy euro (tabela 1). W tabeli 2 przedstawiono udział gotówki w agregacie M1 w wybranych krajach europejskich – widoczne jest, że są państwa, w których udział ten jest znacząco niższy. Z punktu widzenia gospodarki, w tym też sektora bankowego, znaczący obrót gotówkowy nie jest korzystny – generuje bowiem znaczne koszty. Powstają one w różnych miejscach, w przypadku Banku Centralnego w skład kosztów związanych z gotówką wchodzi m.in.<sup>3</sup>:

- koszty produkcji, sortowania, dystrybucji i niszczenia banknotów i monet,

<sup>2</sup> Zob. P. Krukowski: *Warszawska Karta Miejska na tle innych systemów karty miejskiej i biletu elektronicznego w Polsce*, Prezentacja, Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy, Warszawa 2008.

<sup>3</sup> *Strategia rozwoju obrotu bezgotówkowego w Polsce na lata 2009-2013* (projekt), Narodowy Bank Polski, Związek Banków Polskich – Koalicja na rzecz Obrotu Bezgotówkowego i Mikropłatności, luty 2009, s. 44-45, www.nbp.pl

- koszty infrastruktury obrotu gotówkowego (skarbców, sortowni itp.),
- koszty audytów kontrolnych.

Tabela 1

Udział gotówki w M1 w latach 2001-2010 (%)

Rok	Polska	Unia Europejska	Strefa euro
2001	32,3	17,1	10,5
2002	30,9	19,5	12,5
2003	30,3	19,4	14,6
2004	28,9	19,3	15,9
2005	25,9	17,5	15,3
2006	24,9	17,1	15,8
2007	23,0	18,0	16,4
2008	26,0	19,7	17,9
2009	23,1	18,5	16,9
2010	20,6	18,1	17,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ECB Statistical Data Warehouse*, <http://sdw.ecb.europa.eu>, za: *Porównanie wybranych elementów polskiego systemu płatniczego z systemami innych krajów Unii Europejskiej za 2010 rok*, NBP, Warszawa 2011, s. 40.

Tabela 2

Udział gotówki w M1 w 2010 r. w wybranych krajach europejskich (%)

Państwo	Udział gotówki w M1 w 2010 r.	Średnia dla strefy euro	Średnia Unii Europejskiej
Bulgaria	40,01	17,03	18,13
Węgry	33,43		
Rumunia	32,84		
Litwa	28,64		
Łotwa	21,40		
Polska	20,64		
Czechy	17,68		
Dania	6,41		
Szwecja	6,17		
Estonia	5,34		
Wielka Brytania	4,69		

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ECB Statistical...*, s. 41.

Banki komercyjne odgrywają ważną rolę w procesie dystrybucji gotówki, która jest rozprowadzana za pomocą ich oddziałów i bankomatów. Koszty ponoszone przez banki komercyjne wynikają głównie z<sup>4</sup>:

- konieczności utrzymywania odpowiednio zabezpieczonych kas i skarbców oraz sieci bankomatów,
- obsługi kasjerskiej (liczenia, sprawdzania autentyczności i pakowania gotówki),
- transportu znaków pieniężnych,
- instalacji wrzutni, z których korzystają podmioty, m.in. sklepy dokonujące wpłat w formie zamkniętej.

Ponadto koszty oraz ryzyko obrotu gotówkowego pojawiają się również w podmiotach gospodarczych – koszty związane z fizycznym przemieszczaniem gotówki, przekazywaniem gotówki do banku lub pomiędzy podmiotami, ochroną (wiele czynności wykonywanych jest ręcznie – ograniczona możliwość zmniejszenia pracochłonności, np. sprawdzanie na każdym etapie autentyczności gotówki i bilonu), a także u osób fizycznych (ryzyko otrzymania fałszywych banknotów, utraty lub kradzieży gotówki). Nie bez znaczenia są też w przypadku obrotu bezgotówkowego utrudnienia w funkcjonowaniu szarej strefy, a także niższe koszty w momencie wchodzenia Polski do strefy euro<sup>5</sup>. To wszystko powoduje, że państwo powinno być zainteresowane upowszechnianiem płatności bezgotówkowych. Na razie jednak znaczący udział w upowszechnianiu płatności bezgotówkowych mają podmioty spoza sektora publicznego – wymienić tu można takie zmiany, jak wzrost liczby rachunków bankowych osób fizycznych<sup>6</sup>, dostęp poprzez Internet do konta bankowego oraz upowszechnianie płatności kartami płatniczymi. Rozwój płatności kartami wynika z wygody takiego sposobu płatności, dobrego modelu biznesowego rozwiązania, w którym płatnościami zainteresowani są wszyscy jego uczestnicy (posiadacz karty, bank, agent rozliczeniowy, akceptant oraz organizacja płatnicza). Nie bez wpływu jest też rozwój technologii informatycznych i przesyłania danych, w tym łączności bezprzewodowej oraz coraz niższe koszty infrastruktury związanej z płatnościami kartami. W rezultacie znacząco rośnie liczba kart płatniczych w obiegu (tabela 3), liczba zainstalowanych urządzeń przyjmujących płatności kartami płatniczymi (tabela 4), liczba i łączne kwoty transakcji bezgotówkowych (tabela 5 i 6).

---

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> Zob. K. Pietraszkiewicz: *Koalicja na rzecz obrotu bezgotówkowego i mikropłatności*, Warszawa 2008; A. Wolski: *Obrót bezgotówkowy jako podstawa reformy systemu płatniczego w Unii Europejskiej*, prezentacje, Warszawa 2008, [www.zbp.pl](http://www.zbp.pl)

<sup>6</sup> Zob. *Porównanie wybranych elementów polskiego systemu płatniczego z systemami innych krajów Unii Europejskiej za 2010 rok*, NBP, Departament Systemu Płatniczego, Warszawa, grudzień 2011, [www.nbp.pl](http://www.nbp.pl)

Tabela 3

Liczba kart płatniczych będących w obiegu w Polsce  
w wybranych latach okresu 1993-2011

Rok	Liczba lat do poprzedniego okresu	Liczba kart płatniczych w obiegu w Polsce (mln szt.)	Wzrost w stosunku do okresu poprzedniego (mln szt.)	Rok 1993 = 100 (%)	Okres poprzedni = 100 (%)
1993	-	0,042	-	100	-
1999	6	8,29	8,248	19738	19738
2003	4	16,92	8,63	40286	204
2007	4	26,49	9,57	63071	157
2011	4	32,04	5,55	76286	121

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Liczba wyemitowanych kart płatniczych na przestrzeni kolejnych kwartałów od 1998 r.*, [http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/systemplatniczy/karty\\_platnicze.html](http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/systemplatniczy/karty_platnicze.html) [dostęp 11.02.2013].

Tabela 4

Liczba urządzeń akceptujących elektroniczne instrumenty płatnicze (terminale POS, imprintery) w Polsce w wybranych latach okresu 2003-2011

Rok	Liczba urządzeń (tys. szt.)	Wzrost w stosunku do okresu poprzedniego (tys. szt.)	Rok 1993 = 100 (%)	Okres poprzedni = 100 (%)
2003	132,7	-	100	-
2005	165,9	33,2	125	125
2007	186,6	20,7	141	112
2009	230,6	44	174	124
2011	267,4	36,8	202	116

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Liczba akceptantów, liczba punktów handlowo-usługowych oraz liczba urządzeń akceptujących elektronicznie instrumenty płatnicze w kolejnych kwartałach od 2003 r.*, [http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/systemplatniczy/karty\\_platnicze.html](http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/systemplatniczy/karty_platnicze.html) [dostęp 11.02.2013].

Tabela 5

Liczba transakcji bezgotówkowych kartami płatniczymi w Polsce w wybranych latach okresu 1993-2011

Rok	Liczba lat do poprzedniego okresu	Liczba transakcji bezgotówkowych kartami płatniczymi w Polsce (mln szt. transakcji)	Wzrost w stosunku do okresu poprzedniego (mln transakcji)	Rok 1993 = 100 (%)	Okres poprzedni = 100 (%)
1993	-	0,6	-	100	-
1999	6	158,2	157,6	26367	26367
2003	4	541,5	383,3	90250	342
2007	4	1075,7	534,2	179283	199
2011	4	1772,3	696,6	295383	165

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Liczba transakcji dokonanych poszczególnymi typami kart w kolejnych kwartałach – od 1998 r.*, [http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/systemplatniczy/karty\\_platnicze.html](http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/systemplatniczy/karty_platnicze.html) [dostęp 11.02.2013].

Tabela 6

Wartość transakcji dokonywanych kartami płatniczymi w Polsce w wybranych latach okresu 1999-2011

Rok	Wartość transakcji dokonywanych kartami płatniczymi w Polsce (mld zł)	Wzrost w stosunku do okresu poprzedniego (mld zł)	Rok 1993 = 100 (%)	Okres poprzedni = 100 (%)
1999	34,4	-	100	-
2001	88,5	54,1	257	257
2003	130,1	41,6	378	147
2005	187,2	57,1	544	144
2007	265,2	78	771	142
2009	330,4	65,2	960	125
2011	389	58,6	1131	118

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Liczba transakcji...*

Analizując płatności i przepływy pieniądza, często wskazuje się różne kierunki i różne podmioty, pomiędzy którymi dochodzi do przepływu środków. Wymienia się osoby fizyczne – konsumentów, instytucje publiczne oraz przedsiębiorstwa (ang. *Consumer – Government – Business*)<sup>7</sup>. Ograniczając dalsze rozważania do płatności pomiędzy osobami fizycznymi a instytucjami publicznymi, należy stwierdzić, że pomimo znaczącego przyrostu liczby rachunków bankowych oraz kart płatniczych w obiegu nadal częstą formą wnoszenia różnego rodzaju płatności

<sup>7</sup> Zob. *Strategia rozwoju obrotu bezgotówkowego...*

w urzędach jest gotówka<sup>8</sup>. Co prawda coraz częściej (w szczególności w ramach zobowiązań podatkowych) płatności takie realizowane są w formie polecenia przelewu z rachunku bankowego, jednak w wielu jednostkach publicznych płatności nie można dokonać kartą płatniczą. Wynika to z różnych przyczyn, można wymienić m.in. to, że podatek lub inne zobowiązanie musi stanowić w danej ustalonej wysokości dochód w budżecie jednostki, czego nie umożliwi przyjęcie płatności kartą w istniejącym modelu rozliczeń w systemach kart płatniczych, a w szczególności kart kredytowych. W funkcjonujących modelach rozliczeń bowiem, w sytuacji płatności kartą, płatność na rzecz akceptanta (w tym przypadku na rzecz jednostki publicznej) zostaje pomniejszona o tzw. *Merchant Service Charge*, na który składają się: opłata *interchange* (dla banku), marża agenta rozliczeniowego oraz opłata *assessment* (przekazywana organizacji płatniczej). W rezultacie dochód jednostki publicznej z tytułu dokonanej płatności kartą jest mniejszy.

Jednak dążąc do upowszechnienia płatności kartami w instytucjach publicznych, podejmowane są różne działania. Jedno z nich polega na zmianie zasad rozliczeń, tj. uznawanie całej kwoty wniesionej przez płacącego kartą i zaliczanie jej po stronie dochodów oraz płacenie wynagrodzenia agentom rozliczeniowym z płatności ewidencjonowanych jako wydatki. Jednak wówczas konieczne jest przeprowadzenie procedury prawa zamówień publicznych na wyłonienie agenta rozliczeniowego, ponadto płatność na rzecz akceptanta ponoszona jest przez jednostkę publiczną, a przy masowych płatnościach kartami mogą to być znaczące kwoty. Innym rozwiązaniem jest powiększenie dokonywanej płatności o prowizję za obsługę transakcji – to z kolei nie jest dobrze oceniane przez dokonujących płatność. Zainteresowane płatnościami w jednostkach publicznych są też organizacje płatnicze oraz banki – zaproponowały one obniżenie opłaty *interchange* za płatności publiczno-prywatne kartami oraz wprowadzenie stałej kwoty płatności, niezależnie od kwoty płaconej kartą. Kolejne rozwiązanie to wdrażanie kart miejskich umożliwiających dokonywanie płatności za różne usługi publiczne, co wpisuje się w ogólną tendencją upowszechniania obrotu bezgotówkowego. Przy zapewnieniu szerokiego zakresu funkcji takiej karty będzie możliwe zapewnienie zarówno osobom fizycznym, jaki i przedsiębiorcom dokonywania płatności w jednostkach publicznych. Zapewnienie szerokiego zakresu funkcjonalności karty wiąże się z wielością tytułów i rodzajów płatności na rzecz jednostek publicznych<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 36.

<sup>9</sup> Zob. Art. 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych, Dz.U. z 2009 r., nr 157, poz. 1240 i 1241, z późn. zm.



## 2. Projekt Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP)

### Przesłanki i oczekiwania od projektu ŚKUP

W centralnej części województwa śląskiego dotychczas w miejskim i regionalnym transporcie zbiorowym organizowanym przez Komunikacyjny Związek Komunalny GOP (KZK GOP), Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach, miasto Tychy oraz Koleje Śląskie przejazdy odbywają się na podstawie biletów papierowych. Wyjątkiem są wprowadzone rozwiązania w zakresie zakupu biletów poprzez telefony komórkowe, jednak ta forma płatności za usługi transportowe jest na razie marginalna<sup>10</sup>. Struktura funkcjonalno-przestrzenna centralnej części województwa śląskiego powoduje, że codzienne przemieszczenia transportem zbiorowym odbywają się zarówno w ramach miast, jak i pomiędzy nimi. To powoduje konieczność wspólnego organizowania transportu zbiorowego (powołano związki międzygminne, zawarto też wiele porozumień) i co za tym idzie, prowadzenia stosownych rozliczeń. Przez wiele lat rozliczenia prowadzone były na podstawie okresowo przeprowadzanych badań napelnień pojazdów – jednak nie pozwalało to na ciągle monitorowanie pojazdów w tym zakresie. Innym czynnikiem, który miał wpływ na decyzję o podjęciu projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych, jest istnienie kilku organizatorów i wielu przewoźników. W przeszłości podjęto wiele przedsięwzięć w zakresie integracji transportu, w tym też w zakresie integracji taryfowej, z których część charakteryzuje trwałość i są rozwiązaniami nadal funkcjonującymi, część z nich jednak nie przetrwała próby czasu. Rozwiązanie umów i zaprzestanie sprzedaży biletów wspólnych, a tym samym barierą integracji był brak przekonania co do prawidłowości prowadzonych rozliczeń, a w szczególności podziału dochodów z biletów ważnych na liniach różnych organizatorów/przewoźników<sup>11</sup>. Zapewnienie możliwości korzystania z karty w różnych podmiotach spowodowało, że musiała ona zostać zaprojektowana zgodnie z wymogami ustawy o elektronicznych instrumentach płatniczych<sup>12</sup>.

Podejmując projekt ŚKUP, oczekiwano, że przedsięwzięcie to przyniesie korzyści KZK GOP w postaci<sup>13</sup>:

---

<sup>10</sup> Na podstawie danych o sprzedaży biletów przez Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach.

<sup>11</sup> G. Dydkowski: *Integracja transportu miejskiego*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice 2009.

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o elektronicznych instrumentach płatniczych, Dz.U. z 2012 r., poz. 1232 – Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2012 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o elektronicznych instrumentach płatniczych.

<sup>13</sup> Zob. G. Dydkowski: *Koszty i korzyści wynikające z wprowadzania elektronicznych systemów pobierania opłat za usługi miejskie*, w: *Innowacje w transporcie. Organizacja i zarządzanie*, red. P. Niedzielski, i R. Tomanek., Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12, Szczecin 2010.

- oszczędności wydatków na przewozy w wyniku efektywniejszego zarządzania ofertą przewozową,
- obniżenia wydatków związanych z drukowaniem biletów papierowych i wykonaniem pieczętek do biletów okresowych,
- zmniejszenia wydatków związanych z badaniami napelnień, w wyniku pozyskiwania danych do analiz z systemu,
- wzrostu dochodów z tytułu sprzedaży biletów w wyniku lepszego zarządzania cenami.

Ponadto oczekiwano i oczekuje się korzyści poza KZK GOP, czyli korzyści zewnętrznych między innymi takich jak<sup>14</sup>:

- związane ze zmniejszeniem kwot płatności gotówkowych i zastąpieniem ich bezgotówkowymi,
- narzędzia optymalizacji oferty przewozowej – korzyści dla środowiska w związku z zapewnieniem dotychczasowej jakości usług przy mniejszej pracy eksploatacyjnej,
- pozyskanie danych w postaci elektronicznej, co ułatwia ich przetwarzanie i wykorzystanie do bieżącego zarządzania usługami – nie dotyczy usług transportu zbiorowego.

### **Funkcjonalność karty**

Warunkiem upowszechnienia karty, a tym samym też obniżenia kosztów jednostkowych jej wdrożenia, było maksymalne poszerzenie funkcjonalności. Jednak pewnym ograniczeniem w tym zakresie był fakt, że przygotowując przedsięwzięcie, założono uzyskanie dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Rozwoju Subregionu Centralnego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Oznaczało to z jednej strony dofinansowanie przedsięwzięcia z środków pozagminnych, z drugiej jednak strony ograniczenie funkcjonalności karty w zakresie płatności jedynie do usług publicznych – za pomocą karty nie będzie można dokonywać płatności poza sektorem publicznym. Oznacza to, że karta będzie komplementarna do kart płatniczych oferowanych przez banki i uzupełni lukę, która się wytworzyła w zakresie płatności bezgotówkowych w jednostkach publicznych. W efekcie dążąc do rozszerzenia funkcji karty, przewidziano możliwość płacenia kartą podczas wnoszenia danin publicznych, uiszczenia opłat oraz za inne usługi publiczne. W rezultacie podstawowe funkcje karty to:

- identyfikacja mieszkańca,
- płatności za transport zbiorowy,
- płatności za parkowanie,
- płatności w urzędach gminnych,
- pobieranie opłat w innych obiektach gminnych (obiekty sportowo-rekreacyjne, biblioteki, muzea),

---

<sup>14</sup> *Ibidem.*

- możliwość wprowadzenia aplikacji z podpisem elektronicznym.

Istotnym elementem funkcjonowania systemów, w których uczestniczy wiele podmiotów, jest zapewnienie interoperacyjności, tak aby w sposób łatwy umożliwić przystępowanie do tego systemu nowych użytkowników, czy też poszerzanie zakresu usług dla użytkowników już istniejących. System Śląskiej Karty Usług Publicznych został zaprojektowany jako system otwarty, umożliwiający docelowo rozszerzanie o kolejne miejsca, gdzie pobierane są opłaty za usługi publiczne oraz kolejne podmioty w nim uczestniczące. Istotne jest tu docelowo umożliwienie pobierania opłat z wykorzystaniem ŚKUP za usługi miejskiego transportu zbiorowego innych organizatorów, tj. Jaworzna, Tychów oraz Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach. Istotna będzie też integracja opłat za miejski transport zbiorowy i pasażerskie przewozy kolejowe o zasięgu regionalnym. Interoperacyjność zapewniają zarówno postanowienia zawarte w samej umowie, jak też przejęte rozwiązania instytucjonalne. W zawartej umowie o realizacji wspólnego projektu przewidziano uprawnienie KZK GOP (lidera) do zawierania umów z innymi podmiotami o przystąpieniu do systemu ŚKUP. Ponadto przewiduje się, że rozliczenia transakcji finansowych będzie dokonywała uprawniona instytucja, spełniająca wymogi przewidziane w ustawie o elektronicznych instrumentach płatniczych i prawie bankowym. Niezależnie zastosowano też rozwiązania technologiczne – przewiduje się w zakresie przetwarzania danych, przesyłu oraz samej karty zastosowanie standardów już funkcjonujących podczas płatności elektronicznych. Na potrzeby rozliczeń z tytułu korzystania z usług transportu miejskiego utworzone zostaną dedykowane aplikacje<sup>15</sup>.

### **Infrastruktura projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych**

Realizując projekt, stworzona zostanie odpowiednia infrastruktura do pobierania i rozliczania opłat w miastach Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. W szczególności nastąpi<sup>16</sup>:

- utworzenie centrów przetwarzania danych (CPD podstawowego oraz zapasowego) wyposażonych w niezbędną infrastrukturę sprzętową (w tym telekomunikacyjną) wraz z odpowiednim oprogramowaniem, pozwalającym na działanie systemu w założonej funkcjonalności;
- utworzenie Portalu Klienta – elektronicznej platformy integrującej świadczone usługi publiczne. Portal pozwoli również na obsługę rachunku bankowego przyporządkowanego karcie, np. doładowanie karty przez Internet;

---

<sup>15</sup> Zob. G. Dydkowski: *Rozwój płatności za usługi komunalne na przykładzie projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych*, w: *Efektywność transportu w teorii i w praktyce*, red. M. Michałowska, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice 2010.

<sup>16</sup> Zob. Specyfikacja istotnych warunków zamówienia dotycząca postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę, wdrożenie i utrzymanie systemu „Śląska Karta Usług Publicznych”, Katowice, lipiec 2011, [www.kzkgop.pl](http://www.kzkgop.pl)

zablokowanie środków na płatność za konkretną usługę, podgląd i wydruk przeprowadzonych transakcji;

- wyposażenie w odpowiednie urządzenia pojazdów miejskiego transportu zbiorowego i zajezdni;
- stworzenie sieci podmiotów, w których będzie można zasilić elektroniczną portmonetkę oraz zakupić bilet okresowy zakodowany na karcie;
- wyposażenie urzędów oraz jednostek miejskich w urządzenia do przyjmowania płatności kartami;
- zakup nowych automatów, w których będzie można doładować karty, a także parkomatów oraz przystosowanie istniejących do płatności kartami do pobierania opłat za parkowanie.

Zakłada się wydanie łącznie w ciągu 7 lat 700 tys. elektronicznych kart umożliwiających płatności bezgotówkowe.

### **Realizacja projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych**

Projekt Śląskiej Karty Usług Publicznych jest przedsięwzięciem inwestycyjnym realizowanym przez jednostkę publiczną, przedsięwzięciem, które w części jest finansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Pozyskanie środków unijnych w znacznym stopniu zdeterminowało same przygotowania, jak też sposób realizacji projektu. Wymienić można kolejne etapy, takie jak<sup>17</sup>:

- przygotowanie fiszki projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych oraz wstępne studium wykonalności (kwiecień 2008);
- zawarcie umowy o realizacji wspólnego projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych pomiędzy KZK GOP – lider projektu, a 21 gminami – partnerzy projektu (październik 2009);
- przygotowanie i złożenie wniosku w Ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego – projekt umieszczony został na liście projektów zgłoszonych przez gminy Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego – nie przechodził procedury konkursowej, a jedynie ocenę formalną i merytoryczną;
- zakończenie oceny formalnej i merytorycznej złożonego przez KZK GOP wniosku;
- podpisanie umowy pomiędzy KZK GOP a instytucją zarządzającą środkami EFRR, a zatem z województwem śląskim na dofinansowanie projektu (październik 2010);
- rozpoczęcie realizacji przedsięwzięcia – tu wymienić można przede wszystkim utworzenie w KZK GOP zespołu do zarządzania projektem (powołanie Wydziału ŚKUP w strukturze Biura KZK GOP – czerwiec 2010) oraz określenie i przyjęcie stosownych procedur zarządzania projektem, a także przygotowanie samej procedury przewidzianej w ustawie

---

<sup>17</sup> Witryna internetowa Śląskiej Karty Usług Publicznych, [www.kartaskup.pl](http://www.kartaskup.pl)

Prawo zamówień publicznych, mającej na celu wyłonienie podmiotu, z którym zostanie zawarta umowa na dostawę, wdrożenie i utrzymanie systemu „Śląska Karta Usług Publicznych”. Ogłoszenie o zamówieniu ukazało się 18.11.2010 roku.

Kolejnym etapem było przeprowadzenie procedury zamówienia publicznego, przyjęto tryb przetargu nieograniczonego. Pierwsze ogłoszenie o zamówieniu ukazało się 18.11.2010 roku, a zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty 12.05.2011 roku. Niestety, jeden z oferentów wniósł odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej i w konsekwencji wykonania wyroku z dnia 7.6.2011 roku KZK GOP unieważnił postępowanie. Kolejne postępowanie zostało ogłoszone w dniu 7.07.2011 roku, w dniu 9.11.2011 ukazało się zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty<sup>18</sup>. W dniu 9.1.2012 roku została podpisana umowa na dostawę, wdrożenie i utrzymanie systemu „Śląska Karta Usług Publicznych” Realizację projektu podzielono na dwie części, wdrożenie (16 miesięcy) oraz utrzymanie projektu (65 miesięcy). Pierwsza część dodatkowo podzielona została na cztery etapy. Zgodnie z harmonogramem realizacja każdego etapu powinna zająć 4 miesiące. Całkowity koszt projektu i wynagrodzenie wybranego wykonawcy (wdrożenie oraz utrzymanie w ciągu 65 miesięcy po zakończeniu wdrożenia) wynosi 189,6 mln zł (jest to kwota brutto zawierająca podatek VAT), w tym kwota samego wdrożenia – objęta dofinansowaniem środkami EFRR wynosi 149,3 mln zł, a kwota dofinansowania wynosi 97,8 mln zł<sup>19</sup>.

W październiku 2012 roku został odebrany przez KZK GOP I etap pierwszej części zamówienia<sup>20</sup>, tj. wykonanie 2 Centrów Przetwarzania Danych wraz z dostawą, instalacją oraz uruchomieniem sprzętu i oprogramowania oraz zapewnienie łączności pomiędzy wymienionymi Centrami.

## Podsumowanie

Miejski i regionalny transport zbiorowy można zaliczyć do istotnych zadań publicznych. Wynika to między innymi z masowości oferowanych usług, a także wpływu systemu transportowego na warunki życia i atrakcyjność obszarów miejskich. Nie bez znaczenia są też koszty zewnętrzne systemów transportowych i angażowanie czy to na inwestycje transportowe, czy na zapewnienie działalności bieżącej, znacznych środków publicznych. Wykorzystując narzędzia i rozwiązania informatyczne, można lepiej zarządzać usługami, poprawić ich jakość oraz wdrożyć rozwiązania ułatwiające pasażerom korzystanie z usług. Wymienić można integra-

---

<sup>18</sup> Zob. Witryna internetowa Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, zakładka Zamówienia publiczne, [www.kzkgop.pl](http://www.kzkgop.pl)

<sup>19</sup> Witryna internetowa Śląskiej Karty...

<sup>20</sup> Zob. Uchwała nr 11/2013 zarządu Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach z dnia 22 stycznia 2013 roku, [www.kzkgop.pl](http://www.kzkgop.pl)

cję transportu, lepszą informację pasażerską, a także ułatwienia związane z korzystaniem z kart-biletów elektronicznych. W zakresie płatności karty mogą ograniczać się jedynie do transportu zbiorowego, mogą też, tak jak w przypadku wdrażanego rozwiązania Śląskiej Karty Usług Publicznych, umożliwiać uiszczanie opłat z inny tytułów w urzędach lub jednostkach miejskich. Z pewnością będzie to też rozwiązanie, które przyczyni się do rozwoju obrotu bezgotówkowego i przeniesie związane z tym korzyści. Ponadto rozwiązanie to będzie alternatywne, a tam, gdzie te opłaty można wносить – komplementarne, do rozwiązań uiszczania płatności za pośrednictwem emitowanych przez banki kart płatniczych.

## Literatura

1. Dydkowski G.: *Rozwój płatności za usługi komunalne na przykładzie projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych*, w: *Efektywność transportu w teorii i w praktyce*, red. M. Michałowska, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice 2010.
2. Dydkowski G.: *Integracja transportu miejskiego*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice 2009.
3. Dydkowski G.: *Koszty i korzyści wynikające z wprowadzania elektronicznych systemów pobierania opłat za usługi miejskie*, w: *Innowacje w transporcie. Organizacja i zarządzanie*, red. P. Niedzielski, R. Tomanek. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12, Szczecin 2010.
4. <http://sdw.ecb.europa.eu>
5. Krukowski P.: *Warszawska Karta Miejska na tle innych systemów karty miejskiej i biletu elektronicznego w Polsce*, prezentacja, Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy, Warszawa 2008.
6. *Liczba wyemitowanych kart płatniczych na przestrzeni kolejnych kwartałów od 1998 r., Liczba akceptantów, liczba punktów handlowo-usługowych oraz liczba urzędzeń akceptujących elektronicznie instrumenty płatnicze w kolejnych kwartałach od 2003 r., Liczba transakcji dokonanych poszczególnymi typami kart w kolejnych kwartałach – od 1998 r., Liczba transakcji dokonanych poszczególnymi typami kart w kolejnych kwartałach – od 1998 r.*, [www.nbp.pl](http://www.nbp.pl)
7. Pietraszkiewicz K.: *Koalicja na rzecz obrotu bezgotówkowego i mikropłatności*, prezentacja, Warszawa 2008, [www.zbp.pl](http://www.zbp.pl)
8. *Porównanie wybranych elementów polskiego systemu płatniczego z systemami innych krajów Unii Europejskiej za 2010 rok*, NBP, Departament Systemu Płatniczego, Warszawa, grudzień 2011, [www.nbp.pl](http://www.nbp.pl)

9. *Specyfikacja istotnych warunków zamówienia dotycząca postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę, wdrożenie i utrzymanie systemu „Śląska Karta Usług Publicznych”*, Katowice, lipiec 2011, [www.kzkgop.pl](http://www.kzkgop.pl)
10. *Strategia rozwoju obrotu bezgotówkowego w Polsce na lata 2009-2013* (projekt), Narodowy Bank Polski, Związek Banków Polskich – Koalicja na rzecz Obrotu Bezgotówkowego i Mikropłatności, luty 2009, [www.nbp.pl](http://www.nbp.pl)
11. Uchwała nr 11/2013 zarządu Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach z dnia 22 stycznia 2013, [www.kzkgop.pl](http://www.kzkgop.pl)
12. Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o elektronicznych instrumentach płatniczych, Dz.U. z 2012 r., poz. 1232 – Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o elektronicznych instrumentach płatniczych.
13. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, Dz.U. z 2009 r., nr 157, poz. 1240 i 1241, z późn. zm.
14. Ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz. 13, z późn. zm.
15. Wolski A.: *Obrót bezgotówkowy jako podstawa reformy systemu płatniczego w Unii Europejskiej*, prezentacja, Warszawa 2008, [www.zbp.pl](http://www.zbp.pl)
16. [www.kartaskup.pl](http://www.kartaskup.pl)

**DEVELOPMENT OF E-ADMINISTRATION  
IN LOCAL AND REGIONAL PUBLIC TRANSPORT  
ON THE BASIS OF SILESIAN PUBLIC SERVICES CARD**

**Summary**

Urban and regional public transport can be regarded as essential public functions. The development of information technology and data transfer, as well as their increased availability means that fare collection systems are increasingly being implemented using an electronic card as a carrier of information on payment of a fee or permission to travel on a different basis. The paper presents the Silesian Public Services Card, a solution being implemented currently, enabling also the payment of other charges and fees in different town and city hall offices. Implementation of this type of payment systems is becoming a vital element in the development of e-administration in Poland.

*Translated by Barbara Kos*