

Mateusz SMOLARSKI*, Michał SUSZCZEWICZ**

WPLYW NIEZALEŻNEGO PRZEWOŹNIKA PASAŻERSKIEGO (POLSKIBUS.COM) NA RYNEK PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH Z MIAST ŚREDNIEJ WIELKOŚCI

THE INFLUENCE OF INDEPENDENT PASSENGER CARRIER (POLSKIBUS.COM COMPANY) ON INTERREGIONAL TRANSPORT MARKET IN MIDSIZED CITIES

ABSTRACT: The main objective of this article is to present recent changes in the interregional transport market in midsized towns following the introduction of new connections provided by the first Polish low-cost bus carrier – PolskiBus.com. The authors present the history of the firm and its role in changing Polish transportation market. The article includes comments on how the introduction of this new carrier has affected the local market. The new image of transport created by prices and good quality is the current issue in transportation analysis and, accordingly, was made the subject of this article. The authors present their assessment of the role of the passenger carrier within the regional transport policy and as regards complex services rendered in public transport.

KEY WORDS: transport, PolskiBus.com, low-cost carrier, competitiveness

1. Wprowadzenie

Transport zbiorowy w obecnych realiach społeczno-ekonomicznych zaczyna odgrywać coraz ważniejszą rolę w ramach systemu transportu publicznego. O jego istotności świadczyć mogą liczne odwołania w ramach ustaw oraz dokumentów planistycznych, tworzonych przez odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego lub organy władzy centralnej (m.in. Strategia Rozwoju Transportu w Polsce do 2020 r., Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego, plany transportowe poszczególnych powiatów itp.).

* Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, ul. Kuźnicza 49/55, 50-138 Wrocław, e-mail: mateusz.smolarski2@uwr.edu.pl

** Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej, pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław, e-mail: michal.suszczewicz@uwr.edu.pl

Dodatkowo transport zbiorowy może być postrzegany jako element związany ściśle z rozwojem społeczno-ekonomicznym państwa i regionów (Toruński 2009). Bardzo istotnym aspektem polskiego rynku transportu publicznego są zmiany, które miały miejsce w czasie transformacji ustroju i gospodarki po 1989 r. Postrzeżenie polityki transportowej państwa jako układu kontrolowanego odgórnie przez władze obecnie ulega stopniowemu przekształceniu, szczególnie w przypadku transportu autobusowego, w system usług komercyjnych. Uwolnienie rynku przewozów pasażerskich doprowadziło do powstania grupy tzw. przewoźników niezależnych, którzy będąc bardziej elastyczni i szybciej reagujący na potrzeby pasażerów niż tradycyjne przedsiębiorstwa PKS, zdobywali większe udziały na rynku przewozowym kosztem tych drugich (Taylor, Ciechański 2007). Jednym z pierwszych znaczących przewoźników krajowych, który nie był związany w aspekcie ekonomiczno-organizacyjnym z żadną istniejącą wcześniej państwową firmą transportową, było przedsiębiorstwo PolskiExpress, które rozpoczęło swoją dwuletnią¹ działalność na rynku przewozów międzywojewódzkich w 2007 r. (Taylor, Ciechański 2007). Do innych przedsiębiorstw niezależnych obecnie działających na rynku przewozów krajowych oraz międzynarodowych należy zaliczyć m.in.: Simple Express, Lux Express, Sindbad, Eurobus, Eurolines, Neobus, AlbatrosBus, PolskiBus.

Przewoźnicy niezależni charakteryzują się prowadzeniem aktywnej i intensywnej polityki handlowo-przewozowej, szczególnie w zakresie: dopasowanego do potrzeb pasażerów rozkładu jazdy, wprowadzania ofert promocyjnych oraz prowadzenia przewozów przy wykorzystaniu komfortowych pojazdów.

Większość z analizowanych w artykule miast dotychczas była obsługiwana przez lokalne przedsiębiorstwa transportowe, głównie związane z dawnym przedsiębiorstwem PKS bądź podmioty prywatne. Dzięki temu niektóre firmy posiadały blisko 100% udziałów w rynku połączeń międzyregionalnych na trasach z analizowanych ośrodków do stolicy kraju. W 2015 r. doszło do zmiany w strukturze połączeń ze względu na rozszerzenie oferty siatki kursów Polskiego Busa na miasta średniej wielkości w Polsce wschodniej i centralnej. Przedsiębiorstwo, wchodząc na rynek przewozowy w tych ośrodkach, przełamało dotychczasowy monopol przewozowy firm realizujących kursy na tych trasach. Jest to o tyle ważne, że czasy przejazdów do stolicy kraju autokarów Polskiego Busa są krótsze niż regularnych firm przewozowych. Wiąże się to z charakterem połączeń, które są obsługiwane w klasie pospiesznej, z niewielką liczbą przystanków pośrednich.

2. Problematyka zagadnienia, cele oraz metody badań

Celem głównym niniejszego opracowania jest ukazanie w aspekcie przestrzennym oraz ilościowym roli przedsiębiorstwa PolskiBus.com jako nowego, niezależnego prze-

¹ Według niektórych opracowań firma już w 2010 r. nie istniała w Krajowym Rejestrze Sądowym.

woźnika na rynku przewozów krajowych oraz międzynarodowych, rozpoczynającego realizację kursów pasażerskich na wybranych trasach łączących Warszawę z miastami średniej wielkości Polski centralnej i wschodniej. Analiza będzie dotyczyć przekształceń rynku przewozów międzyregionalnych dotychczas realizowanych przez lokalne przedsiębiorstwa oraz rozpoczynającą działalność na tych trasach firmę przewozową – PolskiBus.com.

Wybór tej tematyki wyniknął z rosnącej dynamiki działalności na rynku przewozów pasażerskich, wysokiej rozpoznawalności marki tego przedsiębiorstwa, które w drugiej połowie 2015 r. w ramach 9 nowych linii komunikacyjnych rozpoczęło obsługę miast średniej wielkości². Stanowi to istotną zmianę w polityce przewozowej firmy w porównaniu do początków działalności, która wówczas skupiała się na realizacji kursów pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi (i aglomeracyjnymi). Jest to również wyraźne przekształcenie struktury przewozów pasażerskich w aspekcie połączeń analizowanych ośrodków miejskich ze stolicą kraju. W aspekcie definiowania roli przewoźnika lub udziału danego rodzaju transportu na konkretnej linii komunikacyjnej ważnym zadaniem jest zwrócenie uwagi na cel przewoźnika, którym jest osiągnięcie zysku finansowego ze swojej działalności. Efekt ten jest szczególnie istotny dla przewoźników komercyjnych, niezależnych, których działalność nie jest dotowana ze źródeł zewnętrznych. W ramach rynku przewozów pasażerskich można mówić dodatkowo o różnych aspektach konkurencji o klienta, m.in. cenowej (stosowanie niższych cen biletów), jakościowej (duża częstotliwość kursów) (Struska 2011). W zakres aspektów jakościowych wpływających na rolę przewoźnika zaliczyć można: czas przejazdu, cenę biletu, komfort podróży, stałość oferty przewozowej (Parkitny 2012).

Analizy dotyczące przemian na rynku transportu autobusowego zależne są od skali działalności opisywanych przewoźników. W niniejszej analizie obszar dotyczy skali międzyregionalnej, ale problematyka przemian rynku przewozowego zaznacza się również dla obszarów aglomeracyjnych (Chodkowska-Miszczuk 2006). Jest to szczególnie istotne w aspekcie spadku liczby przewożonych pasażerów przez przedsiębiorstwa wywodzące się ze spółek PKS (Zdanowski 2012, Książek 2014). Istotnym elementem badań rynku usług transportowych są preferencje pasażerów w zakresie wyboru konkretnego środka transportu lub przewoźnika. Kwestia skali badań wyborów pasażerskich oraz oferty przewozowej może dotyczyć nie tylko omawianych w niniejszym artykule przewozów dalekobieżnych, ale również miast i komunikacji miejskiej (por. Ciepaj 2013, Tłuczak 2013).

W ramach elementów kreowanych przez Polskiego Busa w ramach tzw. nowej jakości na polskim rynku przedsiębiorstw przewozu pasażerów należy zaliczyć: wysoką rozpoznawalność marki przewoźnika, świadczenie usług na wysokim poziomie, względną stałość oferty komunikacyjnej, liczne promocje cenowe. Ponadto należy zwrócić

² <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/rusza-polskibus-gold-luksusowa-uslug-polskiegobusa-50358.html> (dostęp 1 stycznia 2016).

uwagę na stale rozwijany układ linii komunikacyjnych oraz liczbę kursów³. W ramach konkurowania o klienta na rynku krajowym pojawiają się nowe produkty, takie jak „PolskiBusGold.com”⁴, którego kursy realizowane są autokarami o większej pojemności i wygodzie. Dodatkowo na kursach wykonywanych w ramach podwyższonej kategorii oferowany jest catering pokładowy.

Obszar niniejszej analizy dotyczy linii komunikacyjnych, na których przewozy Polski Bus rozpoczął od 1 października 2015 r. Są to trasy o numerach z przedziału P25–P32 (tabela 1).

Tabela 1

Wykaz nowych linii autokarowych obsługiwanych przez PolskiBus.com od 1 października 2015 r.

Numer linii	Przebieg trasy
P25	Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów – Suwałki
P26	Warszawa – Płock – Włocławek
P27	Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska
P28	Warszawa – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Opole
P29	Warszawa – Mława – Ostróda – Elbląg
P30	Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce
P31	Warszawa – Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz – Tarnobrzeg
P32	Warszawa – Łódź – Sieradz – Kalisz – Ostrów Wielkopolski

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.polskibus.com.

Metody wykorzystane przez autorów opierają się na analizie (kwerendzie) dostępnych danych pozyskanych z rozkładów jazdy przewoźników autobusowych oraz kolejowych. Ponadto w ramach analizy ilościowej przeprowadzone zostało badanie udziału przewoźników w ofercie komunikacyjnej połączeń realizowanych z ośrodków miejskich położonych na wybranych liniach.

3. PolskiBus.com – krótki zarys historii przedsiębiorstwa

PolskiBus.com jest przedsiębiorstwem transportowym prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie przewozów pasażerskich, które zostało utworzone w 2011 r. przez Souter Holding Poland Sp. z o.o. PolskiBus.com wchodzi w skład większego przedsiębiorstwa mającego swoją siedzibę w Wielkiej Brytanii – Stagecoach Group plc, zajmującego się m.in. autobusowymi oraz kolejowymi przewozami pasażerskimi w kra-

³ W 2015 r. przewieziono 16 mln pasażerów (www.polskibus.com, dostęp 15 stycznia 2016).

⁴ Oferta realizowana na trasach Warszawa–Kraków, Warszawa–Wrocław oraz Wrocław–Kraków (stan na luty 2016 r.).

jach Europy Zachodniej, w Nowej Zelandii, USA i Kanadzie. Początkowo przewoźnik Polski Bus oferował przewozy na trasach łączących Warszawę z największymi miastami kraju oraz wybranymi stolicami europejskimi (Praga, Wiedeń, Bratysława, Berlin) (Taylor, Ciechański 2013). Przewoźnik pozytywnie wyróżnił się na polskim rynku transportu pasażerskiego wysoką jakością usług, którą stanowiły nowoczesne autokary wyposażone w bezprzewodowe, bezpłatne łącze internetowe, wygodne fotele oraz dostęp do gniazdek elektrycznych. Polski Bus uruchomił powszechną⁵ internetową sprzedaż biletów o cenach rozpoczynających się od 1 zł (plus 1 zł za rezerwację). Było to pierwsze zastosowanie mechanizmu sprzedaży dynamicznej w Polsce w zakresie dystrybucji biletów na przewozy autobusowe. Ten kanał sprzedaży wcześniej dotyczył tylko połączeń lotniczych.

Uruchomienie pierwszych połączeń Polskiego Busa spowodowało bardzo duże zainteresowanie pasażerów, co przekładało się na otwieranie linii łączących kolejne polskie miasta. Połączono nimi nie tylko największe miasta w kraju, mniejsze ośrodki wojewódzkie (np. Opole), ale również i średnie miasta pełniące dawniej funkcje stolic administracyjnych województw istniejących przed 1999 r. (m.in. Częstochowa, Leszno) czy inne mniejsze ośrodki spełniające funkcję turystyczną (Zakopane). Od 2011 r. aż do 2015 r. przedsiębiorstwo Polski Bus realizowało kursy łączące główne miasta oraz mniejsze ośrodki położone w ramach 28 linii. W październiku 2015 r. spółka rozszerzyła działalność o obsługę pasażerską kilkunastu ośrodków miejskich średniej wielkości położonych w Polsce centralnej i wschodniej. Dzięki temu działaniu przedsiębiorstwo wprowadziło swoje kursy do wielu miejscowości liczących mniej niż 100 tys. mieszkańców, co stanowi istotną zmianę w porównaniu do początkowej fazy działalności przewoźnika i obsługi transportowej tylko największych miast wojewódzkich oraz aglomeracji.

Obecnie Polski Bus łączy kilkadziesiąt miast w kraju oraz kilka stolic europejskich (Berlin, Praga, Bratysława, Wiedeń, Budapeszt). Posiada ponad 130 nowoczesnych autokarów, zatrudnia ponad 700 osób. Codziennie przewozi 17 tys. osób, co czyni go jednym z najważniejszych pasażerskich przedsiębiorstw transportowych w kraju, skutecznie konkurującym z innymi przewoźnikami autobusowymi, koleją czy połączeniami lotniczymi (Pastuszka 2014).

4. Znaczenie przedsiębiorstwa PolskiBus.com na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

4.1. Liczba połączeń

Polski Bus jako przedsiębiorstwo obsługujące połączenia łączące badane ośrodki z Warszawą posiadał zróżnicowaną wysokość udziałów w przewozach pasażerskich (tabela 2). Udział kursów Polskiego Busa w ogólnej liczbie kursów w badanych miastach

⁵ Dostępna dla każdego z oferowanych kursów. Inni przewoźnicy, mimo że proponowali podobne ceny biletów, to często ograniczali ich dostępność do wybranych terminów, linii, kursów itp.

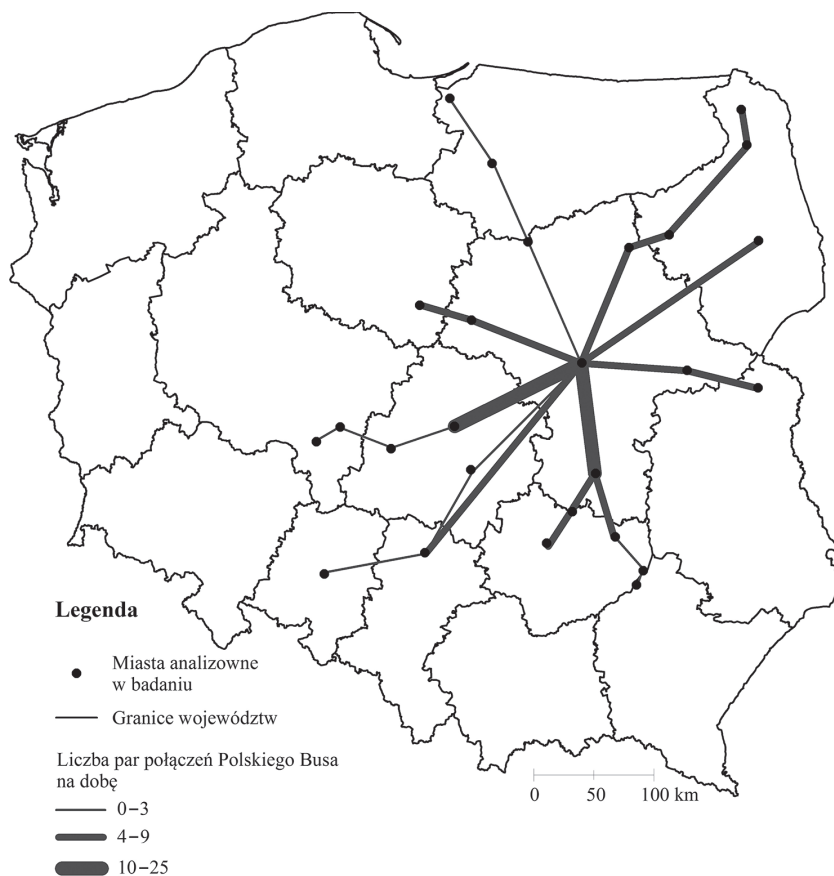
wynosił od 4% (Siedlce) do nawet prawie 43% w przypadku Kalisza, Ostrowa Wielkopolskiego oraz Sieradza. Ogólna liczba kursów wykonywanych przez omawianego przewoźnika w ośrodkach objętych badaniem wahała się od 2 (Opole) do 22 (Radom) (rysunek 1). Niewątpliwie dywersyfikacja liczby oferowanych kursów na poszczególnych trasach była ściśle związana z pierwotnym potencjałem danej trasy.

Tabela 2

Struktura rynku przewozów pasażerskich do Warszawy
z analizowanych miast Polski centralnej i wschodniej

Miasto	Kursy Polskiego Busa		Kursy pozostałych przedsiębiorstw autobusowych		Kursy przedsiębiorstw kolejowych		Ogólna liczba połączeń
	liczba kursów	udział w ogólnej liczbie połączeń (%)	liczba kursów	udział w ogólnej liczbie połączeń (%)	liczba kursów	udział w ogólnej liczbie połączeń (%)	
Augustów	3	21,4	10	71,4	1	7,1	14
Biała Podlaska	3	27,3	3	27,3	5	45,5	11
Białystok	8	16,7	27	56,3	13	27,1	48
Częstochowa	6	30,0	3	15,0	11	55,0	20
Elbląg	3	33,3	6	66,7	brak	–	9
Kalisz	3	42,9	2	28,6	2	28,6	7
Kielce	14	41,2	14	41,2	6	17,6	34
Łomża	3	8,3	33	91,7	brak	–	36
Łódź	17	34,7	11	22,4	21	42,9	49
Mława	3	11,5	15	57,7	8	30,8	26
Opole	2	16,7	3	25,0	7	58,3	12
Ostrołęka	3	8,8	31	91,2	brak	–	34
Ostrowiec Św.	8	20,5	31	79,5	brak	–	39
Ostróda	3	25,0	8	66,7	1	8,3	12
Ostrów Wlkp.	3	42,9	2	28,6	2	28,6	7
Piotrków Tryb.	2	13,3	8	53,3	5	33,3	15
Płock	7	14,3	41	83,7	1	2,0	49
Radom	22	21,6	61	59,8	19	18,6	102
Sandomierz	3	20,0	12	80,0	brak	–	15
Siedlce	3	4,4	35	51,5	30	44,1	68
Sieradz	3	42,9	2	28,6	2	28,6	7
Skarżysko-Kam.	4	23,5	9	52,9	4	23,5	17
Suwałki	3	20,0	11	73,3	1	6,7	15
Tarnobrzeg	3	25,0	7	58,3	2	16,7	12
Włocławek	7	24,1	14	48,3	8	27,6	29

Źródło: Opracowanie własne na podstawie serwisu E-podróżnik oraz stron internetowych przewoźników.



Rys. 1. Częstotliwość połączeń PolskiegoBusa na analizowanych trasach (stan na styczeń 2016 r.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.polskibus.com.

Trasy, które są popularne ze względu na dużą liczbę połączeń oferowaną przez pozostałych przewoźników, wykazują teoretycznie wysoki potencjalny popyt. Wpływa to bezpośrednio na politykę Polskiego Busa, który realizuje kursy na trasach o potencjalnie najwyższych dla siebie dochodach⁶. Przedsiębiorstwo wprowadzając kursy w kilku przypadkach przełamało dominację innych przewoźników autokarowych i kolejowych. Do większej dywersyfikacji możliwości podróży do Warszawy doszło w Opolu czy Częstochowie, które były obsługiwane głównie przez połączenia kolejowe, od końca 2014 r. wzmocnione kilkoma połączeniami ekspresowymi realizowanymi pociągami PKP Intercity – EIP Pendolino.

⁶ Oprócz faktu prowadzenia przewozów na trasach najbardziej dochodowych finansowo przedsiębiorstwo dokonuje okresowych weryfikacji swoich rozkładów jazdy, m.in. w zakresie zawieszania połączeń (np. od 11 stycznia 2016 r. wszystkich kursów na trasie Warszawa–Olsztyn) (Jandula 2016).

Głównym konkurentem na trasach łączących badane miasta z Warszawą było PKP Intercity. Przedsiębiorstwo to przed ekspansją Polskiego Busa w dużej mierze zapewniało połączenia pasażerskie na większości z analizowanych tras. Linie komunikacyjne o największym udziale kursów kolejowych (np. Opole – ok. 59% wszystkich połączeń pasażerskich, Częstochowa – 55%, Siedlce – ok. 44%) charakteryzowały się stosunkowo niskim udziałem połączeń realizowanych przez PB (odpowiednio: ok. 17%, 30%, ok. 4%). Jest to poniekąd potwierdzenie tezy, że Polski Bus realizuje kursy tam, gdzie ma szanse na zdobycie jak największego udziału w rynku.

Poza spółką PKP Intercity zauważalny jest udział innych, regionalnych spółek kolejowych, jednak udział ich kursów w całej grupie badanych miast był niewielki. Jedynie w przypadku Łodzi (Przewozy Regionalne) oraz Radomia i Siedlec (Koleje Mazowieckie) udział połączeń regionalnych przewoźników kolejowych był widoczny.

W przypadku połowy badanych miast udział kursów dawnych przewoźników PKS⁷ wynosił 25,6%. Należy jednak zaznaczyć, że w niektórych przypadkach tzw. kursy warszawskie (realizowane do/z Warszawy) stanowią bardzo wysoki udział w ogólnej liczbie uruchamianych kursów i stąd zasadna wydaje się konieczność prowadzenia aktywnej polityki handlowej w celu utrzymania pozycji rynkowej. W przypadku 5 analizowanych miast (Sandomierz, Łomża, Elbląg, Mława oraz Ostróda) udział kursów realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS wynosił między 53,3% a 66,7%. Istotny jest fakt, że trzy pierwsze wymienione miasta są pozbawione pasażerskiego transportu kolejowego.

Ważnymi przewoźnikami, którzy pojawiają się w badanych miastach, są firmy prywatne (z wyłączeniem następców PKS), które specjalizują się w przewozach osobowych do Warszawy. Duże znaczenie tego rodzaju przewoźników zauważa się w Płocku (ok. 77% kursów ogółem), Ostrowcu Świętokrzyskim (ok. 54%), Białymstoku (ok. 50%). Miasta o najniższym udziale przewoźników prywatnych to Opole oraz Częstochowa (odpowiednio 25% i 15%), ośrodki te jednocześnie charakteryzują się wysokim udziałem kursów kolejowych.

4.2. Czas i cena przejazdu

Kolejnymi cechami analizowanymi w przeprowadzonym badaniu są czas oraz cena przejazdu. W przypadku pierwszej cechy można zauważyć, że kursy Polskiego Busa mają krótsze czasy przejazdów w porównaniu do innych przewoźników. Wiąże się to głównie ze specyfiką połączeń tego przedsiębiorstwa, które mają status pospiesznych lub ekspresowych, co oznacza że autobusy zatrzymują się na niewielu przystankach (jednym bądź dwóch, w zależności od trasy), poruszając się po drogach o najszybszych parametrach jazdy. Czas przejazdu pozostałych przewoźników jest od kilku do kilkunastu procent dłuższy niż przejazd Polskim Busem. Jedynie w przypadku Opola czas

⁷ Określenie spółki PKS jest problematyczne w aspekcie definicyjnym. W ramach niniejszego artykułu autorzy przyjęli określenie jej jako „firmy powstałe na bazie przedsiębiorstw PKS”.

przejazdu Polskiego Busa jest najdłuższy spośród wszystkich przedsiębiorstw realizujących połączenia pasażerskie z tego miasta do Warszawy.

W konkurencji połączeń badanych miast ze stolicą uczestniczą również przewoźnicy kolejowi. W niektórych przypadkach miast (np. Częstochowa, Opole, Łódź) kolej posiada znacząco krótsze czasy przejazdów – aż o kilkanaście procent niż Polski Bus. Jest to spowodowane m.in. istnieniem bezpośrednich połączeń pospiesznych i ekspresowych na tych trasach realizowanych pociągami PKP Intercity – EIP Pendolino.

Przeprowadzona modernizacja linii kolejowych w wielu miejscach kraju przyczyniła się do znaczącego skrócenia czasu podróży⁸. Było to widoczne w dużej mierze przy zmianach rozkładu jazdy pociągów w połowie grudnia 2015 r. Jednym z bardziej ewidentnych przejawów poprawy oferty kolejowej jest otwarcie trasy z Warszawy do Białegostoku po modernizacji linii kolejowej nr 75. W przypadku połączeń spółki PKP Intercity czas przejazdu pociągów na wielu relacjach uległ skróceniu średnio o kilkanaście procent do stanu z ubiegłego rozkładu jazdy. W przypadku Łodzi, Opola czy Częstochowy czasy przejazdu uległy skróceniu od 20 do nawet ponad 30 minut. Jest to widoczny skutek przeprowadzonych inwestycji, który wpływa na konkurencję czasową połączeń do stolicy.

W przypadku poziomu cen przewaga Polskiego Busa jest o wiele bardziej znacząca niż czas przejazdu. Wiąże się to z polityką cenową i dynamicznym systemem sprzedaży internetowej biletów. Ceny przejazdu rozpoczynają się od 2 zł (1 zł za przejazd plus 1 zł za rezerwację) i są kształtowane głównie przez zainteresowanie klientów danym kursem. Ceny biletów przewoźników konkurencyjnych wobec Polskiego Busa są wyższe, zwykle o kilkanaście procent, niekiedy za przejazd należy zapłacić kilkakrotnie więcej aniżeli za podróż autokarem PB. Jedynie w miastach, w których konkurencja innych firm przewozowych wobec połączeń Polskiego Busa jest większa, ceny przejazdów są zbliżone, a niekiedy nawet niższe.

W aspekcie konkurencji cenowej podstawowe ceny biletów kolejowych są wyższe. Należy jednak zwrócić uwagę na wprowadzane od kilku lat oferty promocyjne⁹, co pozwala obniżyć koszty przejazdu. Ponadto warto zaznaczyć, że przewoźnicy kolejowi w odróżnieniu od autokarowych honorują również ulgi m.in. dla studentów, uczniów czy grup zorganizowanych. W przypadku przewozów autobusowych wspomniane ulgi ustawowe dotyczą tylko biletów miesięcznych, których sprzedaży nie prowadzi przedsiębiorstwo Polski Bus.

5. Wnioski z analizy

Polski Bus uruchomił w 2015 r. kilkanaście połączeń obsługiwanych nowoczesnymi autokarami wysokiej jakości. Co najważniejsze, przedsiębiorstwo stosuje atrakcyjną

⁸ Skierowanie pociągów przez Centralną Magistralę Kolejową pozwoliło na skrócenie czasu przejazdu z poziomu 6–7 godz. do ok. 3,5 godz. (pociąg kategorii EIP), co stanowi istotną poprawę.

⁹ Np. „Wcześniej”, Bilet Taniomniastowy, Bilet Rodzinny, Bilet dla Seniora.

dla podróżnych klasy ekonomicznej, kształtowaną dynamicznie cenę przejazdu, rozpoczynającą się od 1 zł plus 1 zł za rezerwację. Jest to najniższa z oferowanych cen przejazdu na tych trasach, co ważne – dostępna dla wszystkich bez względu na wiek czy posiadane uprawnienia do ulg. Przewoźnik umożliwia kupno biletów za pomocą specjalnej platformy internetowej, którą można otwierać właściwie w każdym miejscu, które ma dostęp do sieci. Ponadto nie ogranicza się tylko do pasażerów polskojęzycznych ze względu na wprowadzenie anglojęzycznej platformy zakupu biletu on-line.

Udział połączeń Polskiego Busa w rozkładzie kursów z analizowanych do stolicy kraju miast jest zróżnicowany przestrzennie. Zauważalna jest zależność, według której miasta położone w końcowych (najbardziej peryferyjnych) odcinkach badanych tras charakteryzują się wyższym udziałem kursów Polskiego Busa aniżeli ośrodki położone bliżej Warszawy. Wiąże się to głównie z aspektem wzrostu konkurencyjności wśród firm przewozowych na trasach z danego miasta. Potencjał Warszawy znacznie silniej oddziałuje na częstotliwość podróży z ośrodków położonych bliżej stolicy, przez co zainteresowanie nimi (popyt) jest stymulantą do tworzenia i realizowania kursów pomiędzy dwoma miastami (podaż). Dodatkowo ośrodki znajdujące się bliżej stolicy są obsługiwane przez kursy zarówno macierzystych firm przewozowych (mających swoją siedzibę w okolicy miasta), jak i tych wywodzących się spoza regionu, których połączenia prowadzą przez dane miasto, dzięki temu ogólna liczba połączeń rośnie, a jednocześnie udział Polskiego Busa maleje. W przypadku miast położonych na końcu danej trasy obsługa połączeń jest realizowana głównie przez lokalne przedsiębiorstwa, a udział analizowanego przewoźnika jest wyższy z racji niewielkiej liczby kursów ogółem.

Zastanawiającym aspektem jest dość niski udział kursów przedsiębiorstw przewozowych wywodzących się ze struktur państwowego PKS-u w ogóle połączeń z badanych miast. Dawniej przedsiębiorstwo PKS obsługiwało całą siatkę połączeń autobusowych w kraju, jednak po transformacji gospodarki i przekształceniu firmy w kilkadziesiąt oddziałów ich ponadregionalne znaczenie stale maleje. Firmy powstałe na bazie PKS skupiają się obecnie na realizacji połączeń lokalnych, w mniejszym stopniu regionalnych czy międzywojewódzkich (por. Książek 2014). Znajduje to również potwierdzenie w udziale połączeń realizowanych przez tego typu przedsiębiorstwa z analizowanych ośrodków. Jednakże w przypadku miast położonych bliżej stolicy przedsiębiorstwa wywodzące się z PKS-u nadal posiadają dość duże znaczenie w przewozach osobowych. Wysoki udział kursów tych firm jest obserwowany m.in. w: Mławie, Łomży, Ostrołęce czy Elblągu. Choć nie są to główne kierunki realizowanych usług przewozowych, to firmy czerpią z tych połączeń dość wysokie zyski finansowe.

PolskiBus.com wykreował się jako ważne przedsiębiorstwo transportowe, które realizowało kursy pasażerskie pomiędzy głównymi miastami kraju. Dynamiczny system kształtowania cen biletów, których cena rozpoczyna się od kilku złotych, powoduje to, że firma jest znaczącym graczem wśród przedsiębiorstw przewozowych ze strefy *low-cost*. Oferuje kursy w niskiej cenie, z rozbudowaną, stałą siatką połączeń, realizowanych codziennie, bez względu na dni świąteczne. Dodatkowym atutem są

wysokiej jakości tabor oraz możliwość obsługi klientów krajowych i zagranicznych za pomocą dwujęzycznej platformy internetowej. Rozwój firmy w kilku przypadkach doprowadził do likwidacji wielu kursów konkurencyjnych firm przewozowych, które nie wytrzymały presji cenowej nałożonej przez nowego przewoźnika (m.in. na trasie Wrocław–Kraków)¹⁰.

Przedsiębiorstwem, które może obecnie skutecznie konkurować z Polskim Busem na większości z analizowanych tras, jest spółka PKP Intercity. W przypadku przedsiębiorstw kolejowych o zasięgu regionalnym silniejsza konkurencja zaznacza się zaledwie w kilku miastach (m.in. Radom, Siedlce, Łódź), głównie ze względu na prowadzony ruch aglomeracyjny wiążący się z codzienną obsługą pasażerów dojeżdżających do Warszawy. Z kolei na dłuższych odcinkach, pozaaglomeracyjnych, największą rolę odgrywa PKP Intercity. Jego połączenia skutecznie konkurują z połączeniami Polskiego Busa, głównie ze względu na czas podróży (tabela 3). Niewątpliwie ważnym atutem połączeń kolejowych ze stolicą jest lokalizacja dworców, które w badanych ośrodkach położone są w centrach. Przystanki Polskiego Busa w przypadku stolicy są ulokowane poza ścisłym centrum, w rejonie stacji metra Młociny i Wilanowska, które są oddalone od Dworca Centralnego o ok. 20 minut przejazdu metrem, co generuje dodatkowe koszty finansowe oraz czas przejazdu.

Tabela 3

Porównanie czasu i cen połączeń Polskiego Busa i PKP Intercity
(wybrane miasta, stan na koniec 2015 r.)

Miasto	Polski Bus			PKP Intercity		
	liczba połączeń	średni czas połączenia [min]	średnia cena przejazdu [zł]	liczba połączeń	średni czas połączenia [min]	średnia cena przejazdu [zł]
Opole	2	370	22	7	180	100
Łódź	17	145	26	16	100	25
Białystok	8	170	26	13	140	30
Radom	22	100	23	5	135	29,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych przewoźników.

Kolej ponadto skutecznie konkuruje pod względem cen przejazdu. W ostatnich latach wprowadzono nowe oferty przewozowe w PKP Intercity, które skutecznie obniżyły koszty podróży pociągami klasy ekonomicznej i ekspresowej. Dodatkowo istniejąca oferta honorująca dodatkowe ulgi wynikające z ustaw (dla studentów, uczniów) oraz ulgi wykupione powoduje, że kolej jest nadal konkurencyjna, również ze względu na

¹⁰ <http://www.lajkonikbus.pl/Kursy-LAJKONIK-Sp--J-.php> (dostęp 2 lutego 2016). Co ważne, po likwidacji tych kursów Polski Bus podwyższył ceny przejazdu do wysokości średniej oferowanej przez innych przewoźników.

cenę przejazdu. Ponadto interesujące wydaje się wprowadzanie przez spółkę PKP Intercity promocji cenowych na konkretne trasy (np. bilet abonamentowy na trasie do Białegostoku).

6. Podsumowanie

Zasięg i renoma Polskiego Busa są znane na polskim rynku przewozowym. Jego działania związane z polityką niskich cen, kształtowanych dynamicznie przez system sprzedaży, wiążą się z protestami lokalnych firm przewozowych (Dybalski 2015). Pomimo tego należy podkreślić, że sytuacja przewozowa na rynku miast średnich w Polsce centralnej i wschodniej uległa bardzo wyraźnej zmianie. Dotychczasowi przewoźnicy, oferujący jako jedyni kursy międzywojewódzkie z analizowanych miast, będą musieli sprostać nowej konkurencyjnej firmie, która znacząco zmieniła obraz krajowego transportu pasażerskiego.

Zjawisko to jest na tyle nowe, że bardzo trudno nakreślić jakąkolwiek drogę przemian rynku przewozowego tych miast¹¹. Ważnym elementem jest jednak samo wejście na ten rynek i rozszerzenie działalności przez przewoźnika niezależnego z kapitałem zagranicznym, posiadającego olbrzymią przewagę konkurencyjną zarówno pod względem jakości usług, jak i oferowanych cen (Dybalski, Madryjas 2015). Z drugiej strony z zainteresowaniem należy popatrzeć na rosnącą rolę PKP Intercity w aspekcie połączeń międzyregionalnych. Jest to jedyny podmiot konkurujący z Polskim Busem na skalę ogólnopolską. Modernizacje infrastruktury torowej, peronowej oraz taboru, które przebiegają od kilku lat, obecnie skutecznie zmieniają postrzeganie i komfort podróży kolejną przez pasażerów. Nowoczesne pociągi, szybsze połączenia międzymiastowe, niższe ceny biletów mogą skutecznie ukształtować nową strukturę przewozów pasażerskich zarówno w miastach średnich, jak i największych aglomeracjach. Powyższy artykuł jest jedynie nakreśleniem istotnych przekształceń, które rozpoczęły cykl zmian na rynku przewozów pasażerskich miast średnich Polski wschodniej i centralnej. Przeprowadzone badanie stanowi przyczynek do kolejnych badań empirycznych w zakresie działalności przewoźników niezależnych i ich roli na polskim rynku usług transportu publicznego.

Bibliografia

- Chodkowska-Miszczuk J., 2006, *Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski*, „Przegląd Geograficzny” 78, t. 2.
- Ciepał E., 2013, *Rola miejskiego transportu zbiorowego w Opolu w świetle wyników badań ankietowych*, „Studia Miejskie” t. 10.

¹¹ Dynamika zmian transportu zbiorowego na analizowanych rynkach jest bardzo istotna. Aktualnie rozpoczyna się etap konkurencji pomiędzy PKP Intercity a Polskim Busem na trasach dalekobieżnych (np. Warszawa–Gdańsk, Warszawa–Olsztyn).

- Dybalski J., 2015, *PolskiBus odpowiada lubelskim busiarzom: Konkurujemy uczciwie*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/polskibus-odpowiada-lubelskim-busiarzom-konkurujemy-uczciwie-50355.html> (dostęp 1 lutego 2016).
- Dybalski J., Madryjas J., 2015, *PolskiBus tnie połączenia. Konkurencja ze strony Pendolino?*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/polskibus-tnie-polaczenia-konkurencja-ze-strony-pendolino-51011.html> (dostęp 1 lutego 2016).
- Jandula M., 2016, *Polski Bus całkowicie znika z Olsztyna*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/polski-bus-calkowicie-znika-z-olsztyna-51077.html> (dostęp 1 lutego 2016).
- Książek S., 2014, *Przestrzenne następstwa deregulacji transportu autobusowego na przykładzie powiatu świdnickiego*, „Transport Miejski i Regionalny” 6.
- Parkitny W., 2012, *Jakość a konkurencja w przewozach pasażerskich. Studium przypadku dla pasażerskich przewozów drogowych*, „Czasopismo Techniczne” z. 14.
- Pastuszka J., 2014, *Polskibus.com świętuje swoje trzecie urodziny*, „Autobusy” 10.
- Struska P., 2011, *Konkurencyjność przewoźników w transporcie zbiorowym na terenie gminy Czernichów*, „Czasopismo Techniczne” z. 3.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, „Przegląd Geograficzny” t. 79 z. 1.
- Taylor Z., Ciechański A., 2013, *Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I*, „Przegląd Geograficzny” z. 85, t. 2.
- Thuczak A., 2013, *Determinanty wyboru środka komunikacji miejskiej na przykładzie Opola*, „Studia Miejskie” t. 10.
- Toruński J., 2009, *Jakość usług transportowych w przewozach pasażerskich*, „Zeszyty Naukowe Akademii Podlaskiej w Siedlcach. Administracja i Zarządzanie” nr 82.
- Zdanowski W., 2012, *Rozwój czy regres. Przyszłość transportu publicznego w Polsce i na Dolnym Śląsku w perspektywie 2020*, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Wrocław.
- <http://www.lajkonikbus.pl/Kursy-LAJKONIK-Sp--J-.php> (dostęp 2 lutego 2016).
- <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/rusza-polskibus-gold-luksusowa-uslugu-polskiegobusa-50358.html> (dostęp 1 stycznia 2016).
- www.polskibus.com (dostęp 15 stycznia 2016).

WPLYW NIEZALEŻNEGO PRZEWOŹNIKA PASAŻERSKIEGO (POLSKIBUS.COM) NA RYNEK PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH Z MIAST ŚREDNIEJ WIELKOŚCI

ABSTRAKT: Celem artykułu jest przedstawienie zmian udziałów poszczególnych grup przewoźników (autobusowych i kolejowych) oraz odniesienie do przemian rynku przewozów pasażerskich po wprowadzeniu kursów przewoźnika niezależnego (PolskiBus.com) o dużym potencjale. Wspomniano również o historii i rozwoju przedsiębiorstwa na terenie Polski oraz skomentowano dane dotyczące udziału poszczególnych stron konkurujących w ofercie przewozowej na badanych trasach. Artykuł wpisuje się w problematykę badań transportu regionalnego, silnie oddziałującego na rozwój miast i ich dostępność. Dodatkowo autorzy dokonali oceny roli przewoźnika w ramach polityki transportowej regionu i kompleksowej obsługi w ramach publicznego transportu zbiorowego.

SŁOWA KLUCZOWE: transport, PolskiBus.com, przewoźnik *low-cost*, konkurencyjność