

Tomasz Chaberko¹Paweł Kretowicz²

KONKURENCYJNOŚĆ W LOKALNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM A SPOŁECZNA ROLA PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH (NA PRZYKŁADZIE POWIATU GORLICKIEGO)

Liberalizacja i deregulacja rynku samochodowych przewozów pasażerskich miała na celu dostosowanie ich funkcjonowania do wymogów rynkowych. Przemiany te na pierwszym miejscu postawiły rachunek ekonomiczny, pozwalając organizatorom transportu i przewoźnikom zapomnieć o społecznej roli komunikacji zbiorowej. Zapewnienie pewnego „minimum komunikacyjnego” przestało być priorytetem, dlatego niektóre peryferyjne położone miejscowości stanęły przed problemem bardzo słabej obsługi komunikacyjnej. Celem artykułu jest wskazanie mechanizmów konkurencji na rynku transportowym średniej wielkości miasta powiatowego. Szczególny nacisk położono na konkurencję prywatnych i publicznych przewoźników, która posiada pozytywne i negatywne cechy z punktu widzenia społeczności lokalnych. Starano się uzasadnić niezbędną rolę przewoźników publicznych w systemie transportowym powiatu, a także trudności funkcjonowania tych podmiotów w przededniu wejścia w życie nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Wprowadzenie

Urynkowanie działalności przewozowej spowodowało powstanie licznych, niewielkich przedsiębiorstw przewozowych, które zaczęły przejmować połączenia lokalne. Pojawiły się również większe firmy, które wkraczając na rynek przewozów regionalnych i międzyregionalnych, zagroziły dalekobieźnym kursom PKS i przewozom kolejowym. W konsekwencji uprzywilejowaną pozycję utraciły zarówno przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej (które dominowały w transporcie lokalnym, regionalnym i krajowym), jak i zakłady Miejskiej Komunikacji Samochodowej (które dotąd nie miały konkurencji w transporcie miejskim

i podmiejskim). Co więcej, zainicjowane w drugiej połowie lat 90. procesy prywatyzacji lokalnych PKS okazały się niedostatecznym remedium na ich słabą pozycję konkurencyjną względem pozostałych przewoźników. Podobne problemy napotkały miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne, zwłaszcza na trasach podmiejskich dużych i średnich miast. Podmioty te, podległe reaktywowanym po 1990 roku samorządom gmin, zachowały udział przede wszystkim w rynku przewozów miejskich.

Obszar badań i źródła danych

W artykule przedstawiono sytuację na rynku przewozów w powiecie gorlickim. Jest on jednym z wielu w województwie małopolskim obszarów o silnej konkurencji pomiędzy przewoźnikami. Powiat gorlicki cechuje specyficzna sytuacja w zakresie przekształceń lokalnego PKS. Przedsiębiorstwo PKS Gorlice w 2005 roku zostało sprywatyzowane i stało się własnością inwestora zagranicznego – francuskiej Veolii. W wyniku polityki nowego właściciela w powiecie doszło do redukcji liczby kursów na rzadko spotykaną skalę [9]. Na początku 2011 roku przedsiębiorstwo to obsługiwało jedynie cztery trasy lokalne w całym powiecie (Gorlice–Sitnica, Gorlice–Jasionka, Gorlice–Bartne, Gorlice–Wapienne), z czego trzy ostatnie funkcjonują głównie na potrzeby przewozów szkolnych. Na rynek powiatu gorlickiego wkroczył nawet przewoźnik z sąsiedniego powiatu, a mianowicie PKS Jasło.

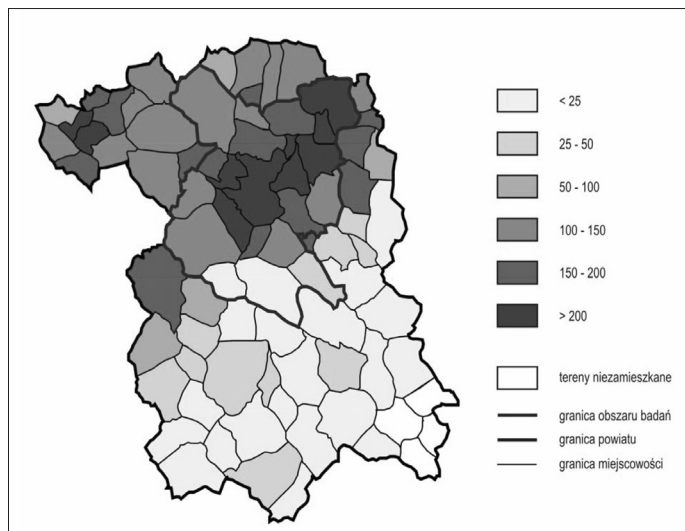
W konsekwencji w powiecie pozostał tylko jeden przewoźnik publiczny – Miejski Zakład Komunikacyjny z Gorlic. MZK świadczy usługi przewozowe na terenie siedmiu gmin powiatu gorlickiego (w tym jednej miejskiej i jednej miejsko-wiejskiej). Obszar niniejszego opracowania stanowią miejscowości, w których obecny jest zarówno MZK Gorlice, jak i prywatni przewoźnicy (rys. 1). Dodatkowo, uwzględniono dwie miejscowości, z których gorlicki przewoźnik wycofał się w ostatnich latach.

W roku 2010 MZK dojeżdżało do 19 miejscowości, w których zamieszkiwało łącznie 33,8 tysięcy osób. Stanowiło to 31,6% populacji powiatu, w tym najgęściej zaludnione obszary podmiejskie (rys.1). Obecnie przedsiębiorstwo to po-

¹ Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, tchaberko@geo.uj.edu.pl

² Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, p.kretowicz@geo.uj.edu.pl

siada 14 linii, w tym jedną w transporcie miejskim oraz jedną międzymiastową (Gorlice–Biecz). W ostatnich latach zdecydowaną większość z nich dotknęła redukcja liczby kursów. Od 1990 roku w zależności od trasy wystąpił spadek liczby kursów od 10 do 40%. Największe ograniczenie liczby kursów zaobserwowano we wsiach położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych w kierunku północnym i wschodnim od Gorlic. Są to kierunki o najintensywniejszej działalności prywatnych przewoźników, jako najbardziej dla nich opłacalne. Liczbę kursów utrzymano w małych miejscowościach, położonych przy drogach gminnych i powiatowych.



Rys. 1. Granice obszaru badań na tle gęstości zaludnienia w powiecie gorlickim w 2009 r. (w podziale na miejscowości)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Podstawowym źródłem danych były rozkłady jazdy oraz cenniki biletów przewoźników kursujących w obszarze podmiejskim Gorlic. Pod uwagę wzięto następujące rozkłady jazdy i cenniki:

- udostępnione przez MZK Gorlice Sp. z o.o., obejmujące wszystkie linie komunikacyjne tego przewoźnika;
- udostępnione przez Wydział Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Gorlicach, obejmujące linie regularne wszystkich przewoźników świadczących usługi w obrębie powiatu gorlickiego, według stanu na koniec 2010 roku;
- opublikowane na stronach internetowych przewoźników świadczących usługi na trasach przekraczających granice powiatu gorlickiego.

Pominięto kursy dalekobieżne, które ze względu na obsługę tylko wybranych przystanków nie są użyteczne w transporcie podmiejskim oraz uruchomione niedawno przejazdy kolejowej komunikacji autobusowej (zastępczej, trzy pary połączeń dziennie). Nie uwzględniono również przejazdów w całości odbywających się w obrębie granic administracyjnych miasta oraz autobusów szkolnych. Szacuje się, że pozyskane dane obejmują około 90–95% wszystkich kursów w obszarze podmiejskim Gorlic.

Wszystkie analizy przeprowadzono przy uznaniu przystanku Gorlice Legionów za najważniejszy z punktu obsługi komunikacyjnej centrum Gorlic. Dla kursów, które nie przebiegają przez ten przystanek, czas i cenę dojazdu do miasta podano względem przystanków Gorlice Forest lub Gorlice Zawodzie–Basen (znajdujące się w odległości nie większej niż 1 km od centrum miasta).

Konkurencja przewoźników publicznych i prywatnych

Zgodnie z Ustawą z dnia 25 września 1981 roku o przedsiębiorstwach państwowych podstawowym celem funkcjonowania przewoźników w transporcie miejskim miało być zaspokajanie potrzeb ludności. Byli więc oni traktowani jako podmioty użyteczności publicznej, a ich usługi – jako podstawowe dla społeczeństwa – miały cechować się ekonomiczną dostępnością dla mniej zamożnych grup ludności i pełną informacją o zasadach korzystania z nich. Powinny być też świadczone lub zamawiane przez władze publiczne [8]. Realizacja usług przewozowych, gdy priorytetem jest dobro społeczne, zazwyczaj wiąże się z niską rentownością. W literaturze niekiedy spotykany jest postulat o finansowaniu nierentownych kursów przez zysk z nadwyżek przychodów na najbardziej uczęszczanych trasach. W praktyce osiągnięcie celów społecznych wymaga dotowania przewoźników przez władze, zwłaszcza w warunkach ostrej konkurencji przewoźnika publicznego z prywatnymi.

Według Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym zaspokajanie potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gminy. Poddanie miejskiego i podmiejskiego transportu zbiorowego zasadom wolnej konkurencji sprowadza rolę władz miasta i powiatu do wydawania zezwoleń na kursowanie, nie daje natomiast wytycznych i narzędzi do realizacji konsekwentnej polityki transportowej. Pozostawianie zaspokajania potrzeb przewozowych rynkowi jest poniekąd korzystne dla władz samorządowych, gdyż minimalizuje nakłady finansowe na transport. Nie zawsze jest to jednak korzystne dla społeczeństwa. Dlatego w małych i średnich miastach coraz częściej podkreśla się korzystne efekty płynące z tzw. konkurencji regulowanej [4]. Miasto pełni w niej funkcję organizatora, a realizator usług przewozowych wyłoniony zostaje w drodze przetargu.

Podobnie jak lokalne przedsiębiorstwa PKS miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne wykazują pewną przewagę nad przewoźnikami prywatnymi, dzięki:

- ugruntowanej przez wiele lat pozycji na rynku lokalnym (przyzwyczajenia pasażerów, zaufanie do stabilnej taryfy i oferty),
- posiadaniu zajezdni i zaplecza warsztatowego,
- doświadczeniu w prowadzeniu działalności (znajomość potrzeb przewozowych i oczekiwań pasażerów, tradycje współpracy z władzami lokalnymi, znajomość prawa),
- wsparciu samorządów (zależy od uwarunkowań miejscowych).

Generalnie zjawisko konkurencji w przewozach lokalnych jest korzystne dla pasażera, przed którym otwiera się

szeroka oferta połączeń, zróżnicowana pod względem kierunków, cen biletów, godzin odjazdów. Co zrozumiałe, prywatni przewoźnicy nastawieni są wyłącznie na maksymalizację zysku z prowadzonej działalności, z czym wiąże się znaczne zróżnicowanie w zakresie obsługi komunikacyjnej regionu. Oznacza to, że miejscowości o małej liczbie ludności, położone w trudno dostępnych, peryferyjnych obszarach nie mogą liczyć na znaczne zainteresowanie ze strony komunikacji prywatnej.

Prywatnym przewoźnikom prowadzenie działalności znacząco ułatwia:

- łatwość w zdobywaniu dominującej pozycji na rynku dzięki atrakcyjnej ofercie cenowej i rozkładom jazdy;
- elastyczność w dostosowaniu tras i rozkładów jazdy;
- krótszy czasu przejazdu;
- niższy koszt użytkowania taboru, z reguły minibusowego;
- brak kontroli i elastyczność przepisów Ustawy z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym, dopuszczającej swobodne uruchamianie i zawieszenie kursów, nie tworzącej realnych narzędzi nadzoru nad stosowanymi praktykami konkurencyjnymi;
- brak konieczności świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej;
- możliwość korzystania z różnego rodzaju dotacji przedmiotowych;
- niewielki zakres postaw roszczeniowych wobec przewoźników prywatnych ze strony pasażerów.

Wszyscy przewoźnicy muszą też konkurować z rozwojem indywidualnej motoryzacji, która coraz większą rolę odgrywa zwłaszcza na obszarach podmiejskich [10, 12, 17]. Znaczenie prywatnych samochodów zaczęło wzrastać po zmianie modelu dojazdów do miast. Obecnie dojazdy nie są już tak bardzo ujednolicone czasowo – zakłady przemysłowe, punkty usługowe, biura, sklepy, szkoły rozpoczynają i kończą pracę o różnych godzinach. Przewoźnikom trudniej jest więc sprostać potrzebom wszystkich pasażerów.

Konkurencyjność w zakresie liczby i częstotliwości kursowania

Kluczowym czynnikiem konkurencyjności w transporcie jest liczba kursów oferowanych przez przewoźników. Badania pokazują, że na krótkich odcinkach największe znaczenie dla pasażera ma częstotliwość połączeń, a w mniejszym stopniu cena i czas przejazdu. Dużą wagę ma rozplanowanie liczby połączeń w ciągu dnia, pomiędzy godziny szczytu i okresy o mniejszej frekwencji oraz w ciągu tygodnia, pomiędzy dni robocze i weekendy.

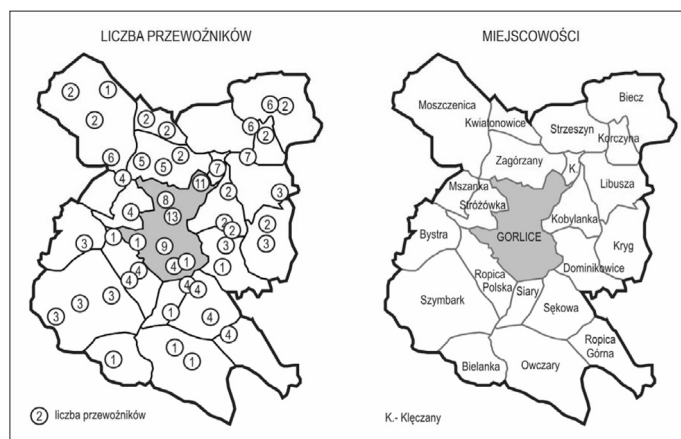
W przypadku przejazdów nieregularnych i okazjonalnych wybór przewoźnika jest najczęściej przypadkowy. Dzienna liczba kursów decyduje natomiast o wyborze przewoźnika w przypadku regularnych, codziennych podróży. Gdy pasażer ma do wyboru kilka firm przewozowych, prawdopodobnie skorzysta on z usług przewoźnika, który oferuje największą liczbę kursów i bilety okresowe.

Obszar powiatu gorlickiego cechuje brak współpracy przedsiębiorstw w zakresie ustalania przebiegu linii komunikacyjnych, taryf i rozkładów jazdy. Przy dużej liczbie małych przewoźników, obsługujących z reguły od jednej do czterech tras, zarówno możliwości swobodnej zmiany tras, jak i rozkładów jazdy, system transportowy powiatu ulega dezintegracji. Przynosi to negatywne skutki w postaci braku pełnej i spójnej informacji dla pasażerów, dublowania się połączeń i niestabilności systemu. Rozwiązaniem jest integracja przewoźników w postaci zrzeczeń, jednakże w wypadku nieprzystąpienia do niego wszystkich firm (tak jak np. w Nowym Sączu i Zakopanem) nie odniesie to pożądanego skutku. Liczbę przewoźników obecnych na wybranych przystankach w obszarze podmiejskim Gorlic przedstawia rysunek 2.

Do centrum Gorlic dojeżdża przynajmniej 13 przewoźników lokalnych. Najwięcej kursuje ich po drodze krajowej nr 28 w kierunku Biecza (7 firm przewozowych). Zaliczyć do nich należy PKS Jasło, które wykorzystało wycofanie się z tej trasy przez gorlickie przedsiębiorstwo PKS Veolia. Na tej samej drodze w kierunku Nowego Sącza przewoźników jest trzech, lecz jeden ma pozycję zdecydowanie dominującą. Występuje tu przypadek przejęcia rynku przez przewoźnika ponadlokalnego, łączącego Gorlice z ośrodkiem wyższego rzędu, czyli Nowym Sączem. Dlatego ogromnym problemem dla przedsiębiorstwa miejskiej komunikacji zbiorowej w obszarach podmiejskich jest konkurencja z przewoźnikami międzymiastowymi, którzy często całkowicie opanowują trasy przebiegające po drogach głównych.

Porównania liczby kursów MZK Gorlice z pozostałymi przewoźnikami łącznie dokonano dla dnia powszedniego w czterech przedziałach czasowych (4:00–9:00, 9:00–14:00, 14:00–19:00, 19:00–23:00) oraz dla soboty i niedzieli (cały dzień). Biorąc pod uwagę dużą liczbę przewoźników prywatnych oraz ich dzienną częstotliwość kursowania, przedsiębiorstwo MZK Gorlice ma na większości tras niewielki udział w ogólnej liczbie kursów (rys. 3).

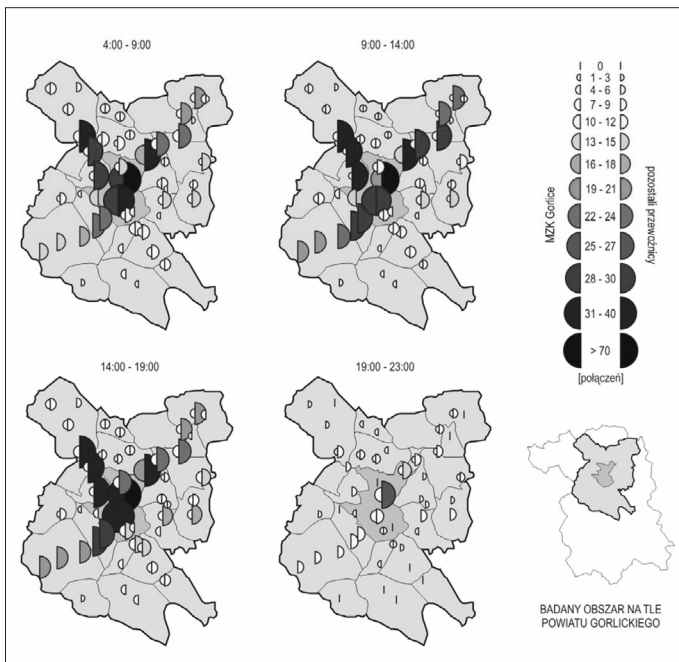
Nieliczne są miejscowości, gdzie przedsiębiorstwo publiczne jest jedynym przewoźnikiem. Należą do nich Siary i Owczary, które w przyjętych przedziałach czasowych obsłu-



Rys. 2. Liczba przewoźników kursujących z wybranych przystanków i miejscowości w obszarze podmiejskim Gorlic w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

giwane są przez 2–4 połączeń (po 19:00 jedno) z centrum Gorlic. MZK Gorlice obsługuje również niektóre przysiółki, gdzie nie docierają inni przewoźnicy, np. Pustki w Dominikowicach oraz północną część Ropicy Polskiej (kursy o każdej porze dnia). Ponadto MZK kursuje do niektórych dzielnic w Gorlicach, gdzie nie udaje się żaden inny przewoźnik (ul. Kochanowskiego, ul. Zamkowa). Na pozostałych liniach porównywalną z innymi przewoźnikami liczbę połączeń MZK Gorlice posiada jedynie na trasie do Kwiatonowic, jest też jedynym przewoźnikiem oferującym w tej wsi kursy po godzinie 19:00.



Rys. 3. Liczba połączeń autobusowych MZK Gorlice i przewoźników prywatnych w obszarze podmiejskim Gorlic o różnych porach dnia (poniedziałek–piątek) w 2010 roku

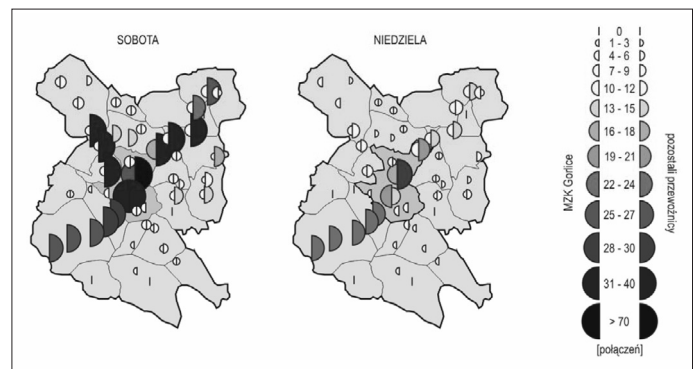
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

W godzinach porannych nieznacznie większą liczbę kursów przewoźnicy prywatni posiadają na trasie do Kobyłanki, natomiast MZK Gorlice jest tam bardziej konkurencyjne w godzinach 9:00–19:00. Niekorzystny natomiast jest brak kursów w godzinach wieczornych, gdyż o wyborze przewoźnika (decyzja kupna biletu okresowego) może decydować możliwość podróżowania także w godzinach wieczornych. Podobna sytuacja występuje w Bystrej i w centrum Moszczenicy, gdzie przewaga przewoźników prywatnych w liczbie kursów nie jest znaczna, ale w godzinach wieczornych nie można już skorzystać z usług MZK Gorlice. Przewoźnik ten znacznie ustępuje innym przedsiębiorstwom łącznie w Zagórzanach, lecz tylko w godzinach porannych. To tutaj przewoźnik największy (kursy pozostałych rozkładają się na cztery firmy), dlatego jest szansa na dominację na tej trasie w przewozach na podstawie biletów okresowych.

Na głównych ciągach komunikacyjnych przewaga prywatnej komunikacji jest miejscami bardzo wyraźna. Tak jest na trasie do Dominikowic i Krygu, trasie w kierunku Biecza i linii do Moszczenicy Krzyżówki przez Stróżówkę i Mszankę. Na trasie w stronę Grybowa i Nowego Sącza, gdzie liczba

kursów komunikacji prywatnej również należy do najwyższej, MZK Gorlice nie jest obecne. W obszarach silnie zdominowanych przez przewoźników prywatnych nowych klientów zyskać można jedynie, obsługując wsie i części wsi położone w dalszej odległości od głównych dróg (Wola Łużańska, centrum Mszanki, przysiółki Bystrej i Szymbarku).

Zapewnienie połączeń o charakterze użyteczności publicznej wymaga dotowania przewozów przez władze, zwłaszcza w warunkach ostrej konkurencji przewoźnika publicznego z prywatnymi. Kursy nierentowne to z reguły połączenia odbywające się do miejscowości o małej liczbie ludności, położonych peryferyjnie, w godzinach wieczornych i weekendy. Jak pokazała wcześniejsza analiza, tylko w nielicznych przypadkach MZK Gorlice pozostaje głównym przewoźnikiem po godzinie 19:00. Natomiast w weekendy, a szczególnie w niedziele w wielu miejscowościach gorlicki przewoźnik wyraźnie dominuje pod względem liczby połączeń z Gorlicami (rys. 4).



Rys. 4. Liczba połączeń autobusowych MZK Gorlice i przewoźników prywatnych w obszarze podmiejskim Gorlic w soboty i niedziele w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

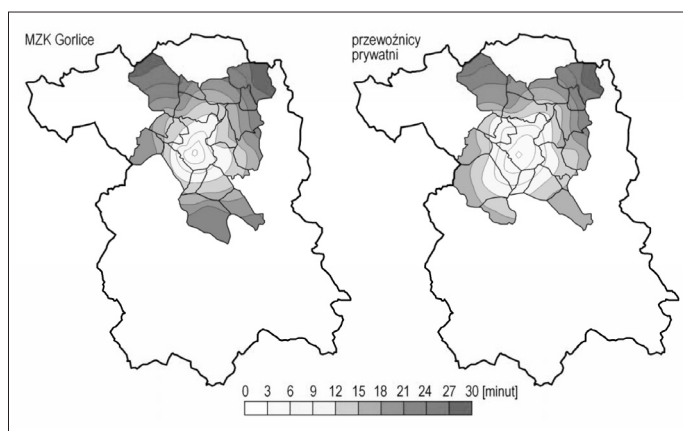
W soboty konkurencyjność MZK Gorlice pod względem liczby połączeń jest nieco wyższa niż w dni powszednie w gminie Sękowa. Tylko nieznacznie gorlicki przewoźnik ustępuje komunikacji prywatnej w Moszczenicy, Bystrej oraz Kobyłance. Zauważyć należy również wyższą liczbę kursów MZK Gorlice na Osiedle Górne, gdzie w dni nauki szkolnej (znajduje się tu jedna z największych w Gorlicach szkół) zdecydowanie dominowali przewoźnicy prywatni. W pozostałych obszarach, podobnie jak w dni robocze, występuje dominacja reszty przedsiębiorstw, zwłaszcza na drodze krajowej nr 28 oraz drodze wojewódzkiej nr 977. Natomiast w niedziele MZK Gorlice jest jedynym przewoźnikiem obsługującym gminę Sękowa i centrum Moszczenicy. Nieznacznie ustępuje liczbą kursów do Biecza i Moszczenicy Krzyżówki, które w dni powszednie odznaczały się zdecydowaną przewagą komunikacji prywatnej. Okazuje się, że w niedziele i święta wielu prywatnych przewoźników w ogóle nie wykonuje kursów, które są dla nich nieopłacalne z powodu niskiej frekwencji. Kursowanie w niedziele z całą pewnością bardzo pozytywnie wpływa na wizerunek MZK Gorlice i jest jednym z ważniejszych elementów funkcjonowania tego przewoźnika jako przedsiębiorstwa realizującego priorytet dla potrzeb społecznych.

Konkurencyjność w zakresie ceny, czasu przejazdu i oferty biletowej

Do podstawowych czynników wpływających na czas podróży komunikacją autobusową należą: prędkość, bezpośredniość (brak konieczności przesiadania się), punktualność, a także decydująca o czasie dojścia lokalizacja przystanków [5]. Czas przejazdu środkami transportu zbiorowego może być istotnym elementem konkurowania między przewoźnikami, lecz tylko w przypadku, gdy co najmniej jeden z nich oferuje przejazd znacznie szybszy.

Konkurowanie za pomocą atrakcyjnego czasu przejazdu jest jednak mało realne na obszarze powiatu gorlickiego. Nawet najdłuższa trasa podmiejska (Gorlice–Biecz) nie daje możliwości wyróżnienia się za pomocą czasowych „oszczędności”. Różnice w czasie występują jedynie wtedy, gdy przewoźnik wykonuje wjazd kieszeniowy lub wybiera dłuższą trasę przez większą liczbę miejscowości. W większości przypadków różnice w czasie przejazdu wynikają z typu użytkowanych pojazdów (przedsiębiorstwa dysponujące mniejszymi pojazdami, układają rozkłady jazdy o krótszym czasie przejazdu).

Rozkłady jazdy zgłaszane są przez przewoźnika odpowiednim komórkom administracji publicznej wraz z wnioskiem o zezwolenie na wykonywanie przewozów. Na ich podstawie stwierdzono nieznacznie krótszy (o 3–6 minut) średni czas przejazdu komunikacji prywatnej (rys. 5).



Rys. 5. Średni czas przejazdu pojazdów MZK Gorlice i przewoźników prywatnych do przystanku Gorlice Legionów w 2010 roku

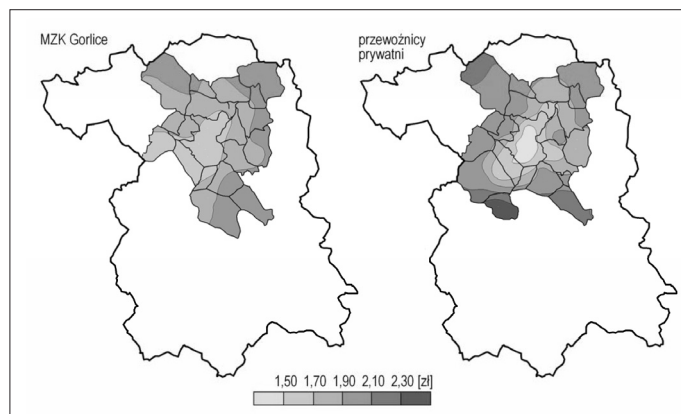
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

Prywatni przewoźnicy zadeklarowali szybszy czas przejazdu zwłaszcza przez teren miasta. Ponadto oferują oni krótszą podróż z Bystrej, Sękowej, Mszanki, Stróżówki i Moszczenicy. Wynika to z faktu, że większość kursów wykonują drogą wojewódzką nr 977, czyli najkrótszą trasą do Gorlic. Natomiast część kursów MZK Gorlice do Moszczenicy prowadzi przez Zagórzany. Podobna sytuacja występuje w Kobylance i Libuszy, dokąd można dostać się zarówno przez dzielnicę Glinik Mariampolski, jak i położoną na południu miasta dzielnicę Sokół. Średni czas przejazdu na najważniejszej linii obsługiwanej przez MZK Gorlice – do Biecza – jest zbliżony do przewoźników prywatnych. Podsumowując, należy zaznaczyć, że krótszy przejazd przewoźników prywatnych wynika po części z wyższej prędkości

komunikacyjnej uzyskanej dzięki lżejszemu taborowi, a po części z deklarowania nie zawsze realnego do wykonania rozkładu jazdy (zwłaszcza na odcinkach w granicach Gorlic). Warto tu wspomnieć o znacznym zatłoczeniu gorlickich ulic, zwłaszcza w okresie popołudniowego szczytu komunikacyjnego i w dzień targowy (wtorek). Powoduje to znaczne wydłużenie przejazdu autobusów kursujących wzdłuż ulic Kościuszki i Bieckiej. Zatory tworzące się w rejonie przystanku Gorlice Forest obejmują nierzadko kilkanaście pojazdów komunikacji zbiorowej jadących z kierunku dzielnicy Glinik.

Ceny biletów są ściśle związane ze strategią działalności określonego przedsiębiorstwa na rynku. Dla prywatnych przewoźników wpływy z biletów i opłat to jedyny sposób osiągania dochodów z prowadzonej działalności. Obsługując jedynie wybrane trasy, niewielkie przedsiębiorstwa mogą łatwo skalkulować koszty i lokalne zapotrzebowanie. Priorytetem przedsiębiorstwa MZK Gorlice powinno być osiąganie określonych korzyści społecznych przy możliwie najniższych kosztach działalności. Korzyści te są z reguły bardzo trudne do oszacowania, przez co często nie są zauważane przez organizatora transportu publicznego (władze miasta). Zapomina się bowiem, że stworzenie sprawnego systemu transportowego, nawet jeśli kosztowne, jest podstawą wszelkiego dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego [6].

W obszarze podmiejskim Gorlic bilety jednorazowe MZK Gorlice są na większości tras tańsze od oferowanych przez przedsiębiorstwa prywatne (rys. 6). Niższa cena za usługi MZK Gorlice cechuje gminy położone na północny zachód od miasta, gdzie konkurencja ze strony przewoźników prywatnych jest szczególnie duża. Cena może tu być więc dużym atutem w walce o utrzymanie klientów. MZK Gorlice jest też wyraźnie bardziej konkurencyjny pod względem ceny biletu jednorazowego w miejscowościach położonych na południe od miasta. Ceny biletów jednorazowych z miejscowości o największej potencjalnej liczbie pasażerów w badanym obszarze (Biecz, Libusza) są zbliżone do oferty innych przewoźników. Komunikacja prywatna jest tańsza jedynie pomiędzy Gorlicami a Krygiem i Dominikowicami.



Rys. 6. Średnia cena biletu normalnego jednorazowego MZK Gorlice i przewoźników prywatnych do przystanku Gorlice Legionów w 2010 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie cenników

Wielu pasażerów codzienne przejazdy do pracy i szkół odbywa na podstawie biletów okresowych. Należy zauważyć, że nie wszyscy przewoźnicy w omawianym obszarze oferują bilety miesięczne, co z pewnością powoduje utratę części rynku na rzecz konkurentów. Sytuacja taka występuje na przykład na trasie do Kwiatonowic, gdzie bilet okresowy dostępny jest tylko w MZK Gorlice. Z kolei podróżowanie na trasie Gorlice–Biecz z wykorzystaniem biletu okresowego jednego przewoźnika powoduje jednoczesną rezygnację z przewozów oferowanych przez pięciu pozostałych obsługujących tę trasę. Ceny biletów miesięcznych w MZK Gorlice są zdecydowanie wyższe niż u przewoźników prywatnych. Występujące różnice osiągają nawet 20 zł (przejazdy do Zagórzan, Stróżówki, Dominikowic). Korzystając z usług gorlickiego przewoźnika, taniej można podróżować jedynie z Sękowej i Ropiczy Górnej.

Niewątpliwie do pozytywnych aspektów funkcjonowania MZK Gorlice należy taryfa związana ze strefami, gwarantująca stabilność i przejrzystość opłat. W przypadku większej liczby przewoźników pasażer nie zawsze wie, ile zapłaci za bilet, zwłaszcza w podróżach podmiejskich.

Konkurencja przewoźników na wybranych trasach

Powszechnym zjawiskiem w przewozach lokalnych jest rywalizacja przedsiębiorstw mająca na celu przyciągnięcie jak największej liczby pasażerów i opanowania części rynku lub wybranej trasy. Konkurencja przybierać może różne formy, począwszy od poszerzania oferty kursów i dostosowania godzin odjazdów do potrzeb społecznych, przez obniżanie cen biletów i oferowania ulg na przejazdy, po intensywne działania promocyjne i reklamowe. Należy pamiętać, że zjawisko konkurencji to nie tylko walka o pasażera, ale mechanizm sprzyjający adoptowaniu innowacji i redukcji kosztów oraz zwiększaniu produktywności i wartości firmy przewozowej [1].

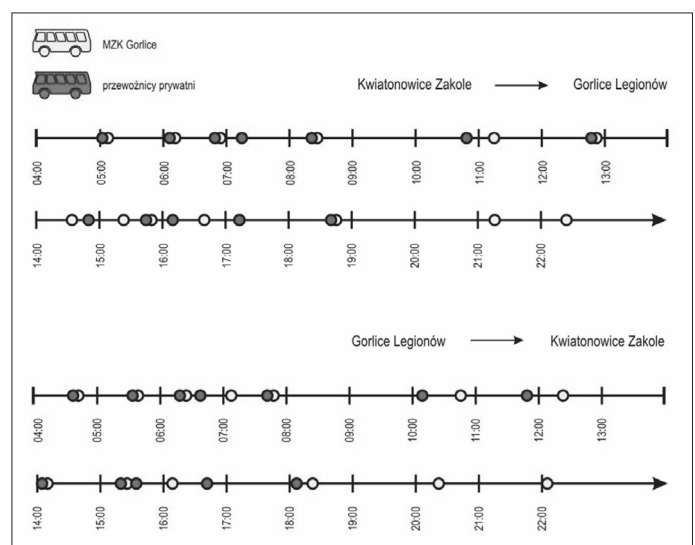
Niestety, liczne spostrzeżenia zarówno z literatury naukowej, jak i prasy codziennej wskazują na istnienie zjawiska nieuczciwej („dzikiej”) konkurencji. Rynek usług przewozowych jest szczególnie podatny na występowanie nieuczciwej konkurencji z powodu występowania niejednorodnych warunków opłacalności działania przewoźników prywatnych i publicznych [3].

W konsekwencji wyróżnić można praktyki nastawione na redukcję kosztów (np. niska dbałość o stan techniczny pojazdów, zatrudnianie kierowców bez obowiązkowych szkoleń, ograniczanie czasu na odpoczynek kierowców) oraz maksymalizację zysków (przewożenie większej liczby pasażerów niż dozwolona, kursowanie poza rozkładem jazdy). W warunkach liberalizacji przewozów nieuczciwym praktykom sprzyja nie tyle brak odpowiednich regulacji, co kontroli władz nad podmiotami świadczącymi usługi przewozowe. Niektóre praktyki są niemożliwie do uchwycenia bez ciągłego monitoringu ze strony odpowiednich służb (np. korzystanie przez przewoźników z przystanków bez uzgodnienia i odpłatności) [7]. Najpowszechniejsze zachowania nieetyczne obejmują odjazdy z przystanków krótko przed odjazdem innego przewoźnika. Właściwym organom trudno jest wychwycić tego typu praktyki na etapie analizy rozkładów jazdy, gdyż mogą dotyczyć one jedynie wybranych kursów czy pór dnia.

Przyglądając się połączeniom autobusowym na wybranych trasach w powiecie gorlickim, można zaobserwować nieliczne, choć niepokojące przypadki odjazdów różnych przewoźników o zbliżonych godzinach. Problem ten szczególnie dotyczy mniej uczęszczanych tras, gdzie obecnych jest dwóch przewoźników. Dla zobrazowania powyższego zjawiska zestawiono rozkładowe godziny odjazdów autobusów MZK Gorlice i przewoźnika prywatnego na trasie Gorlice Legionów–Kwiatonowice Zakole w dni powszednie (rys. 7).

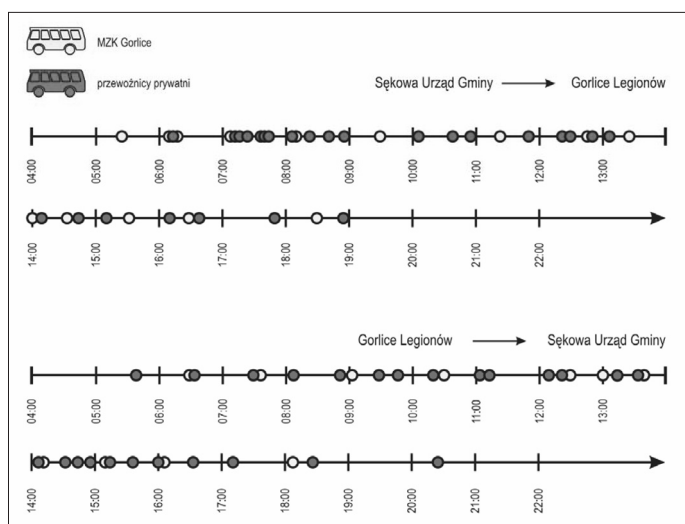
Uwagę zwracają zbieżne godziny odjazdów autobusów MZK Gorlice i prywatnego przewoźnika zwłaszcza w porannym i popołudniowym szczycie przewozowym. Spośród 26 kursów MZK Gorlice (w obu kierunkach) aż 14 poprzedzonych jest o kilka minut przez odjazdy przewoźnika prywatnego. W czasie najintensywniejszych przejazdów (4:00–9:00 do Gorlic i 14:00–19:00 do Kwiatonowic) prywatny przewoźnik aż w siedmiu przypadkach na osiem wyprzedza o 5–10 minut kursy MZK Gorlice. W konsekwencji połączenie pomiędzy Gorlicami a Kwiatonowicami, mimo że obsługiwane przez dwóch przewoźników, jest nieatrakcyjne dla pasażerów – autobusy kursują w tzw. stadzie. Brak koordynacji rozkładów jazdy znacznie zmniejsza możliwości wyboru godziny odjazdu i zwiększa czas oczekiwania. Bardziej racjonalny rozkład jazdy jest w godzinach 9:00–14:00, gdy nie występują już dojazdy do pracy i szkół. Co ciekawe, w tych godzinach przewoźnicy kursują w co najmniej 20-minutowych odstępach. Prywatny przewoźnik kończy kursy na omawianej trasie przed 19:00, podczas gdy autobusy MZK Gorlice kursują do późnych godzin wieczornych.

Rys. 8 przedstawia dzienny rozkład kursów na trasie Sękowa Urząd Gminy–Gorlice Legionów obsługiwanych przez czterech przewoźników. Również obserwuje się tu znacznie częstsze kursowanie autobusów w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, jednak już bez budzących poważne wątpliwości zbieżności w godzinach odjazdów poszczególnych autobusów.



Rys. 7. Godziny odjazdów MZK Gorlice i przewoźników prywatnych z przystanku Kwiatonowice Zakole do przystanku Gorlice Legionów i z powrotem w 2010 roku (dzień powszedni)

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy



Rys. 8. Godziny odjazdów MZK Gorlice i przewoźników prywatnych z przystanku Sękowa Urząd Gminy do przystanku Gorlice Legionów i z powrotem w 2010 roku (dzień powszedni)

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

W godzinach 7:00–9:00 odjeżdża z Sękowej aż 12 kursów do Gorlic, z czego większość to połączenia na potrzeby dowozu dzieci i młodzieży do szkół (z gminy Sękowa do szkół średnich w Gorlicach w roku szkolnym 2010/2011 uczęszczało około 250 osób). Częstotliwość kursowania autobusów z Gorlic w stronę Sękowej wzrasta w godzinach wczesnopopołudniowych. Zarówno wcześniej rano, jak i popołudniu kursy MZK Gorlice stanowią tylko niewielką część połączeń. W godzinach 7:00–9:00 są to dwa kursy, podczas gdy przewoźnicy prywatni oferują ich aż 10. Niemniej jednak w niektórych porach dnia MZK Gorlice jest jedynym przewoźnikiem, np. w bardzo wczesnych godzinach porannych (kurs do Gorlic po 5:00) oraz między 9:00 i 10:00.

Dzienny rozkład kursów MZK Gorlice w tym obszarze jest bardziej równomierny, a przewaga prywatnych przewoźników wynika ze znacznej liczby przejazdów w najatrakcyjniejszych porach. W przypadku przewozów codziennych na podstawie zakupionego biletu okresowego bardziej atrakcyjny okazuje się przewoźnik posiadający stałą i równomierną liczbę kursów w ciągu dnia, zwiększa dla pasażerów możliwość wyboru godzin odjazdów.

Podsumowanie

Powiat gorlicki jest przykładem regionu, gdzie prywatni przewoźnicy zdominowali rynek transportowy. Przyczynili się tym samym do wycofania lub ograniczenia kursów przewoźników publicznych. Ostatnie z działających tu publicznych przedsiębiorstw transportowych (MZK Gorlice) funkcjonuje w warunkach niezwykle silnej konkurencji. Konkurencję tę nierzadko wygrywają prywatni przewoźnicy, oferując więcej połączeń, krótszy czas przejazdu i niższe ceny biletów okresowych.

Występuje też tu sytuacja słabej obsługi peryferyjnie położonych miejscowości, która jest skutkiem urynkowienia usług transportowych. Należy podkreślić, że obsługa tych miejscowości uległa w ostatnich latach poprawie na

skutek konkurencji między przewoźnikami (niższe ceny). Istnieje jednak realne zagrożenie podwyższania cen dominującego przewoźnika prywatnego po wycofaniu się przewoźników publicznych z nierentownych linii. Ponadto część przewoźników prywatnych nie jest skłonna do uruchamiania istotnych z punktu widzenia społecznego połączeń w godzinach wieczornych oraz w dni wolne od pracy. Inne problemy występujące w powiecie są typowe dla polskich regionów – brak wspólnej organizacji, integracji taryfowej, dublowanie się połączeń czy nieuczciwa konkurencja. Ich rozwiązanie nie jest możliwe bez głębokich przemian systemowych.

Warto również wspomnieć o bardzo lokalnych uwarunkowaniach funkcjonowania przewozów. W niektórych miejscowościach (niewielkich, położonych peryferyjnie) dzięki staraniom społeczności lokalnych nie dopuszczono do przejścia rynku przez przewoźników prywatnych, obawiając się wspomnianego dumpingu cenowego. W innych obszarach można zauważyć przewagę przewoźnika publicznego, który poza głównymi trasami przelotowymi obsługuje również niektóre przysiółki.

Szansę na zmiany daje Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 Nr 5 poz. 1), która na pierwszy plan wysuwa obowiązek organizacji przewozów niezbędnych z punktu widzenia interesu społecznego. Miałyby je prowadzić tak zwany operator publicznego transportu zbiorowego. Do jego roli predestynowani są publiczni przewoźnicy, choć zapewne będą się o nią ubiegać także najwięksi prywatni przedsiębiorcy. Ze wspomnianą ustawą wiążane są też duże nadzieje na uregulowanie rynku przewozów i zorganizowanie go według odpowiedniej strategii, popartej badaniami i prognozą potrzeb przewozowych (tzw. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego). Jest ona odpowiedzią na od dawna wspomnianą konieczność likwidacji zagrożenia regresem cywilizacyjnym terenów peryferyjnych o niskiej dostępności komunikacyjnej [10].

W omawianym obszarze niewiadomą pozostaje funkcjonowanie lokalnego przedsiębiorstwa PKS. Do 2010 roku wchodziło ono w skład skonsolidowanej spółki Veolia Transport Bieszczady. Konsolidacja przedsiębiorstw komunikacji pasażerskiej są w Polsce procesem nowym i niewątpliwie pozytywnym z punktu widzenia ekonomicznego [18]. Obecnie gorlicka Veolia jest jednym z 17 oddziałów jednej spółki funkcjonującej pod nazwą Veolia Transport Sp. z o.o. W praktyce oznacza to zakończenie konsolidacji tego przedsiębiorstwa, wobec czego nie należy spodziewać się radykalnej reaktywacji nisko rentownych linii lokalnych w powiecie gorlickim. Veolia w większym stopniu koncentruje się na przewozach dalekobieżnych. Korzystniejszym z punktu widzenia społecznego jest komunalizacja lokalnych PKS, która doprowadza do zwiększenia się wpływu samorządu na przewozy. W niektórych powiatach dało to szansę na uniknięcie redukcji ważnych społecznie, choć mniej rentownych kursów.

Literatura

1. Bąkowski W., *Konkurencyjność i partnerstwo międzygłęziowe w zbiorowym transporcie pasażerskim na poziomie regionalnym*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 2.
2. Bergel I., *Usługi publiczne w transporcie pasażerskim*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2008, nr 12.
3. Bogdanowicz S., *Warunki uczciwej konkurencji w transporcie*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, Warszawa 1996, zeszyt 2 (94).
4. Dydkowski G., Tomanek R., *Charakterystyka transportu zbiorowego w małych i średnich miastach w Polsce*, w: Heffner K. (red.), *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny*, AE Katowice 2005.
5. Dydkowski G., *Integracja transportu miejskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 2009.
6. Dziadek S., *Organizacja przestrzeni a transport*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice 1994, nr 132.
7. Gemra S., *Doświadczenia restrukturyzacji przedsiębiorstw PKS*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, 1997, zeszyt 3 (25).
8. Liberadzki B., *Public Service Regulation, the political context, New Legal Framework For Passenger Traffic in Europe, Policy Implication and Implementation Constrains – Conference Documents*, Warsaw 2008.
9. Kretowicz P., *Prywatyzacja małopolskich PKS a funkcjonowanie komunikacji publicznej w skali lokalnej*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2009, nr 7/8.
10. Menes E., *Nowe podejście do problemu pozamiejskiego transportu publicznego*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, 2001, zeszyt 3–4 (115–116).
11. Rudnicki A., Starowicz W., *Transport miejski*, w: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. Liberadzki B., Mindur L., Radom 2007.
12. Starowicz W., Janecki R., *Integracja regionalnego transportu zbiorowego*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2004, nr 3.
13. Ustawa z dnia 25 września 1981r. o przedsiębiorstwach państwowych, Dz.U. 1981, Nr 24, poz. 122.
14. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz.U. 1998, Nr 162 poz. 1126.
15. Ustawa z dnia 6 września 2001 r., o transporcie drogowym, Dz.U. 2001, nr 125 poz. 1371
16. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r., o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011 Nr 5 poz. 1
17. Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej*, „Przegląd Geograficzny”, 2007, t. 79, z. 1.
18. Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 2.

Od Redakcji

Premiera autobusów na targach komunikacji publicznej

Premiera autobusów wybranych do obsługi polskiej prezydencji w Unii Europejskiej była głównym punktem programu Targów Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA, które wraz z konferencją KZK GOP odbyły się w dniach 19–20 maja w Expo Silesia.

Autobusy **Scania Touring** i **Scania Irizar I6** po raz pierwszy w Polsce można było zobaczyć w sosnowieckim centrum wystawienniczym. **Prezentację poprowadził dziennikarz motoryzacyjny Wojciech Majewski**. Premierą na polskim rynku była też jedna z nowości białoruskiej firmy MAZ – 18-metrowy autobus miejski.

W programie targów ważną rolę odegrała konferencja Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP. Tegoroczna debata dotyczyła m.in. ustawy o transporcie publicznym, bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej oraz inteligentnych systemów transportowych. W konferencji wzięło udział ponad stu specjalistów z całej Polski.

Podczas targów SilesiaKOMUNIKACJA zostały przyznane nagrody „Produkt w komunikacji miejskiej przyjazny osobom z niepełnosprawnością”. Tym znakiem promocyjnym wyróżniane są pojazdy i produkty z sektora transportu miejskiego, których walory innowacyjne i użytkowe szczególnie dostosowane zostały dla tej grupy użytkowników transportu miejskiego. W kategorii „Pojazdy” nagroda przypadła firmie MAN za autobus MAN Lion’s City, natomiast w kategorii „Informacja i infrastruktura przystankowa” nagrodę otrzymała firma DYSTEN za tablicę dynamicznej informacji pasażerskiej.

Targom towarzyszył również konkurs o tytuł Mistrza Kierowcy z wykorzystaniem mobilnego symulatora jazdy organizowany przez Centrum Edukacji Zawodowej CARGO. Wzięli w nim udział najlepsi kierowcy posiadający kategorię D. Zwyciężył pan Krzysztof Olek z Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie.



Nowym elementem tegorocznej wystawy był Salon Wyposażenia Warsztatów. W sumie na targach zaprezentowało się ponad 50 firm oferujących najnowocześniejsze pojazdy, sprzęt serwisowy, wyposażenie zajezdni, a także rozwiązania informatyczno-elektroniczne stosowane w komunikacji miejskiej.

Więcej informacji można znaleźć na stronie: www.silesiakomunikacja.pl