

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA JAKO ELEMENT PODAŻY NA RYNKU USŁUG TRANSPORTOWYCH W POLSCE

DATA PRZEŚLANIA: 17.07.2018, DATA AKCEPTACJI: 12.11.2018, KODY JEL: R4, R41, R420

Tomasz Kwarciański

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
tomasz.kwarcinski@wzieu.pl

Agnieszka Gozdek

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
agnieszka.gozdek@wzieu.pl

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono zmiany w zakresie długości komunikacji autobusowej w Polsce w latach 2000–2016. Zgodnie z danymi statystycznymi w tym okresie nastąpiło dalsze ograniczanie ich długości, co należy łączyć ze zmianami społeczno-gospodarczymi, jakie miały miejsce w Polsce po 1989 roku. Przede wszystkim zmieniły się zasady funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. Przyjęto między innymi zasady rynkowe prowadzenia działalności gospodarczej. Większą rolę zaczęły również odgrywać preferencje klientów transportu, co miało wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Nie bez znaczenia było też zwiększenie dostępu do samochodów osobowych, co ma odzwierciedlenie w szybko rosnącym od 1989 roku wskaźniku motoryzacji.

Ograniczanie liczby oraz długości linii komunikacyjnych ma wpływ na funkcjonowanie i rozwój poszczególnych miejscowości. Przede wszystkim skutkuje zmniejszeniem dostępności usług transportowych dla mieszkańców. Ma to negatywny wpływ w wymiarze społecznym, ograniczając możliwość mobilności osobom pozbawionym dostępu do motoryzacji indywidualnej, a w szerszym wymiarze zmienia zachowania komunikacyjne ludności. Jest jednym z impulsów wzrostu motoryzacji indywidualnej na obszarach pozamiejskich.

Dotychczas w Polsce nie wypracowano mechanizmów ograniczających negatywne następstwa ograniczania podaży usług transportowych. Jest to szczególnie niekorzystne dla osób młodszych (w Polsce dla uczniów od poziomu liceów oraz studentów), starszych, a także pozbawionych możliwości korzystania z samochodów osobowych.

SŁOWA KLUCZOWE

komunikacja autobusowa, usługi transportowe, linie komunikacyjne

WPROWADZENIE

Przyjęty w Polsce po roku 1989 model rozwoju państwa związany był między innymi z ograniczeniem ingerencji w procesy społeczno-gospodarcze. Stworzyło to warunki do rozwoju gospodarki rynkowej, ale z uwagi na jej istotę ograniczyło zaangażowanie państwa w sferę realną rynku, w tym wsparcie podmiotów gospodarczych ze środków publicznych.

Proces przekształceń systemowo-ustrojowych związany był między innymi ze sferą transportu publicznego, w tym komunikacji autobusowej¹. Zmiany prorynkowe skutkowały między innymi rozpoczęciem procesu dostosowywania oferty usług transportowych przez podmioty transportowe do potrzeb transportowych mieszkańców oraz wejściem nowych podmiotów na rynek.

Celem artykułu jest przedstawienie zmian w podaży usług komunikacji autobusowej w Polsce w latach 2000–2016.

UWARUNKOWANIA ZMIAN FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POLSCE

Na obecny kształt organizacji komunikacji autobusowej w Polsce wpłynęły procesy liberalizacji i deregulacji zachodzące od początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Związane były z urynkowieniem gospodarki. Konkurencję na rynku usług komunikacji autobusowej w Polsce w początkowym okresie liberalizacji można ocenić jako ostrą. Nowo powstające przedsiębiorstwa transportowe opierały ją najczęściej na strategii niskich cen oraz praktyce „obsługi” pasażera poza przystankami komunikacyjnymi czy też czasie przejazdu niezgodnym z rozkładem jazdy. Niestety wysoka intensywność poziomu konkurencji nie była skorelowana z podnoszeniem jakości usług transportowych (Kołodziejski, Wyszomirski, 2012, s. 39).

Niska konkurencyjność dotychczas funkcjonujących przewoźników, tak zwanych zasiedzia-łych (np. PKS), wynikała między innymi z utrzymywania taboru niedostosowanego do zmieniających się potrzeb rynkowych na wybranych liniach komunikacyjnych, a także relatywnie niskiej elastyczności wobec przesunięć przestrzennych oraz czasowych potrzeb transportowych, które od tej pory stały się bardziej dynamiczne co do wielkości, struktury i czasu. Należy równocześnie podkreślić, że oferta nowych przedsiębiorstw była skierowana do tych segmentów rynku, które charakteryzowały się wysoką dochodowością przy jednoczesnym dążeniu do minimalizacji kosztów, bez ponoszenia obciążeń związanych z utrzymaniem infrastruktury punktowej, rozwojem systemu informacyjnego, biur obsługi klientów (kas dworcowych). Pozwalało to tym przedsiębiorstwom na oferowanie usług transportowych konkurencyjnych cenowo wobec przedsiębiorstw zasiedzia-łych, które w coraz mniejszym zakresie mogły utrzymywać linie niedochodowe.

Zmiany w komunikacji autobusowej w Polsce związane były również z procesem restrukturyzacji. Dotyczył on przedsiębiorstw państwowych – PKS. Pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku PKS tworzyły cztery samodzielne jednostki (w Koszalinie, Warszawie i Olsztynie oraz

¹ Pod pojęciem „komunikacja autobusowa” rozumie się organizowanie i wykonywanie przez przedsiębiorstwa transportowe przewozów pasażerskich nieobejmujące przewozów pasażerskich komunikacją miejską. W odróżnieniu od przedsiębiorstw komunikacji miejskiej przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej nie otrzymują żadnego wsparcia z tytułu wykonywanych usług transportowych (dofinansowanie usług transportowych) czy też do zakupu nowego taboru. Otrzymują natomiast środki finansowe z tytułu refundacji ulg ustawowych.

Przedsiębiorstwo Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej) oraz 233 jednostki wykonawcze. W początkowym okresie przekształcenia polegały przede wszystkim na komercjalizacji (utworzeniu jednoosobowych spółek Skarbu Państwa – jsSP) lub prywatyzacji bezpośredniej. Dalsze przekształcenia przebiegały odmiennie w poszczególnych przedsiębiorstwach. Można wyróżnić między innymi (Taylor, Ciechański, 2010):

- a) postawienie w stan likwidacji;
- b) oddanie w odpłatne użytkowanie spółce pracowniczej (leasing pracowniczy);
- c) sprzedaż inwestorom zewnętrznym krajowym lub zagranicznym (prywatyzacja);
- d) oddanie w nieodpłatne użytkowanie samorządom powiatowym lub wojewódzkim (komunalizacja).

Stosunkowo nowym sposobem przekształcania prowadzącym do ograniczenia liczby podmiotów PKS jest konsolidacja. Pierwsze konsolidacje miały charakter regionalny – nowy podmiot obejmował jako oddziały spółki położone blisko geograficznie. Proces przekształceń własnościowych i podmiotowych przedsiębiorstw PKS nie został zakończony i z pewnością potrwa jeszcze przez pewien czas.

Oprócz przedsiębiorstw używających marki PKS w obsłudze przewozów pasażerskich uczestniczy kilka tysięcy przedsiębiorstw transportowych (według PIGTSiS nawet ok. 9 tys.). Wśród nich najwięcej jest małych przedsiębiorstw dysponujących często jednym lub dwoma mikrobusami (i/lub autobusami). Niestety w statystyce nie ujmuje się linii komunikacyjnych, na których świadczone są usługi przez małe przedsiębiorstwa (zatrudniające do 9 osób).

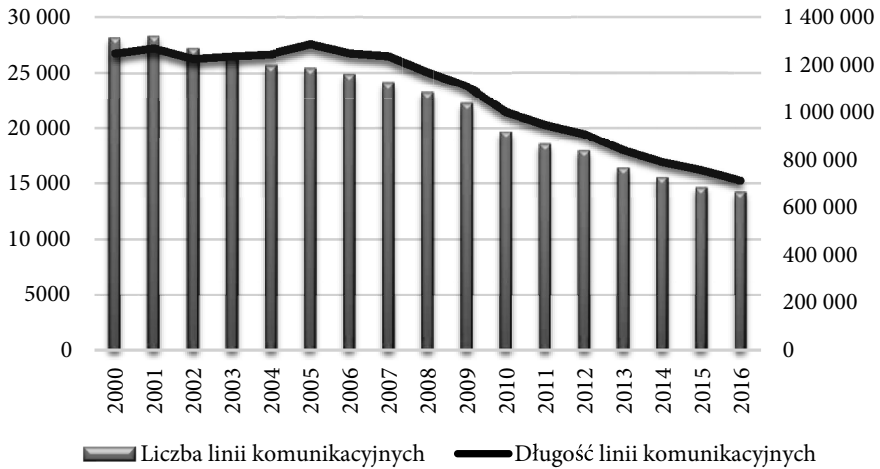
Liberalne podejście do przewozów pasażerskich komunikacji autobusowej skutkuje tym, że obsługiwane przez przewoźników są tylko te linie komunikacyjne, które są dochodowe. Ograniczanie oferty na liniach niedochodowych prowadzi do obniżania poziomu dostępności komunikacji autobusowej dla mieszkańców. W praktyce dotyczy to obszarów o niskim bądź zróżnicowanym popycie na usługi transportu pasażerskiego.

ANALIZA ZMIAN STRUKTURY LINII AUTOBUSOWYCH W POLSCE W LATACH 2000–2016

Długość linii w komunikacji autobusowej w Polsce ma tendencję malejącą (rys. 1). W 2016 roku liczba linii komunikacyjnych wyniosła ponad 14,2 tys., a długość ponad 710 tys. km. W 2000 roku było to odpowiednio: ponad 28 tys. linii komunikacyjnych oraz ponad 1240 tys. km długości. Oznacza to, że w Polsce w latach 2000–2016 liczba linii komunikacyjnych spadła o połowę, a ich długość o ponad 44%.

Ograniczanie długości linii komunikacyjnych oraz ich liczby wpływa na wzrost obszaru bez dostępu do komunikacji autobusowej. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z metodyką GUS powyższe dane statystyczne uwzględniają tylko podmioty, których zatrudnienie przekracza 9 osób. Statystyka nie obejmuje linii komunikacyjnych obsługiwanych przez mniejsze podmioty rynkowe².

² Według GUS w Polsce liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w bazie REGON (sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa) w październiku 2015 r. wyniosła ponad 257 tys. W strukturze dominowały przedsiębiorstwa mikro, zatrudniające do 9 osób, z udziałem 97,7% (ponad 252 tys.). Zob. Baza REGON, www.stat.gov.pl (1.12.2015).



Rysunek 1. Długość oraz liczba linii komunikacji autobusowej w Polsce w latach 2000–2016

Źródło opracowanie własne na podstawie: GUS (2001–2017).

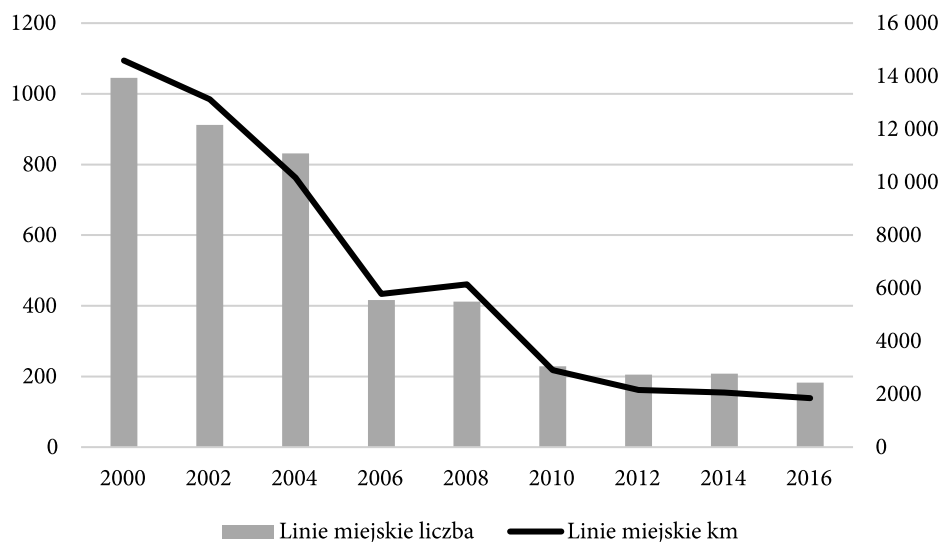
W klasyfikacji GUS, która uwzględnia podział linii autobusowych ze względu na ich długość, można wyróżnić:

- linie miejskie, które pozwalają na zaspokajanie bieżących potrzeb mieszkańców i dotyczą obszarów położonych blisko ośrodków miejskich; przebieg tych linii uwzględnia obszary położone w odległości 5–10 km od miasta;
- linie podmiejskie położone w większej odległości od ośrodków miejskich, około 50–60 km, które łączą osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi i powiatowymi;
- linie regionalne o długości 60–160 km, są ważne dla funkcjonowania regionu jako całości, w tym jego spójności społecznej i gospodarczej; z uwagi na odległość nie są zazwyczaj wykorzystywane w codziennej komunikacji jako dojazdowe do miejsc pracy i edukacji; częściej używane są w celu przejazdu na zakupy, do internatów, burs czy też lekarza.

Linie komunikacyjne miejskie i podmiejskie decydują o zaspokojeniu potrzeb związanych z codziennymi dojazdami do pracy i miejsc edukacji, jest to bowiem odległość, którą jest w stanie codziennie pokonać mieszkaniec, dojeżdżający do pracy czy też miejsca nauki. W praktyce dystans w przeliczeniu na czas podróży nie przekracza jednej godziny. Zmiany w długości poszczególnych rodzajów linii komunikacyjnych w Polsce przedstawiono na rysunkach 2–4.

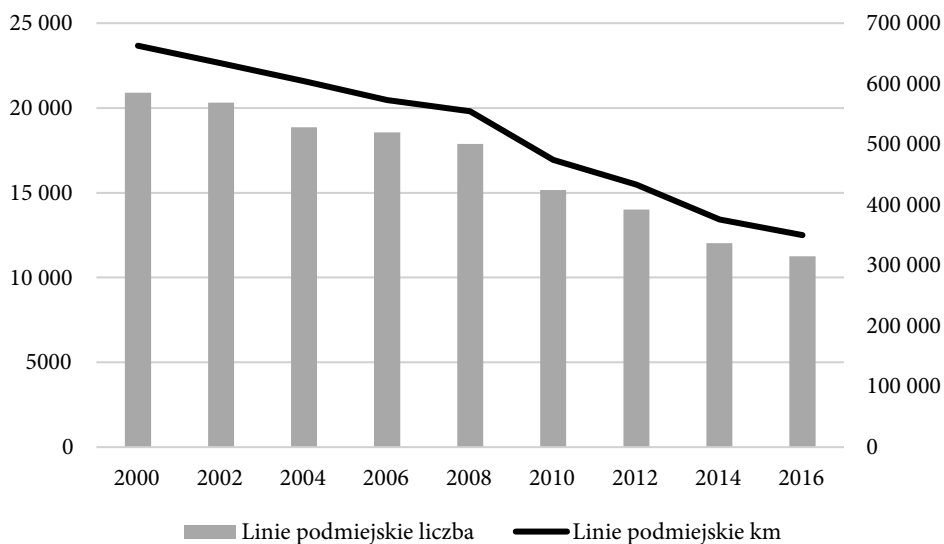
Zgodnie z rysunkami 2–4 w Polsce utrzymuje się tendencja spadkowa poszczególnych rodzajów linii autobusowych. Spośród wyróżnionych największy spadek odnotowano w przypadku linii regionalnych i podmiejskich, a więc tych, które bezpośrednio łączą miasta z najbliższym otoczeniem oraz zapewniają właściwe powiązania w regionie. Spadek liczby i długości linii komunikacyjnych dla poszczególnych rodzajów linii autobusowych wyniósł odpowiednio:

- liczba: linie regionalne – 60%, podmiejskie – 47%, miejskie – 83%,
- długość: linie regionalne – 59%, podmiejskie – 48%, miejskie – 88%.



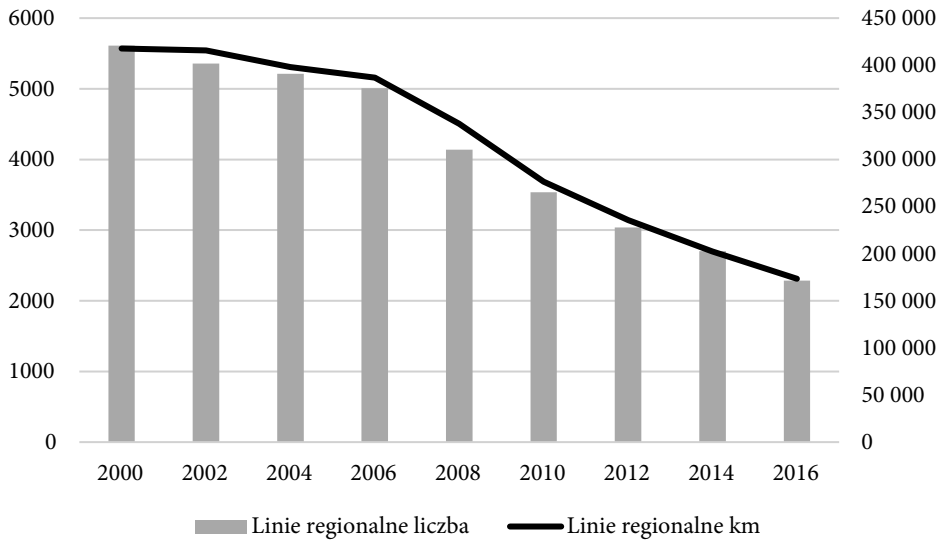
Rysunek 2. Zmiany w długości oraz liczbie linii miejskich w latach 2000–2016

Źródło opracowanie własne na podstawie: GUS (2001–2017).



Rysunek 3. Zmiany w długości oraz liczbie linii podmiejskich w latach 2000–2016

Źródło opracowanie własne na podstawie: GUS (2001–2017).



Rysunek 4. Zmiany w długości oraz liczbie linii regionalnych w latach 2000–2016

Źródło opracowanie własne na podstawie: GUS (2001–2017).

Wyższa dynamika spadku linii miejskich może wynikać z obsługi potrzeb przez transport miejski wśród mieszkańców miejscowości podmiejskich (np. na podstawie porozumień międzygminnych) oraz wzrostu liczby samochodów osobowych, co ma odzwierciedlenie we wskaźniku motoryzacji, czy też udziału gospodarstw domowych wyposażonych w samochód osobowy. W 2016 roku długość linii komunikacji miejskiej w Polsce wyniosła około 56,5 tys. km, w tym około 14,5 tys. na obszarach podmiejskich. Natomiast w 2000 roku było to około 54 tys., w tym na obszarach podmiejskich około 12 tys.

Zgodnie z danymi GUS w Polsce wyższy wskaźnik motoryzacji oraz gospodarstw domowych wyposażonych w samochód osobowy utrzymuje się na obszarach pozamiejskich (GUS, 2015, s. 111). W miastach odsetek gospodarstw domowych posiadających samochód osobowy wynosi 62%, przy czym w miarę wzrostu miasta maleje. Natomiast na obszarach pozamiejskich blisko 3/4 gospodarstw domowych posiada samochód osobowy.

OCENA ZMIAN W DŁUGOŚCI ORAZ LICZBIE LINII KOMUNIKACYJNYCH W POLSCE

Podstawowym skutkiem zmniejszania się długości oraz liczby linii komunikacji autobusowej jest pogarszanie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Jest to szczególnie uciążliwe dla osób pozbawionych dostępu do samochodów osobowych, ludzi starszych oraz osób niemogących z różnych przyczyn korzystać z samochodów osobowych, na przykład z uwagi na wiek bądź też brak uprawnień.

Ograniczanie oferty usług transportowych w Polsce dla części społeczeństwa nieposiadającej indywidualnych środków transportu stanowi istotny problem w zakresie jej mobilności. Skutkiem jest pogarszanie stopnia zaspokojenia potrzeb transportowych (wykluczenie komunikacyjne)

części mieszkańców, spójności społecznej, a w konsekwencji wykluczenie społeczne. W sensie społecznym usługi transportowe zapewnią spójność terytorialną, a dzięki zagwarantowaniu mobilności warunkują poziom życia obywateli przez spełnienie naturalnej potrzeby ruchliwości, satysfakcji społecznej, przyczyniają się także do ograniczania zjawiska wykluczenia społecznego (Kwarciański, 2016, s. 54–55).

Ograniczanie oferty usług transportowych przez przewoźników komunikacji autobusowej przyczynia się do wzrostu wskaźnika motoryzacji. W tym zakresie należy podkreślić negatywne skutki rozwoju motoryzacji indywidualnej związane ze środowiskiem naturalnym (m.in. zanieczyszczenie, hałas, zajętość terenu).

Ograniczanie liczby linii autobusowych oraz ich długości przyczynia się do zmniejszania się liczby pasażerów korzystających z tej formy transportu. W 2016 roku transportem autobusowym przewieziono w Polsce ponad 390 mln pasażerów, natomiast w 2000 roku liczba pasażerów korzystających z usług transportu autobusowego wyniosła 955 mln pasażerów (GUS, 2017).

Komunikacja autobusowa jest również ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego, stąd też ważne jest spojrzenie na nią przez pryzmat korzyści, jakie może przynieść jej rozwój regionalnemu systemowi transportowemu. Jego efektywność ma wpływ na rozwój regionu jako czynnik sprzyjający konkurencyjności, innowacyjności, napływowi nowych inwestycji (np. BIZ), ale także utrzymaniu już funkcjonujących przedsiębiorstw.

Wobec braku pełnych danych dotyczących linii komunikacyjnych w Polsce oraz ich zmian, warto jest odnieść się do innych informacji, które mogą być pomocne we właściwej ocenie zmian po stronie podaży na rynku usług komunikacji autobusowej. Przykładem mogą być ogólnodostępne informacje o autobusach wykorzystywanych przez podmioty transportowe. Zgodnie z danymi GUS (2017):

1. W 2016 roku łączna liczba autobusów w Polsce wyniosła ponad 113 tys., przy czym dominują autobusy, które mają powyżej 16 lat (ok. 2/3). Ponadto w strukturze przeważają autobusy o liczbie miejsc powyżej 45, których udział wyniósł ponad 60%. Udział mikrobusów (do 15 miejsc) to 8%. Dla porównania w 2000 roku liczba autobusów wyniosła około 80 tys., przy czym około połowa miała 16 lat i więcej. W tym okresie w strukturze dominowały autobusy o liczbie miejsc powyżej 45. Mikrobusów (liczba miejsc do 15) było około 15%. Na przestrzeni 16 lat zwiększyła się łączna liczba autobusów oraz wzrósł ich udział w strukturze pojazdów. Może to wynikać z rosnącego segmentu przewozów międzymiastowych (dalekobieżnych) oraz międzynarodowych (turystycznych).
2. W 2016 roku liczba autobusów wykorzystywanych w komunikacji międzymiastowej przez przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób wyniosła ok 16 tys. przy około 850 tys. miejsc w tych pojazdach. Uwzględniając normę emisji spalin, około 1/3 autobusów spełnia normę Euro 3 i wyższą. Oznacza to, że około 2/3 wykorzystywanych do świadczenia usług transportowych autobusów w komunikacji pozamiejskiej ma więcej niż 16 lat (norma Euro 3 obowiązuje od 2000 r.). W 2000 roku liczba wykorzystywanych w komunikacji autobusów wynosiła około 20 tys. przy liczbie miejsc w pojazdach przekraczającej 1 mln. Z tego okresu brak jest danych dotyczących norm emisji spalin, można jednak sądzić, że w większości autobusy nie spełniały żadnych norm. Norma Euro 1 obowiązuje od 1992 roku, a Euro 2 od 1996 roku.

Zgodnie z powyższymi danymi widoczna jest duża różnica w liczbie autobusów ogółem oraz tymi, które wykorzystywane są dla potrzeb komunikacji międzymiastowej i jednocześnie są w posiadaniu przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 osób. Można przypuszczać, że część z tych autobusów świadczy również usługi transportowe na liniach komunikacyjnych. Stąd też spadek liczby i długości linii komunikacyjnych może być niższy, niż przedstawiono na powyższych rysunkach.

Podsumowując, linie autobusowe sprzyjają rozwojowi społecznemu, gospodarczemu oraz środowiskowemu, jednak ich utrzymanie w świetle deficytowości wymaga dofinansowania na obszarach, na których ich świadczenie jest nieopłacalne dla przedsiębiorstw komunikacji autobusowej. Wynika to z przesłanki stwarzania dla mieszkańców warunków równego dostępu do transportu pasażerskiego.

PODSUMOWANIE

Ocena efektów podjętych na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku działań liberalizujących i deregulujących rynek usług transportu autobusowego nie jest jednoznaczna. Z jednej strony pojawienie się wielu nowych przewoźników (szczególnie podmiotów mikro) umożliwiło pasażerom wybór, spowodowało spadek cen usług transportowych i wzrost ich dostępności pod względem cenowym oraz czasowym. Dotyczyło to jednak wybranych obszarów oraz segmentów rynku – przewozów na liniach komunikacyjnych charakteryzujących się dużym popytem na usługi transportowe. Z drugiej strony mechanizm konkurencji okazał się zawodny na obszarach charakteryzujących się niskim bądź zróżnicowanym popytem na usługi transportowe. Pojawiło się wiele miejsc w kraju, w których zniknęła oferta usług komunikacji autobusowej. Do dziś nie wypracowano mechanizmów przeciwdziałających pogarszaniu się oferty usług transportowych.

Z danych statystycznych wynika, że ograniczenia w ofercie usług komunikacji autobusowej są duże. Spadek dotyczy wszystkich jej rodzajów. Ma to swoje odzwierciedlenie w spadku przewożonych pasażerów, ale jest także impulsem dla wzrostu motoryzacji indywidualnej.

LITERATURA

- Dyr, T. (2009). *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*. Radom: Wyd. Politechniki Radomskiej.
- GUS (2015). *Dochody i warunki życia ludności Polski*. Warszawa.
- GUS (2001–2017). *Transport – wyniki działalności 2000–2016*. Warszawa.
- GUS (2017). *Transport – wyniki działalności*. Warszawa.
- Kołodziejcki, H., Wyszomirski, O. (2012). Organizacja przewozów pasażerów na rynku drogowego transportu regionalnego. *Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego*, 44, 37–50.
- Kwarciański, T. (2016). *Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce*. Szczecin: Wyd. Naukowe US.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010). Przekształcenia organizacyjno-własnościowe pasażerskich przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. *Transport Miejski i Regionalny*, 2, 19–25.
- Ustawa z 6.09.2001 r. o transporcie drogowym. Dz.U. z 2001, nr 124, poz. 1371.

Bus transport lines as an element of the supply of the transport services market in Poland

SUMMARY

The article presents changes in the length of communication lines in Poland in the years 2000–2016. According to statistical data, in this period there was a further reduction in their length, which should be combined with socio-economic changes that took place in Poland after 1989. Above all the rules for the operation of transport companies have changed. Among others, market rules for conducting business activities were adopted. Preferences of transport customers also started to play a greater role, which affected the change in the transport behavior of residents. The growth of access to passenger cars was also not without significance, which is reflected in the automotive indicator, which has been growing fast since 1989.

KEYWORDS

bus transport lines, transport services

Translated by Tomasz Kwarciański