

Grzegorz DYDKOWSKI

WYBRANE ASPEKTY KONKURENCYJNOŚCI LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Streszczenie. W artykule przedstawiono pojęcie konkurencji i konkurencyjności oraz wybrane zagadnienia związane z konkurencyjnością lokalnego transportu zbiorowego. Zwrócono uwagę na integrację jako jeden z czynników konkurencyjności transportu publicznego.

SELECTED ISSUES ON COMPETITIVENESS OF LOCAL PUBLIC TRANSPORT

Summary. The notion of the competition and competitiveness as well as the selected issues connected with the competitiveness of the local public transport have been presented in this article. Attention has also been brought to the integration as one of the factors connected with the competitiveness of the public transport.

1. WSTĘP

Systematycznie rosnąca w kraju liczba samochodów osobowych i zwiększające się wymagania w zakresie wygody podróżowania powodują zmniejszanie się przewozów realizowanych transportem zbiorowym, przy równoczesnym zwiększaniu się przejazdów samochodami osobowymi. Przemieszczenia lokalnym transportem zbiorowym i przemieszczenia samochodami osobowymi są w znacznym zakresie substytucyjnymi sposobami przemieszczeń, co powoduje, że zwiększanie lub zmniejszanie udziału w przewozach osób w miastach praktycznie odbywa się pomiędzy tymi sposobami przemieszczeń.

2. POJĘCIA KONKURENCJI I KONKURENCYJNOŚCI

Prawo europejskie nie definiuje pojęcia samej konkurencji. Traktat Rzymski wymaga, by konkurencja nie była zakłócona czy zniekształcona i taką konkurencję nakazuje promować, popierać i wzmacniać [1]. Konkurencję określa się często różnymi przymiotnikami: uczciwa, wolna, swobodna, zdrowa, realna, skuteczna, doskonała, efektywna, ale też niedoskonała, nieuczciwa, rujnująca. W regulacjach prawnych oczekuje się zapewnienia warunków rozwoju

i ochrony konkurencji i zakazuje się najogólniej działań, których skutkiem jest eliminowanie, ograniczenie lub naruszenie konkurencji. W pracach autorzy najczęściej analizują różne aspekty i uwarunkowania oraz efekty konkurencji i konkurencyjności, jednak bardzo rzadko definiują te pojęcia. Skupiają się raczej na funkcjach, mechanizmach, efektach i, dokonywanych w różnych układach, klasyfikacjach konkurencji i konkurencyjności.

W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 roku o ochronie konkurencji i konsumentów [2] określono w art. 4 pkt 10 konkurentów jako: "...przedsiębiorców, którzy wprowadzają lub mogą wprowadzać albo nabywają lub mogą nabywać, w tym samym czasie, towary na rynku właściwym". W punkcie 8 tego samego artykułu określono rynek właściwy jako: "...rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji". Można dodać, że w rozumieniu rozpatrywanej ustawy przez towary rozumie się rzeczy, jak również energię, papiery wartościowe i inne prawa majątkowe, usługi, a także roboty budowlane (art. 4, pkt 6).

W słowniku języka polskiego pojęcie konkurencja określa się jako [3] rywalizacja, współzawodnictwo między poszczególnymi osobami lub grupami zainteresowanymi w osiągnięciu tego samego celu. W znaczeniu ekonomicznym w słowniku podano rozumienie pojęcia konkurencja jako [3] rywalizacja między osobami prywatnymi lub jednostkami gospodarczymi, mająca na celu zdobycie rynków zbytu, źródeł zakupu surowców i osiągnięcie jak największych korzyści przy sprzedaży towarów.

Nie wdając się w szerszą analizę pojęcia, można przyjąć za M. Stankiewiczem [4], że konkurencja to zjawisko, którego uczestnicy rywalizują między sobą w dążeniach do analogicznych celów, co oznacza, że działania, podejmowane przez jednych dla osiągania określonych celów, utrudniają (a nawet uniemożliwiają) osiąganie takich samych celów przez innych. Zatem, konkurencja może się pojawiać, gdy mamy w danym segmencie rynku przynajmniej dwóch różnych uczestników i między nimi istnieje konflikt interesów.

Konkurencję można rozpatrywać według różnych kryteriów. Są to: arena konkurencji, podmioty konkurencji, przedmiot konkurencji, zakres (zasięg) konkurencji oraz charakter i intensywność konkurencji [4]. Koncentrując się na przedmiocie konkurencji, można mówić o konkretnym wyrobie lub usłudze i o działaniach mających na celu zapewnienie rynkowej akceptacji przez odbiorców. Jednak, aby oferty różnych dostawców konkurowały między sobą, muszą one być względem siebie w jakimś stopniu substytucyjne oraz rynek danego dobra musi być rynkiem nabywcy [4].

Pojęcie konkurencyjny „odnosi się do konkurencji, będący wyrazem konkurencji; rywalizujący, współzawodniczący” [4]. Konkurencyjność to zdolność do przeciwstawiania się konkurencji. Mówiąc o konkurencyjności, można rozważać ją jako czynnikową, czyli zdolność konkurencyjną rozumianą jako długofalowa zdolność do sprostania konkurencji i wynikową, czyli pozycję konkurencyjną w przypadku konkurencyjności gospodarki rozumianej jako udział danej gospodarki w wymianie międzynarodowej [5].

W transporcie miejskim występuje konkurencja pomiędzy przemieszczeniami realizowanymi w ramach lokalnego transportu zbiorowego a przemieszczeniami realizowanymi z wykorzystaniem samochodów osobowych. Mamy tu do czynienia z konkurencją opartą na produktach heterogenicznych, różniących się wieloma parametrami, jednak zaspokajających zbliżone potrzeby. Różny jest koszt związany z przemieszczeniami i jakością usług. Transport zbiorowy w porównaniu z przemieszczeniami samochodami osobowymi (na jednostkę przewozu, przewiezionego pasażera lub pracę przewozową w pasażerokilometrach) jest tańszy, zużywa mniej energii, powoduje mniejszą degradację środowiska, zajmuje mniej

powierzchni ulic i nie potrzebuje miejsc parkingowych. Nie bez znaczenia jest również fakt, że nawet w najbardziej zmotoryzowanych społecznościach istnieją grupy osób, które nie korzystają z samochodów osobowych i są zależne od transportu zbiorowego. Wynikać to może z motywów ekonomicznych, wieku, stanu zdrowia, braku predyspozycji do prowadzenia samodzielnie samochodu oraz komfortu rozumianego jako możliwość odbywania podróży, bez poświęcania uwagi na kierowanie pojazdem. Do obsługi przez samochody osobowe w centrach miast, w pierwszej kolejności predestynowane są podróże z bagażami, podróże wielocelowe, podróże poza godzinami szczytu, gdzie częstotliwość i zasięg obsługi transportem zbiorowym jest mniejszy, oraz przejazdy osób niepełnosprawnych.

Można mówić również o konkurencji opartej na produktach całkowicie heterogenicznych, różniących się niemal wszystkimi cechami i zaspokajających różne potrzeby, jednak substytucyjne względem siebie poprzez podobieństwo kwot, które, w ramach ograniczonych środków będących w dyspozycji, na nie przeznaczamy. W tym przypadku najczęściej przejazd transportem zbiorowym odnoszony jest do drobnych artykułów codziennej potrzeby, np. spożywczych.

Strategie organizatorów i przedsiębiorstw lokalnego transportu zbiorowego niekoniecznie zakładają osiągnięcie zadań kosztem przejazdów samochodami osobowymi. Często celem jest świadczenie usług zgodnie z założonymi standardami i konieczność realizacji polityki miejskiej. Należy zwrócić uwagę na pewien obszar komplementarności transportu zbiorowego i przejazdów samochodami osobowymi, z czego wynika, że w obszarach o małej gęstości zaludnienia, poza godzinami szczytu i w dni wolne od pracy, gdy potoki pasażerskie są niewielkie, lepsze jest korzystanie z samochodów osobowych.

Skłonności dostawców wyrobów i usług do uczestniczenia w procesach konkurencji są wynikiem motywacji do zwiększania efektów działania na danym rynku. Oczekuje się tu wzrostu wielkości sprzedaży, osiąganych zysków, zwiększenia wartości podmiotu czy zwiększenia udziału i poprawienia pozycji zajmowanej na rynku. W przypadku gdy rynek się nie rozwija pod względem ogólnego wzrostu zapotrzebowania na dane dobro, osiągnięte efekty są w znacznej mierze kosztem działających na rynku konkurentów. Dany podmiot wówczas prowadzonymi działaniami stara się uzyskać przewagę konkurencyjną. Jednak często mamy do czynienia z różnego rodzaju ograniczeniami, określającymi możliwość uczestniczenia w procesach konkurencji. Mogą one mieć charakter ograniczeń zewnętrznych, na które nie ma się praktycznie wpływu lub też mogą to być ograniczenia wewnętrzne, związane z możliwościami ekonomicznymi i organizacyjnymi danego podmiotu lub podmiotów znajdujących się w sektorze.

W ramach lokalnego transportu zbiorowego wyróżnić możemy różne odmiany konkurencji. Jest to konkurowanie pomiędzy różnymi przewoźnikami, wykonującymi przewozy często na tych samych trasach, przy podobnych parametrach jakościowych i cenie. Często pasażer w warunkach integracji taryfowej nie identyfikuje faktu świadczenia usług przez różnych przewoźników. Kolejny przypadek - to sytuacja, gdy oferta przewozowa różni się mimo tej samej trasy przewozu, możemy tu mówić o różnych parametrach jakościowych oraz cenie usługi. Przykładem mogą być linie przyspieszone i pośpieszne lub też różne środki przewozowe. W przypadku gdy realizują to różni przewoźnicy i uzyskują przychody z tytułu sprzedaży biletów, konkurują oni między sobą.

3. KONKURENCYJNOŚĆ CZYNNIKOWA LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Konkurencyjność czynnikowa lokalnego transportu zbiorowego jest to zdolność do przeciwstawiania się konkurencji innych, alternatywnych sposobów przemieszczania. Alternatywne sposoby przemieszczania to w pierwszej kolejności przemieszczanie się samochodami osobowymi, a w mniejszym już zakresie - ze względu na ograniczenia przede wszystkim w odległości i komforcie - przemieszczenia piesze lub rowerami.

Wśród czynników konkurencyjności można wymienić te, które mają charakter czynników rynkowych lub pozarynkowych [6]. W przypadku lokalnego transportu zbiorowego wśród rynkowych czynników konkurencyjności można najogólniej wymienić postulaty przewozowe, składające się na jakość usługi, czyli czas trwania podróży, wygoda, bezpieczeństwo oraz cena [7]. Wymienione postulaty mają najczęściej charakter syntetyczny, zagregowany. Ich realizacja uwarunkowana jest spełnieniem różnych cząstkowych i szczegółowych oczekiwań i wymagań. Część z czynników jest wymierna (cena, bezpieczeństwo, czas trwania podróży), można je przedstawiać za pomocą wielkości liczbowych, co umożliwi porównywanie w czasie (do okresów przeszłych), jak i w przestrzeni, to jest do wartości uzyskiwanych przykładowo w innych miastach lub w substytucyjnych środkach przemieszczania się. Część z nich ma charakter opisowy, wyrażane oceny mogą być dość subiektywne i najczęściej zależą od przyjmowanych punktów odniesienia.

Istotne ze względu na znaczny zakres substytucji są porównania podróży odbywanych z wykorzystaniem transportu zbiorowego do przemieszczeń samochodami osobowymi. Można mówić o konkurencyjności wynikowej, gdzie spoglądamy na udział transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewozowych mieszkańców.

Do zestawu wymagań określanych mianem wygody zalicza się [7]: prostotę systemu taryfowego, swobodę zakupu biletu, zrozumiały system informacji o trasach i rozkładach jazdy, swobodę dojścia do przystanku (liczba mijanych przejść dla pieszych, tuneli, wyprofilowanie chodników), czytelność rozkładu jazdy, estetykę i oświetlenie wiat przystankowych, zabezpieczenie przed napadami na przystankach, czytelne oznakowanie pojazdów, łatwość wsiadania i wysiadania, płynność i cichość jazdy, oświetlenie i klimatyzację, rozmieszczenie drzwi i siedzeń, rodzaj zastosowanych siedzeń, wystrój wnętrza, kulturę obsługi, dostępność do kasowników, miejsce na bagaż, czytelne oznakowanie przystanków i kierunków.

Integracja taryfowa oznacza ułatwienie i większą wygodę przy korzystaniu z lokalnego transportu zbiorowego. Ujednoliconą taryfą różnych podmiotów świadczących usługi w transporcie zbiorowym ułatwia pasażerom przyswojenie warunków korzystania z usług określonych w taryfie, a ujednolicony bilet oznacza zarówno łatwiejszy zakup, jak i korzystanie ze środków przewozowych, nie ma bowiem potrzeby identyfikacji biletu, z punktu widzenia ważności, w danym środku przewozowym. Integracja informacji oznacza tworzenie czytelnego, obejmującego wszystkie środki transportu zbiorowego w danym obszarze, systemu informacji o trasach i rozkładach jazdy. Integracja przestrzenna, czyli tworzenie węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych, ułatwia i poprawia warunki przesiadania się. Należy zwrócić uwagę na zaprojektowanie węzłów zapewniające łatwe i bezpieczne przejścia. Zagadnienie bezpieczeństwa wiąże się z występowaniem różnych kierunków przyjazdów i odjazdów środków przewozowych, i tym samym przy przesiadkach pasażerowie przechodzą, pokonują przestrzeń (jezdnie, torowiska), przeznaczone dla ruchu środków przewozowych. Wykorzystywane są tu przejścia nadziemne i podziemne, jednak wiąże się to z uciążliwością pokonania różnicy poziomów. Istotne jest również, aby czas

oczekiwania na środek przewozowy nie był odbierany jako czas stracony. Dlatego też, niezależnie od innych względów (lokalizacja obiektów handlowych i usługowych w punktach przesiadkowych, będących własnością podmiotów sektora transportu zbiorowego, może być znaczącym źródłem przychodów), dobrym rozwiązaniem jest, gdy w punktach przesiadkowych są różne obiekty handlowe i usługowe oraz są one stosownie zaprojektowane pod względem powierzchni i wyposażenia, co umożliwi wykorzystanie czasu oczekiwania w trakcie przesiadania się na kolejny środek przewozowy. Można wówczas dokonać drobnych zakupów, oddać bądź odebrać daną rzecz z punktu usługowego, poczytać prasę, zadzwonić lub też na chwilę usiąść i odpocząć.

W kontekście wymienionych szczegółowych czynników, wg których podróżujący oceniają wygodę, szczególnie widoczna jest nieporównywalnie większa użyteczność samochodów osobowych. Korzystający z samochodu nie muszą zapoznawać się z regulacjami taryfowymi, obowiązującymi w transporcie zbiorowym, nabywać biletu, czy też dbać o posiadanie innego dokumentu uprawniającego do przejazdu. Nie są uzależnieni od godzin odjazdów środków przewozowych, zapoznawania się z ich trasami, możliwymi miejscami przesiadek, a w przypadku różnych połączeń decydowaniu o przesiadaniu się, w miejscach gdzie podczas przesiadania się będzie najkrótszy czas oczekiwania na kolejny pojazd lub też miejsca te będą wygodne z punktu widzenia innych oczekiwań pasażera, np. bardziej bezpieczne. Szczególnie ma to znaczenie w godzinach pozaszczytowych, w dni wolne lub w nocy, gdy częstotliwość kursowania środków transportu zbiorowego jest mniejsza.

Samochód osobowy, którym się przemieszczamy, najczęściej spełnia stawiane oczekiwania pod względem komfortu jazdy, temperatury wnętrza, przewietrzania, klimatyzacji, zapewnia przejazd bezpośredni, praktycznie w relacji drzwi-drzwi, co ma szczególne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa lub też w sytuacji, gdy posiadamy bagaż. Kwestie bezpieczeństwa mają tu szczególne znaczenie, nie tylko rozumiane w kontekście możliwych kolizji lub wypadków drogowych. Można nawet przyjąć, że z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego samochód jest odbierany jako bardziej bezpieczny niż środki transportu zbiorowego, chociażby ze względu na liczne zabezpieczenia przed skutkami wypadków w postaci pasów bezpieczeństwa, poduszek i kurtyń powietrznych, zajmowania miejsca siedzącego, co nie występuje w publicznych środkach transportu zbiorowego.

W ostatnich latach, w kontekście występujących zagrożeń atakami terrorystycznymi, coraz istotniejsze staje się zapewnienie bezpieczeństwa w środkach transportu zbiorowego. Środki transportu zbiorowego są bardzo podatne na ataki terrorystyczne ze względu na wręcz nieograniczony i łatwy dostęp do nich, dużą liczbę osób zgromadzonych na małej powierzchni i ze względu na wydzielenie infrastruktury, co utrudnia ewakuację. Widoczne było to podczas ataków terrorystycznych w 2001 roku w Nowym Jorku oraz później w Madrycie (11 marca 2004) i Londynie (7 lipca 2005 roku). Zagrożenie tego typu czy też samo odczucie możliwości wystąpienia takiego zagrożenia jest niższe w przypadku podróży samochodami osobowymi.

W wielu miastach zaobserwować można negatywne zjawiska związane z narastającymi dysproporcjami i różnicami w dochodach, dużymi liczebnie grupami ludzi bez pracy i bez dochodów, osobami bezdomnymi, czy też żyjącymi w konfliktach z obowiązującym prawem. Osoby te z różnych względów przebywają często w sąsiedztwie dworców, przystanków czy w samych środkach transportu zbiorowego i powodują odczucie dyskomfortu, lub też wręcz zagrożenia podczas podróży. Ma to duże znaczenie, bowiem wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa oraz poziomu życia coraz większą wagę przykładają do spraw związanych z bezpieczeństwem. W tym kontekście należy również zwrócić uwagę na kwestie fizycznego oddzielenia od innych osób, co występuje podczas przejazdu samochodem osobowym. Ma to

znaczenie nie tylko z punktu widzenia bezpieczeństwa, ale również odczuć estetycznych czy możliwych zachowań, których możemy być mimowolnymi świadkami. Nie do rzadkości należą głośne wymiany zdań czy inne różnego typu zachowania nie budzące akceptacji podróżnych. W przypadku przejazdu samemu można posłuchać muzyki lub skoncentrować się na innych zagadnieniach związanych z pracą czy też życiem prywatnym. Podróżując w towarzystwie, można porozmawiać bez sąsiedztwa innych osób stojących lub przechodzących obok. Wspomnieć można o podejmowanych próbach eliminacji niedogodności środków transportu zbiorowego i projektowania systemów przemieszczeń opierających się przykładowo na małych pojazdach kabinowych, którymi można przejechać o dowolnej porze, autobusach o zmiennej trasie przejazdu, gdzie ogranicza się przesiadki i ułatwia bezpośrednie dotarcie do celu podróży. Inne założenia przyjmowane przy koncepcjach tworzenia i później konstruowania niekonwencjonalnych systemów transportowych - to zwiększenie prędkości i zmniejszenie (skrócenie) czasu przejazdu. Dlatego też konstruowano systemy przewozowe (pojazd i droga) kursujące na estakadach lub w inny sposób wydzielonych przestrzeniach, osiągające wysokie przyspieszenia oraz krótkie drogi hamowania, a także duże prędkości maksymalne. Starano się, ze względu na funkcjonowanie tych systemów w miastach, ograniczyć oddziaływanie na otoczenie, czyli emisję spalin oraz hałas [8].

Z wymienionych względów związanych z wygodą i bezpieczeństwem, a także często krótszy czas podróży, korzystający z samochodów osobowych są zdecydowani ponieść wyższe koszty za przejazd.

Wśród czynników determinujących czas trwania podróży wymienia się [9]: prędkość-determinująca czas przejazdu, częstotliwość, punktualność, rytmiczność i pewność-wyznaczające czas oczekiwania, dostępność-decydująca o czasie dojścia, bezpośrednio-decydująca o możliwości odbycia podróży bez konieczności przesiadania się.

Integracja taryfowa osłabia oczekiwania pasażerów, dotyczące bezpośredniości połączeń. Posiadając bilet okresowy, łatwiej akceptuje się konieczność przesiadania się, bowiem nie wiąże się to z koniecznością wnieсения kolejnej opłaty za przejazd. Stosownie wyposażone punkty przesiadkowe zmniejszają utrudnienia przy korzystaniu z połączeń z przesiadkami, zamiast z połączeń bezpośrednich, wykorzystuje się wówczas na części trasy przemieszczenia, środki o większych prędkościach przejazdu i większych zdolnościach przewozowych.

Koszt ponoszony przez pasażera, rozumiany jako kwota wydatkowana na zakup biletu, jest dość jednoznaczny i wymierny. Jednak należy zauważyć, że w większości sytuacji, gdy mamy do czynienia z integracją na poziomie sprzedaży usług, jednorazowy zakup większego zakresu lub ilości usługi oznacza wydatkowanie mniejszej kwoty, niż gdyby dokonywało się zakupów oddzielnie. Wynika to z kilku przyczyn. W miastach najczęściej istnieje pewna substytucja w zakresie przemieszczeń integrującymi się sieciami. Na części tras lub pomiędzy wybranymi źródłami i celami podróży może ona być zrealizowana środkami przewozowymi, będącymi w gestii różnych podmiotów. Zatem, dla pasażera kupującego bilet zintegrowany, jego użyteczność często nie jest równa sumie dwóch osobnych biletów, nie korzysta on bowiem z sieci w takim zakresie jak dwie różne osoby kupujące bilety na dwie różne sieci. Ponadto, w przypadku oferowania biletu sieciowego, którego cena jest sumą biletów osobnych na każdą z sieci, cena takiego biletu będzie zbyt wysoka w porównaniu do kosztów korzystania z samochodu osobowego. Ze względu na koszty wystąpi skłonność do korzystania z samochodu osobowego, bowiem tutaj koszt krańcowy, czyli koszt pokonania dodatkowego odcinka drogi, najczęściej będzie niższy niż koszt przejazdu na podstawie biletu miesięcznego. Ograniczone zastosowanie mogą tu mieć opłaty parkingowe, choćby z tego względu, że wiele instytucji posiada własne parkingi lub dzierżawi miejsca parkingowe, a koszty te nie obciążają bezpośrednio dojeżdżających, ale są kosztami pracodawcy. Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w aglomeracjach powyżej 400 tys. mieszkańców w

Polsce (Warszawa, Aglomeracja Katowicka, Łódź, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin) kształtuje się on w przedziale od 1,40 zł w Gdańsku (przejazd do 10 minut) do 2,50 zł w Krakowie. Posiadacz samochodu osobowego, w przypadku podejmowania decyzji dotyczącej sposobu przemieszczenia się na podstawie ponoszonych kosztów, porównuje krańcowy koszt przejazdu samochodem z ceną biletu lokalnego transportu miejskiego. Krańcowy koszt można przyjąć jako koszt paliwa i opłatę za parkowanie, jeśli jest pobierana. Zakładając, że średnia odległość podróży wynosi 6 km, samochód zużywa 7 litrów paliwa na 100 kilometrów, a cena 1 litra paliwa (benzyna bezołowiowa 95) wynosi 4,2 zł, to koszt paliwa dla wymienionej odległości wynosi 1,77 zł. Jest to zatem w części przypadków mniej niż wydatek na zakup biletu jednorazowego. Dopiero uwzględniając opłatę za parkowanie, która obecnie w Katowicach wynosi 1,50 zł za pierwszą rozpoczętą godzinę, koszt skorzystania z samochodu w danej podróży wzrasta do kwoty 3,27 zł, czyli powyżej ceny biletu jednorazowego.

Wśród czynników pozarynkowych można wymienić postęp techniczny i technologiczny. Dotyczy on zarówno samych środków przewozowych, gdzie kolejne rozwiązania konstrukcyjne poprawiają ich użyteczność i łatwość korzystania z nich. Wymienić tu można pojazdy niskopodłogowe, ułatwiające korzystanie przede wszystkim przez osoby starsze i niepełnosprawne oraz skracające czas potrzebny na wsiadanie i wysiadanie, i tym samym czas przejazdu. Rozwiązania konstrukcyjne producentów taboru koncentrują się również na poprawie komfortu jazdy poprzez zmniejszenie poziomu hałasu, poprawie zawieszenia pojazdu, co zmniejsza drgania oraz uciążliwe przechylenia i gwałtowne zmiany nachylenia podłogi pojazdu przy przejeździe przez nierówności na drodze, materiałach wykorzystywanych do wystroju wnętrza pojazdów, zastosowanie coraz lepszych rozwiązań w zakresie przewietrzania i klimatyzacji. Pojazdy cechują się większą niezawodnością, co oznacza zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia, zwłaszcza takiego, które uniemożliwi dalszą jazdę i będzie skutkowało koniecznością oczekiwania na kolejny kurs czy to na przystanku na skutek niezrealizowania danego kursu, czy też w miejscu, gdzie nastąpiło uszkodzenie pojazdu. Postęp dokonuje się również w technologiach przesyłania informacji, co ma szczególne znaczenie w transporcie. Usługi w transporcie zbiorowym nie są świadczone w jednym miejscu, co ułatwia nadzór i ingerencję w przypadku zakłóceń, ale na wielu liniach komunikacyjnych, przebiegających często w bardzo rozległym obszarze oraz bez styku z punktami dyspozytorskimi i regulacyjnymi. Technologie informatyczne zapewniają łączność i informacje o bieżącej lokalizacji pojazdów oraz możliwość przesyłania dyspozycji co do postępowania w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładów jazdy oraz informowania pasażerów. Systemy informowania pasażerów poprzez Internet umożliwiają dostęp do aktualnych informacji, zwłaszcza do przystankowych rozkładów jazdy oraz wszelkich zmian w kursowaniu autobusów w związku z remontami dróg lub czasowymi zamknięciami z innych powodów. Dostęp do rozkładów jazdy lub innych informacji o transporcie zbiorowym możliwy jest również poprzez telefony komórkowe, aplikacje WAP.

4. PODSUMOWANIE

Obecnie w Polsce przemieszczenia piesze, rowerami lub taksówkami nie mają znaczącego udziału w miastach. Lokalny transport zbiorowy konkuruje z przemieszczaniami odbywanymi samochodami osobowymi. O pozycji lokalnego transportu zbiorowego i zdolności konkurencyjności z przemieszczaniami samochodami osobowymi decydują czynniki rynkowe i pozarynkowe. Do czynników rynkowych można zaliczyć w przypadku lokalnego transportu

zbiorowego bezpieczeństwo podróży, czas trwania podróży, jej wygodę oraz cenę. Do czynników pozarynkowych możemy zaliczyć postęp techniczny i technologiczny.

Integracja transportu zbiorowego decyduje o wygodzie podczas korzystania z oferowanych usług, ma również wpływ na czas trwania podróży oraz cenę. Jest czynnikiem wpływającym na podział zadań przewozowych w miastach. Integracja transportu nabiera szczególnego znaczenia w sytuacji wzrastającej liczby samochodów osobowych, wysokiego komfortu oferowanego przez samochody osobowe oraz braku uprzywilejowania w ruchu środków transportu zbiorowego, co decyduje o krótszym czasie podróży samochodem osobowym.

Literatura

1. Szymała I.: Konkurencja w transporcie lotniczym. Prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego. Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego. Liber, Warszawa 2002.
2. Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jednolity) DzU z 2003 roku, Nr 86, poz. 804 z późniejszymi zmianami.
3. Szymczak M. (redaktor naukowy): Słownik języka polskiego, tom pierwszy. PWN, wydanie szóste, Warszawa 1990.
4. Stankiewicz M.: Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Budowanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji. Dom organizatora, TNOiK Toruń 2005.
5. Bienkowski W.: Reaganomika i jej wpływ na konkurencyjność gospodarki amerykańskiej. PWN, Warszawa 1995.
6. Tomanek R.: Konkurencyjność transportu miejskiego. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2002.
7. Praca zbiorowa pod red. Wyszomirskiego O.: Komunikacja miejska w gospodarce rynkowej. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997.
8. Habarda D.: Nove dopravne systémy v mestskej hromadnej doprave. Alfa, SNTL, Bratislava, Praga 1986.
9. Praca zbiorowa pod red. Gługiewiczza Z.: Gospodarowanie w transporcie miejskim. Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 1994.