

Być jak PolskiBus?

Są na polskim rynku przewoźnicy, którzy mają potencjał umożliwiający konkurowanie z PolskiBus. Podobny standard oferuje m.in. Neobus, firma z polskim kapitałem i centralą w Niebylcu na Podkarpaciu. Ma bilety od 1 zł, wi-fi na pokładzie (ale w wydaniu LTE), kursy na dalekich trasach, poczęstunek na wszystkich liniach. Również białostocka firma Podlasie-Express wprowadziła dalsze ulepszenia i tak bardzo wysokiego poziomu usług. Jeździ na identycznej trasie, jak PB: Warszawa-Białystok. Oferuje bilety za 1 zł, klimatyzowane wnętrza, wi-fi, gniazdko zasilania 230 V, toaletę, rozkładane fotele i coś więcej, niż PolskiBus: możliwość rezerwacji fotelików dla dzieci, zakupu biletu u kierowcy, powiadomienia SMS o ewentualnych opóźnieniach autobusów. Ma także program lojalnościowy, zebrane punkty klient może wymienić na kolejne bilety.

Muszkietier z Chęciny k/Kielce to kolejny przewoźnik, z którym możemy podróżować po Polsce już od 1 zł. Firma poszła w ślad za konkurencją i uruchomiła sprzedaż biletów na podobnej zasadzie, jak PolskiBus. Świadczy usługi na linii częściowo pokrywającej się z PB: Busko-Zdrój-Kielce-Radom-Warszawa. Wbrew początkowym obawom, po zwiększeniu do 10 liczby połączeń PB na linii P6 Warszawa-Kielce-Kraków-Zakopane, Muszkietier nadal jest na rynku. „Na pewno PB nauczył nas, przewoźników prywatnych, nowego sposobu konkurowania, nowego podejścia do marketingu. Zresztą chyba nie tylko nas, bo firmy Mobilis, Veolia - Arriva i PKP również pozakładały wi-fi czy gniazdko 230 V” - mówi Rafał Chmiel z firmy Muszkietier.

Jednym ze sposobów na sukces firmy PolskiBus.com. było postawienie na autobusy o dużej pojemności, najlepiej mieszczące ponad 70 osób. Wybór nie jest wcale duży! Autobusy o tradycyjnym rozkładzie foteli, np. Irizar i6 i PB w najdłuższych wersjach mieszczą 71+1+1 pasażerów. VDL Futura w najdłuższej wersji FHD2-148 mieści „tylko” 67+1+1 osób. Trzeba uciekać się do pojazdów piętrowych. Tu rekordzistą jest VDL Synergy SDD-141 o pojemności aż 91+1+1 osób. Klasą dla siebie

Muszkietier wykonuje przewozy pasażerskie od 2002 r. Firma nie obawia się konkurencji i nowości technicznych, jako jedna z pierwszych wprowadziła bilety za złotówkę i karty chipowe. W ub. roku przewiozła 1,4 mln pasażerów. Swoje zadania wykonuje minibusami 15÷21-osobowymi, midibusami 22÷28-osobowymi oraz autobusami 12-metrowymi. Jednym z najnowszych nabytków jest 55+1+1-miejscowy Irizar PB z 2012 r. z bagażnikami o pojemności 9,3 m³. Napędza go silnik DAF MX340 o mocy 340 kW (460 KM), przez skrzynię ZF AS-Tronic.



Irizar i6 firmy Link-Bus w barwach PolskiegoBusa to 3-osiowy 15-metrowy autokar integralny w wersji wysokiej 3,7 m zabierający 71+1+1 osób. Napędza go 12,9-litrowy silnik DAF MX 340 kW (462 KM) współpracujący z 12-biegową skrzynią ZF AS-Tronic z interarderem. W autobusie zainstalowano 700-litrowy zbiornik paliwa, podwójnie przyciemniane szyby boczne i klimatyzację Hispacold. We wnętrzu znajduje się niska toaleta, by uzyskać jeszcze 2 miejsca siedzące, ogrzewany przedział sypialny i 3 monitory DVD.





Podlasie-Express odebrała w tym roku 3 MB Tourismo L. Obecnie jej flota to 25 autobusów, w 100% Mercedesy. „Mercedes-Benz Tourismo od lat sprawdza się u nas najlepiej i dlatego postanowiliśmy naszą flotę opierać właśnie na tym sprawdzonym modelu” - mówi Bogdan Ostrowski, jeden z właścicieli firmy. Podlaski przewoźnik działa w transporcie międzymiastowym od końca 2004 r., obsługuje połączenia z Białego-stoku do Warszawy. Obecnie wykonuje 15 kursów na dobę, a autobusy dowożą pasażerów także do lotnisk na Okęciu i w Modlinie. Specjalnie dla Podlasie-Express przygotowano wyposażenie obejmujące m.in.: 65 miejsc siedzących i 26 stojących, gniazdka 230 V przy każdym fotelu, sieć wi-fi i wzmocnioną klimatyzację. Napęd stanowi silnik OM 470 LA. Podlasie-Express ma także 51-osobowe autokary MB Travego.

jest Setra S431DT. Najnowszy model ma na 2 poziomach do 87 miejsc siedzących w standardzie 3-gwiazdkowym i silnik OM 471 o mocy 375 kW (510

KM). Oba konkurencyjne autobusy piętrowe są jednak dużo droższe od belgijskiej Astromegi. W żadnym z nich nie rozwiązano problemu wygodnego prze-

wiezienia bagażu tak licznych pasażerów: piętrowy PolskiBusa muszą korzystać z „plecaków”, tak samo jak autokary turystyczne. (MM)

Autobus dalekodystansowy jest *gut!*

Tegoroczna IAA była także okazją do świętowania 2. rocznicy deregulacji transportu autobusowego w Niemczech. Po 70. latach zadanego prawnie monopolu Deutsche Bahn, na pasażerskie linie o długości ponad 50 km dopuszczono innych przewoźników i szybko okazało się, że są tu lepsi gracze niż autobusowa spółka kolei państwowej. Szczególną pozycję zajęła bardzo młoda firma MeinFernbus.de, założona w połowie 2011 r. przez 2 ludzi młodych, ale pomysłowców i dysponujących już sporym doś-

wiadczeniem w dziedzinie organizacji połączeń turystycznych oraz prowadzenia biznesu. Start był ostrożny, od jednej linii obsługiwanej od kwietnia 2012 r., ale nie powolny! Działając agresywnie także pod względem cenowym, podobnie jak PolskiBus.com, notowano coraz lepsze wyniki, odbierając klientów konkurencji, liniom lotniczemu, a także kolejom, w tym przypadku nieco wbrew intencjom pomysłodawców otwarcia rynku przewozów pasażerskich. Przytknięto na to oko wobec skutecznego zwalczania głównego wroga, tj. samochodu osobowego, emitującego znacznie więcej CO₂ w przeliczeniu na pasażera.

Różnica względem PB jest taka, że MeinFernbus.de nie ma własnych auto-

Mocne wejście: startując od zera, MeinFernBus.de pokonał rywali od lat działających na liniach międzymiastowych i dominuje na tym rynku.

busów, lecz działa jako spółka partnerów wchodzących do niej ze swoim taborzem. Większość autobusów to Mercedesy i 2-pokładowe Setry, ale nie ma przymusu, obowiązują tylko wspólne jaskrawozielone barwy i standard: wi-fi, gniazdka 230 V... Obecnie jest to flota ok. 300 pojazdów, należących do 85 partnerów, obsługujących 83 linie do 221 miejsc docelowych. Są wśród nich także połączenia międzynarodowe i tu firma ogromnie zyskała dzięki ostatnim strajkom pilotów Lufthansy, skutecznie przejmując pasażerów z portów lotniczych. Badania wykazały, że podobnie jak w przypadku PolskiBus z dalekich linii autobusowych zaczynają korzystać już nie tylko zdeklarowani zwolennicy tego środka transportu oraz osoby „nawrócone” z samochodów osobowych, kolei czy linii lotniczych: zaczynają o nie dopytywać ludzie, dla których będzie to zupełnie nowe, nie rozważane wcześniej doświadczenie. Przekonującym argumentem jest cena. Korzystając z internetowego „już od...” można odbyć podróż średnio o połowę taniej niż koleją, bez przesiadek, na niektórych liniach z własnym rowerem w bagażu gratis!

MeinFernbus już w lecie 2013 r. tworzył największą niemiecką siatkę połączeń autobusowych, dzięki czemu w lipcu przekroczył 1. milion pasażerów, a rok później, w czerwcu br. – 5 milionów! ■

