

UNIwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Kolegium Nauk o Zarządzaniu i Jakości

Instytut Informatyki, Rachunkowości i Controllingu

Kierunek: Informatyka Stosowana



Imię Nazwisko

Nr albumu:

Platforma integrująca lokalnych przewoźników

Projekt

Promotor

prof. dr hab. Mariusz Grabowski

Kraków 2025

Spis treści

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Wprowadzenie | 3 |
| 2. Model biznesowy | 5 |
| 2.1. Propozycja wartości..... | 5 |
| 2.2. Model przychodów | 5 |
| 2.3. Rynek | 5 |
| 2.3.1. Planowana przestrzeń rynkowa firmy i potencjalne możliwości finansowe | 5 |
| 2.3.2. Obszar rynku, który firma zamierza obsługiwać..... | 6 |
| 2.3.3. Rozmiar rynku i jego podział na nisze | 6 |
| 2.4. Otoczenie konkurencyjne | 7 |
| 2.5. Przewaga konkurencyjna | 7 |
| 2.6. Strategia rynkowa | 7 |
| 2.7. Projekt organizacji..... | 7 |
| 2.8. Zespół menedżerski..... | 7 |
| 3. Krytyczne czynniki sukcesu | 9 |
| 4. Plan działania | 10 |
| Bibliografia..... | 11 |
| Spis tabel..... | 12 |
| Spis rysunków..... | 13 |

Rozdział 1

Wprowadzenie

„italic”

Poniższy tekst prezentuje projekt przedsięwzięcia e-biznesowego w postaci platformy integrującej lokalnych przewoźników. Nie są oni bowiem obecnie zintegrowani w takim stopniu jak komunikacja miejska czy koleje, co sprawia, że planowanie podróży z ich udziałem jest znacząco mniej wygodne. Projekt przewiduje stworzenie platformy pozwalającej pasażerom na wyszukiwanie i planowanie tras z możliwością łatwego zakupu cyfrowych biletów odpowiednich przewoźników wewnątrz platformy. Z drugiej strony dla przewoźników będzie ona źródłem wielu cennych danych analitycznych pozwalających im optymalizować kursy i w konsekwencji zwiększać efektywność i zyski.

Zdecydowanym atutem tego przedsięwzięcia jest to, że wpisuje się ono w obecne światowe trendy polityczne dotyczące redukcji śladu węglowego. Jak możemy przeczytać w artykule:

„With the increasing prominence of environmental protection, energy conservation, and carbon reduction issues [[1]], ensuring sustainable transportation [[3]] has become a critical and challenging goal. This issue is gaining more and more social attention, as environmental, social, governance (ESG) [[5]] assessments of companies' data and indicators are being given greater importance. Among the elements discussed, the significance of the "Environment" aligns closely with the United Nations' 2030 Agenda for sustainable development, with its 17 sustainable development goals (SDGs) [[7], [9], [11]], which concentrate on fostering "Sustainable Cities and Communities". One key aspiration within this overarching aim is to establish an accessible, affordable, and secure transportation system that can cater to the needs of all individuals by 2030, while simultaneously enhancing road safety measures. Special emphasis is dedicated to addressing the requirements of marginalized communities, including children, women, individuals facing

mobility challenges, and the elderly. This will be achieved through the expansion of public transportation services, thoughtfully tailored to meet their specific demands.” (Chung Ming-An, 2023)

Jako że komunikacja zbiorowa generuje mniejszy ślad węglowy na osobę w porównaniu do transportu indywidualnego, to ułatwienie planowania podróży transportem regionalnym powinno przełożyć się na większe zainteresowanie tą formą transportu, a w konsekwencji na ograniczenie szkodliwych emisji. Z racji tego, rządy wielu krajów, a w szczególności krajów Unii Europejskiej będą przychylnie patrzeć na wszelkie inicjatywy promujące transport zbiorowy, co z dużą pewnością sprawia, że otoczenie prawne tego przedsięwzięcia powinno być przyjazne i stabilne.

Kolejną zaletą tej działalności jest to, że transport publiczny jest biznesem odpornym na recesję, bo to właśnie podczas recesji zwiększa się udział ludzi korzystających z transportu publicznego, ponieważ pasażerowie wybierając transport zbiorowy szukają oszczędności w porównaniu do transportu indywidualnego.

Do tego dzięki zebrany danym platforma będzie w stanie zaoferować lokalnym przewoźnikom lepsze planowanie kursów i tras dzięki czemu będą oni w stanie zwiększyć swoją efektywność i zwiększyć zyski, co powinno się przełożyć na chęć ich udziału w tym przedsięwzięciu, a im więcej przewoźników nawiąże współpracę z platformą, tym system będzie miał więcej do zaoferowania dzięki efektowi sieci. Zbudujemy zatem silną pozycję na rynku co pozwoli nam na łatwą monetyzację.

Rozdział 2

Model biznesowy

2.1. Propozycja wartości

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

2.2. Model przychodów

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

2.3. Rynek

2.3.1. Planowana przestrzeń rynkowa firmy i potencjalne możliwości finansowe

Platforma ma na celu integrację lokalnych przewoźników, w tym mikro- i małych przedsiębiorstw oferujących usługi przewozowe zarówno na krótkich, jak i długich dystansach. Planowana przestrzeń rynkowa obejmuje powiaty oraz regiony o rozproszonej infrastrukturze transportowej, gdzie istnieje znaczne zapotrzebowanie na usługi przewozowe, a jednocześnie brak jest kompleksowego rozwiązania, które łączyłoby

różne lokalne firmy w jedną spójną sieć. W Polsce sektor transportu osób, obejmujący przewozy lokalne i długodystansowe, dynamicznie się rozwija, szczególnie w regionach, gdzie transport publiczny jest niewystarczający lub niedostatecznie dostępny. Wartość rynku transportu osobowego w Polsce szacuje się na około 8–10 miliardów złotych, z czego znaczna część dotyczy właśnie przewoźników lokalnych, którzy działają indywidualnie lub w niewielkich grupach.

Nasza platforma ma potencjał do zmniejszenia rozdrobnienia tego rynku, oferując wspólną przestrzeń cyfrową, która ułatwi klientom dostęp do usług przewozowych, a przewoźnikom umożliwi efektywne zarządzanie zleceniami i zwiększenie liczby klientów.

Rynek przewozów osobowych w Polsce rozwija się w szybkim tempie, głównie dzięki rosnącej popularności cyfrowych narzędzi umożliwiających zamawianie transportu. Wartość sektora przewozów osobowych dynamicznie rośnie, szczególnie w regionach, gdzie transport publiczny jest niewystarczający. Nasza platforma ma potencjał, by zniwelować istniejące bariery poprzez łatwą dostępność i elastyczność oferty.

2.3.2. Obszar rynku, który firma zamierza obsługiwać

Platforma będzie działać w następujących segmentach:

1. Przewozy lokalne w obrębie powiatów Obsługa krótkodystansowych tras w granicach powiatów, takich jak transport do pracy, szkoły, czy na zakupy. Skierowanie oferty do mieszkańców miast średniej wielkości oraz mniejszych miejscowości, gdzie transport publiczny jest ograniczony.
2. Przewozy długodystansowe Realizacja przewozów międzymiastowych lub międzyregionowych dla klientów indywidualnych. Zwiększenie elastyczności podróży na większe odległości dzięki współpracy z lokalnymi przewoźnikami w ramach jednej platformy.

2.3.3. Rozmiar rynku i jego podział na nisze

Rynek przewozów osobowych można podzielić na dwa kluczowe segmenty:

1. Przewozy krótkodystansowe = 60% Zapotrzebowanie na przejazdy w granicach jednego powiatu lub regionu, gdzie klienci poszukują wygodnych i dostępnych usług transportowych na krótkie dystanse.
2. Przewozy długodystansowe - 40% rynku Przejazdy międzymiastowe i międzyregionowe, które umożliwiają klientom wygodną i konkurencyjną cenowo alternatywę wobec większych firm przewozowych lub transportu publicznego.

2.4. Otoczenie konkurencyjne

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim aequaleamus animo, cum corpore dolemus, fieri tamen permagna accessio potest, si aliquod aeternum et infinitum impendere malum nobis opinemur. Quod idem licet transferre in voluptatem, ut postea variari voluptas distinguique.

2.5. Przewaga konkurencyjna

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim aequaleamus animo, cum corpore dolemus, fieri tamen permagna accessio potest, si aliquod aeternum et infinitum impendere malum nobis opinemur. Quod idem licet transferre in voluptatem, ut postea variari voluptas distinguique.

2.6. Strategia rynkowa

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim aequaleamus animo, cum corpore dolemus, fieri tamen permagna accessio potest, si aliquod aeternum et infinitum impendere malum nobis opinemur. Quod idem licet transferre in voluptatem, ut postea variari voluptas distinguique.

2.7. Projekt organizacji

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim aequaleamus animo, cum corpore dolemus, fieri tamen permagna accessio potest, si aliquod aeternum et infinitum impendere malum nobis opinemur. Quod idem licet transferre in voluptatem, ut postea variari voluptas distinguique.

2.8. Zespół menedżerski

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim aequaleamus animo, cum corpore dolemus, fieri tamen permagna accessio potest, si aliquod

aeternum et infinitum impendere malum nobis opinemur. Quod idem licet transferre in voluptatem, ut postea variari voluptas distinguique.

Rozdział 3

Krytyczne czynniki sukcesu

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim aequaleamur animo, cum corpore dolemus, fieri tamen permagna accessio potest, si aliquod aeternum et infinitum impendere malum nobis opinemur. Quod idem licet transferre in voluptatem, ut postea variari voluptas distinguique.

Rozdział 4

Plan działania

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim aequaleamur animo, cum corpore dolemus, fieri tamen permagna accessio potest, si aliquod aeternum et infinitum impendere malum nobis opinemur. Quod idem licet transferre in voluptatem, ut postea variari voluptas distinguique.

Bibliografia

Chung Ming-An, Wang Tze-Hsun, L. C.-W. (2023). Advancing esg and sdgs goal 11: Enhanced yolov7-based uav detection for sustainable transportation in cities and communities. *Urban Science*.

Spis tabel

Spis rysunków