Rada Naukowa
Christiane Bielefeldt, Günter Emberger, Pieter van Essen
David B. Grant, Andrzej Grzelakowski, Mariusz Jedliński
Mirosław Jeraj, Danuta Kempny, Zdzisław Kordel, Barbara Kos
Benedikt Mandel, Elżbieta Marciszewska, Vlastimil Melichar
Simon Shepherd, Elżbieta Załoga

Redaktor Wydawnictwa
Stanisława Grzelczak

Projekt okładki i stron tytułowych
Andrzej Taranek

Skład komputerowy i łamanie
Urszula Jędryczka

Publikacja sfinansowana z dochodów własnych
Wydziału Ekonomicznego

©Copyright by Uniwersytet Gdański
Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

ISSN 0208-4821

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel./fax 58 523 11 37, tel. 725 991 206
http://wyd.ug.gda.pl; e-mail: kiw.ug.edu.pl

SPIS TREŚCI

SŁOWO WSTĘPNE 7

DANUTA RUCIŃSKA
STRATEGICZNE PROBLEMY ROZWOJU I FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W UNII EUROPEJSKIEJ W XXI WIEKU 9

STANISŁAW MIECZNIKOWSKI
KONKURENCYJNOŚĆ PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH NA REGIONALNYM RYNKU UNII EUROPEJSKIEJ 25

HUBERT KOŁODZIEJSKI, OLGIERD WYSZOMIRSKI
ORGANIZACJA PRZEWOZÓW PASAŻERÓW NA RYNKU DROGOWEGO TRANSPORTU REGIONALNEGO 37

MARCIN WOŁEK
FINANSOWANIE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU REGIONALNEGO W POLSCE 51

ANDRZEJ RUCIŃSKI
TRANSPORT LOTNICZY W REGIONALNEJ STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO DO ROKU 2020 63

DARIUSZ TŁOCZYŃSKI
PRZEWOŹNICY NISKOKOSZTOWI NA POLSKIM RYNKU USŁUG LOTNICZYCH 79

PAWEŁ GAŁKA
CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE KOSZTY PALIWA W TRANSPORCIE LOTNICZYM 93

KATARZYNA HEBEL
PODRÓŻE DO PRACY MIESZKAŃCÓW POLSKI W ŚWIETLE BADAŃ STATYSTYCZNYCH I MARKETINGOWYCH 101

KATARZYNA HEBEL, MARCIN WOŁEK, OLGIERD WYSZOMIRSKI
PERCEPCJA TRANSPORTU TROLEJBUSOWEGO W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW 117

RECENZJA

ZDZISŁAW KORDEL
KSIĄŻKA PT. TRANSPORT LOTNICZY – EKONOMIKA I ORGANIZACJA, WYDAWNICTWO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO, GDAŃSK 2012 135

LIST OF CONTENTS

INTRODUCTION 7

DANUTA RUCIŃSKA
STRATEGIC PROBLEMS OF THE TRANSPORT DEVELOPMENT AND ACTIVITY IN THE EUROPEAN COMMUNITY IN THE XXI CENTURY . 9

STANISŁAW MIECZNIKOWSKI
COMPETITIVENESS OF THE PASSENGERS RAILWAY TRANSPORT ON THE REGIONAL TRANSPORT MARKET EUROPEAN UNION 25

HUBERT KOŁODZIEJSKI, OLGIERD WYSZOMIRSKI
ORGANIZATION OF THE CARRIAGE OF PASSENGERS ON THE ROAD REGIONAL TRANSPORT MARKET 37

MARCIN WOŁEK
FINANCING OF PASSENGER REGIONAL TRANSPORTATION IN POLAND .. 51

ANDRZEJ RUCIŃSKI
THE PROBLEMS OF THE AIR TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE TRANSPORT STRATEGY OF THE POMERANIA REGION TILL THE 2020 63

DARIUSZ TŁOCZYŃSKI
THE LOW COST CARRIERS ACTIVITY ON THE POLISH AIR SERVICES MARKET 79

PAWEŁ GAŁKA
DETERMINANTS OF FUEL COSTS IN AIR TRANSPORT 93

KATARZYNA HEBEL
TRAVEL TO WORK OF POLAND'S INHABITANTS IN THE VIEW OF STATISTICAL AND MARKETING RESEARCH 101

KATARZYNA HEBEL, MARCIN WOŁEK, OLGIERD WYSZOMIRSKI
PERCEPTION OF TROLLEYBUS TRANSPORT IN THE LIGHT OF RESEARCH ON CITIZENS' PREFERENCES AND TRANSPORT BEHAVIOUR 117

REVIEW

ZDZISŁAW KORDEL
AIR TRANSPORT – ECONOMIC AND ORGANIZATION. ED. UNIVERSITY OF GDANSK, GDANSK 2012 135

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

SŁOWO WSTĘPNE

Problemy funkcjonowania i rozwoju transportu oraz rynku transportowego w XXI wieku stanowią przedmiot zainteresowania polityków, decydentów, praktyków gospodarki, naukowców i ekspertów oraz szerokiej rzeszy współczesnego społeczeństwa. Są szeroko analizowane w debatach na różnych szczeblach, na konferencjach i poddawane głębokim studiom strategicznym.

Transport i jego gałęziowe rynki są podstawą harmonijnego rozwoju świata, państw, regionów i ich gospodarczych struktur. Determinuje wzrost i prawidłowe funkcjonowanie, rozwój wszystkich sfer gospodarki oraz życia społeczeństwa. Wpływa na poziom dynamiki gospodarczej i jakości życia ludności. Ponadto jest działalnością sprzyjającą innowacyjności, a jednocześnie korzystającą z innowacyjnych rozwiązań. Rozwój gałęziowych rynków sprzyja nawiązywaniu kontaktów w regionalnej, ponadregionalnej i globalnej skali aktywności wymiany handlowej oraz kształtowaniu warunków konkurencji.

Na przełomie XX i XXI wieku zaistniały nowe uwarunkowania rozwoju transportu i jego rynków. Wynikają one z systemowych przeobrażeń i zmiany zasad międzynarodowej współpracy, dostępu do nowych rynków i środków finansowania społeczno-gospodarczego rozwoju, w tym transportu. Działania regionalnej integracji w skali świata i Europy wyzwoliły nowe instrumenty kreowania oraz realizacji inwestycji transportowych. Europejskie, krajowe i regionalne strategie rozwoju transportu oraz jego gałęzi stały się solidnym fundamentem harmonijnego i spójnego rozwoju wspólnego, europejskiego rynku. Napływ unijnych funduszy stworzył możliwości odrobienia długotrwałych zaległości i zaniedbań w transporcie, modernizacji jego systemów w krajach (regionach) członkowskich Unii Europejskiej, owocując spektakularnymi przemianami w transportowej przestrzeni, głównie dynamicznym skokiem infrastrukturalnym i zmianami w systemach zarządzania. Systematycznie ujednolicane regulacje porządkują funkcjonowanie transportowych struktur w Europie, w tym w Polsce.

Pamiętać jednak należy, iż dynamikę rozwoju transportu i rynków transportowych determinują różne egzo- oraz endogeniczne czynniki. Należą do nich m.in. globalne i regionalne trendy oraz tendencje rozwojowe, w tym metropolizacja, poziom rozwoju, tempo i skala przeobrażeń w regionach, wzrost społecz-

nego dobrobytu i miejskiego stylu życia, dążenie do zrównoważonego rozwoju i inne uwarunkowania wynikające ze specyfiki funkcjonowania transportu. Oddziaływanie tych czynników determinuje strukturę systemów i rynków transportowych i ich regionalną atrakcyjność.

Autorzy niniejszej edycji Zeszytów Naukowych podjęli problematykę współczesną, przedstawiając w nich zagadnienia ważne dla dalszego, harmonijnego rozwoju europejskiego, w tym polskiego transportu i jego rynków. Dotyczą one:

- strategicznych problemów rozwoju i funkcjonowania transportu w Unii Europejskiej w XXI wieku,
- konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych na regionalnym rynku Unii Europejskiej,
- organizacji przewozów pasażerów na rynku drogowego transportu regionalnego,
- finansowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce,
- transportu lotniczego w regionalnej strategii rozwoju transportu województwa pomorskiego do roku 2020,
- modeli funkcjonowania przewoźników niskokosztowych jako skutku rozwoju procesów konkurencyjnych,
- czynników kształtujących koszty paliwa w transporcie lotniczym,
- podróży do pracy mieszkańców Polski w świetle badań statystycznych,
- percepcji transportu trolejbusowego w świetle wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Zaprezentowana problematyka pozostaje w centrum naukowo-badawczych zainteresowań pracowników Katedry Rynku Transportowego oraz naukowców i praktyków z nią współpracujących. W publikacji zamieszczono dziesięć, w naszym przekonaniu ciekawych, artykułów nawiązujących do aktualnych problemów funkcjonowania transportu i rynku transportowego, a zatem do zagadnień, które od wielu lat stanowią o naukowo-badawczym dorobku Katedry, jej zespołu i Wydziału Ekonomicznego na Uniwersytecie Gdańskim.

Merytoryczne treści Zeszytów Naukowych Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomika Transportu i Logistyka nr 44 zamyka recenzja podręcznika pt. Transport lotniczy – Ekonomika i organizacja, jednego z dwóch opracowań książkowych, wydanych drukiem w 2012 r. w Katedrze Rynku Transportowego.

W imieniu Autorów wyrażam nadzieję, że Czytelnicy zainteresowani podjętą problematyką odnajdą w niej oryginalne treści inspirujące do dalszych, twórczych przemyśleń i publikacji, w tym w ramach naukowej współpracy z Katedrą Rynku Transportowego, do której serdecznie zapraszam.

W imieniu Redakcji i Autorów
prof. zw. dr hab. Danuta Rucińska

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Danuta Rucińska[1]

STRATEGICZNE PROBLEMY ROZWOJU I FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W UNII EUROPEJSKIEJ W XXI WIEKU

Streszczenie: Działalność transportowa jest ważnym elementem polityki gospodarczej Unii Europejskiej oraz regionalnych polityk państw i regionów członkowskich. W tym celu podejmowane są działania na rzecz kształtowania wspólnego, zintegrowanego rynku. Koncentrują się one na trzech, społecznie i gospodarczo ważnych problemach, do których należą: bezpieczny transport, zrównoważony rozwój transportu i kształtowanie zintegrowanego systemu transportu. Działania UE w przyszłości będą wynikały ze Strategii rozwoju transportu do roku 2050, które wyeksponowano w pięciu hasłach: 1. Transport ma znaczenie. 2. Zasada zrównoważonego rozwoju podstawą transportu. 3. Wykorzystanie inteligentnych rozwiązań. 4. Usuwanie barier utrudniających przemieszczanie się. 5. Inwestowanie w sieć.
Słowa kluczowe: Unia Europejska, wspólny rynek transportowy, strategia rozwoju transportu

STRATEGIC PROBLEMS OF THE TRANSPORT DEVELOPMENT AND ACTIVITY IN THE EUROPEAN COMMUNITY IN THE XXI CENTURY

Abstract: The transport activity is an important element of the economic policy of the European Community, states and regions members. So the common activities for the integration of the transport markets one undertaken. They concentrate on three main problems: safety transport, sustainable development of transport and creation of the integrated transport system. The activity of the EU on this field will be the result of the Transport Development Strategy to the year 2050 in which exposed 5 main slogans: 1. Transport is significant. 2. The rule of the sustainable development is the base for the future transport. 3. The usage of inteligent solutions. 4. Elimination of the barriers in translocation. 5. Investing in the network.
Keywords: European Union, common transportation market, strategy of transport development

[1] ekodr@univ.gda.pl

Wprowadzenie

Transport nieodmiennie odgrywa istotną rolę w życiu społeczeństw i funkcjonowaniu gospodarek. O jego znaczeniu decyduje nie tylko jego potencjał, lecz również sprawność w obsłudze zgłaszanych pod jego adresem potrzeb. Sprzyja mobilności ludności i wzrostowi komunikacyjnej ruchliwości, kształtowaniu dobrobytu, tworzeniu miejsc pracy oraz gospodarczemu rozwojowi i wzrostowi regionów. Sektor transportu odpowiada za ok. 5% wzrostu PKB, a zatrudnienie w regionalnych strukturach transportu Unii Europejskiej wynosi ok. 10 mln osób. Nakłady inwestycyjne na transport, infrastrukturę transportu sięgają ok. 1% unijnego PKB. Koszty działalności przedsiębiorstw na rynku TSL stanowią ok. 10–15% kosztów finalnego produktu wytwarzanego przez europejskie przedsiębiorstwa[2].

Na strukturalne przeobrażenia europejskiego rynku transportowego w XXI wieku oddziałują procesy makroekonomiczne i mikroekonomiczne, w tym globalizacja, strukturalne zmiany w gospodarce, trend systematycznego przechodzenia od rynku producenta do rynku konsumenta, procesy deregulacji i liberalizacji, nowe technologie, wzrost znaczenia wartości kreowanej przez akcjonariuszy, przeobrażenia w skali gałęziowych rynków, w tym wzrost aktywności niektórych rynków (np. drogowego, lotniczego), zmiany w strukturze gałęziowej przewozów, wzrost znaczenia nowoczesnej infrastruktury jako czynnika zapewniającego gospodarczy rozwój i wzrost europejskich regionów.

Transport jest też aktywnym czynnikiem terytorialnej integracji, a efektywność działalności przedsiębiorstw świadczących usługi w gałęziowych jego strukturach, stanowi o warunkach konkurowania europejskich podmiotów na zróżnicowanym rynku. Jakość usług transportowych determinuje jakość życia europejskiej społeczności, a Europejczycy wydają na towary i usługi transportowe średnio 13,2% domowych budżetów[3]. Z tych względów działalność transportowa jest trwałym elementem polityki gospodarczej Unii Europejskiej, regionalnych polityk państw i regionów członkowskich oraz wymaga stałego monitorowania i doskonalenia.

Rozwój regionalnych struktur transportowych napotyka na wiele barier (infrastrukturalną, techniczną, kadrową, biurokratyczną, relacyjną w kontaktach z kontrahentami usług), w tym na niezwykle poważną barierę środowiskową. Znalazła ona odzwierciedlenie w unijnej polityce zrównoważonego rozwoju transportu formułującej determinanty osiągania środowiskowej równowagi poprzez racjonalne kształtowanie efektywnego i innowacyjnego systemu transportowego.

---

[2] Na podstawie danych Eurostatu.

[3] www.europa.eu [dostęp: 16.10.2012].

Działania Unii Europejskiej na rzecz kształtowania wspólnego rynku transportowego

Politykę kształtowania wspólnego, bezpiecznego rynku transportowego w XXI wieku należy uznać za jeden z ważniejszych instrumentów tworzenia dynamicznego i konkurencyjnego obszaru świata. Rynek usług transportowych nieustannie pozostaje w centrum konstruktywnej aktywności ugrupowania. Począwszy od Traktatu Rzymskiego (1957 r.) poprzez Traktat z Maastricht (1992 r.) i Traktat Amsterdamski (1997 r.), poszczególne elementy wspólnego rynku transportowego Europy podlegają systematycznym przeobrażeniom. Przełomowym momentem w aspekcie kontrolowanego rozwoju tych struktur był 1 styczeń 1993 r., kiedy to zaczęły obowiązywać reguły polityki liberalizacji i deregulacji gałęziowych rynków[4]. Efekty ich wdrażania szybko odczuli zarówno świadczeniodawcy usług, jak i użytkownicy transportu. Postępowało otwieranie gałęziowych rynków, obniżanie cen za usługi, w tym komunikacyjne, podnoszenie jakości usług, systematycznie wzrastała oferta wyboru ich rodzajów i świadczeniodawców. Procesy liberalizacji i deregulacji wymagały wyeliminowania dyskryminacji przewoźników w zależności od kraju i ich siedziby oraz zapewnienia warunków swobodnej i uczciwej konkurencji. Z biegiem czasu liberalizacja objęła również usługi świadczone przez przewoźników danego państwa członkowskiego na terenie innego państwa Wspólnoty.

Celem unijnych działań w tym okresie było również zwiększenie bezpieczeństwa transportu, ustanowienie jednolitych norm pracy i warunków w sferze socjalnej dla zatrudnionych w transporcie, stworzenie transeuropejskiej sieci transportowej oraz poprawa jakości połączeń pomiędzy krajami UE a krajami trzecimi.

Aktualnie niezbędne działania na rzecz kształtowania spójnego, wspólnego rynku transportowego wynikają z rozlicznych potrzeb regionów UE, a ich formalną podstawą są dokumenty, uregulowania i systematycznie ogłaszane programy. W drugiej dekadzie XXI wieku, pomijając rozbudowaną sferę formalnoprawną, do najważniejszych kierunków przeobrażeń rynku transportowego należą:

1) postępująca liberalizacja i deregulacja działalności transportowej na regionalnych, europejskich rynkach;
2) intensyfikacja działań na rzecz zwiększania bezpieczeństwa we wszystkich gałęziach transportu;
3) wzrost jakości świadczenia usług transportowych poprzez integrację systemów transportowych i wykorzystanie innowacyjnych technik i technologii,

[4] J. Kundera, *Jednolity rynek europejski*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003, s. 14 i n.

4) intensyfikacja działalności w zakresie ochrony środowiska z uwzględnieniem negatywnego wpływu transportu,
5) dążenie do ujednolicenia norm zatrudnienia i pracy z uwzględnieniem gałęziowej specyfiki transportu.

Podejmowane działania koncentrują się na trzech, społecznie i gospodarczo ważnych problemach, do których należą:
1) bezpieczny transport,
2) zrównoważony rozwój transportu,
3) kształtowanie zintegrowanego systemu transportu.

Realizacja kierunkowych celów i zadań w jej ramach jest współzależna, każdy z nich może zostać włączony do jednego z określonych obszarowych celów[5]. Istnieją bowiem silne powiązania w obrębie wymienionych problemów i wiele działań w zakresie kształtowania bezpiecznego transportu wynika z realizacji regionalnych strategii oraz koncepcji jego zrównoważonego rozwoju.

Działania na rzecz bezpiecznego transportu w Europie

Postulat bezpieczeństwa dominuje nad oczekiwaniami zgłaszanymi przez użytkowników transportu i jest nadrzędny w stosunku do innych preferencji. Bezpieczny transport eliminuje lub ogranicza zagrożenie dla zdrowia i życia oraz inne straty wynikające z działalności transportowej.

Bezpieczny transport dotyczy wszystkich gałęzi transportu (eksploatowanego taboru, punktów transportowych, procesu przemieszczania, obsługi pasażerów i ładunków w punktach transportowych oraz pieszych), ochrony powietrza oraz funkcjonowania wszystkich rynków transportowych z uwzględnieniem e-bezpieczeństwa. W tym celu rozwija się współpraca z władzami krajowymi i regionalnymi.

Z danych Eurostatu wynika, że najbardziej niebezpieczny jest transport samochodowy. Ze statystyk dotyczących bezpieczeństwa na drogach wynikają wyraźne dysproporcje pomiędzy unijnymi regionami. W czołówce najbezpieczniejszych regionów o najniższej liczbie wypadków oraz ofiar śmiertelnych w ciągu roku na milion użytkowników dróg znajdują się Niemcy (23 – w Bremie, 53 – w Berlinie i Hamburgu) i hiszpańska eksklawa na obszarze Maroka – Ceuta (26 śmiertelnych wypadków rocznie). Najgorzej w tych statystykach wypada Grecja (1576 ofiar śmiertelnych na milion pasażerów w ciągu roku i Polska, a w szczególności cztery polskie województwa: warmińsko-mazurskie (815 ofiar – czwarta pozycja na europejskiej liście), świętokrzyskie (617 ofiar śmiertelnych – dwunasta pozycja na liście), podlaskie (595 ofiar – piętnasta pozycja) oraz lu-

[5] *White Paper, European transport policy for 2010: time to decide,* Commission of the European Communities, Brussels, 12.09.2001, COM(2001), 370 final.

belskie (590 ofiar śmiertelnych rocznie – szesnasta pozycja w tej grupie statystycznej)[6].

W Programie Bezpieczeństwa na Drogach z 2003 r. założono 50 procentowe zmniejszenie wypadków śmiertelnych do roku 2013. Wskazano przy tym na działania, których celem winno być kształtowanie odpowiedzialnych zachowań na drogach, poprawa bezpieczeństwa pojazdów i unowocześnianie infrastruktury. Założono też wdrożenie procedur ujednolicających harmonizację obciążania karami za przekraczanie dozwolonych prędkości, jazdę po spożyciu alkoholu, wdrażanie inteligentnych systemów transportu i innych usług, co przyczyni się do wzrostu efektywności i redukcji kosztów przewozu pasażerów oraz ładunków wszystkimi formami przemieszczania. Wobec systematycznego wzrostu poziomu motoryzacji indywidualnej w krajach Wspólnoty założenie to jest trudne do zrealizowania.

Pierwszy pakiet przepisów o liberalizacji europejskiego transportu kolejowego z 2003 r. dość szybko doprowadził do otwarcia na konkurencję około 70–80% rynku gałęziowych przewozów towarowych na dużych odległościach. Wobec trudności w eliminowaniu administracyjnych i regulacyjnych barier dalsze działania w tym zakresie spowolniły proces otwierania się na konkurencję na rynku kolejowych przewozów pasażerskich

Europejska Komisja Kolejowa publikuje szczegółowe, zbiorcze i porównawcze raporty[7], w których prezentowane są informacje na temat bezpieczeństwa transportu kolejowego w krajach UE oraz propozycje Europejskiej Agencji Kolejowej dotyczące standaryzowania ocen systemów zarządzania bezpieczeństwem tej gałęzi.

Transport powietrzny w XXI wieku stał się najbezpieczniejszym sposobem podróżowania. W 2011 r. w portach i liniach lotniczych krajów UE zatrudniano ok. 670 tysięcy osób, a ok. 3,2 miliony populacji było bezpośrednio lub pośrednio powiązanej z sektorem tej gałęzi. W 2010 r. w portach lotniczych na świecie obsłużono ok. 2 mld pasażerów, a w UE z usług lotniczych skorzystało ponad 750 milionów osób, co stanowiło jedną trzecią rynku światowego pasażerskich usług transportowych[8].

W transporcie lotniczym obowiązują rygorystyczne standardy bezpieczeństwa, a każdy podmiot funkcjonujący na tym rynku dysponuje specjalnym systemem zarządzania bezpieczeństwem[9]. Zwrócono też uwagę na przewoźników niespełniających wymaganych kryteriów bezpieczeństwa obsługi. Komisja Europejska ogłosiła szczegółową listę, na której znalazły się 294 linie objęte bezwzględnym zakazem wykonywania lotów i obsługi połączeń pomiędzy lotni-

---

[6] www.gazeta.pl [dostęp: 7.11.2012].

[7] Wyniki w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Europie (*Railway Safety Performance in the European Union*).

[8] www.ulc.gov.pl [dostęp: 9.11.2012].

[9] M. Bielski, A. Krawczyk, *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, „Bezpieczeństwo Pracy" 2010, nr 4, s. 11.

skami UE[10]. Dotyczy on przewoźników wielu krajów afrykańskich (m.in. Republik: Angoli, Rwandy, Beninu, Gabońskiej, Demokratycznej Republiki Konga, Liberii, Dżibuti, Gwinei Równikowej, Mozambiku, Sudanu, Islamskiej Republiki Mauretańskiej, Suazi, Zambii, Wyspy Świętego Tomasza i Książęcej, Wysp Komorskich, Sierra Leone), południowoamerykańskich (Surinamu, Boliwariańskiej Republiki Wenezueli, Hondurasu), azjatyckich w tym Islamskich Republik Afganistanu i Iranu, Królestwa Haszymidzkiego, Republik: Filipin, Indonezji, Kazachstanu i Kirgiskiej. Na wykazie podano dokładne tożsamości poszczególnych linii lotniczych, ich kody literowe nadane przez ICAO, nazwy państw wydających im certyfikaty, jak również numery certyfikatów przewoźników lotniczych (lub zezwoleń na prowadzenie działalności). Pełna weryfikacja linii niespełniających wymaganych kryteriów nie była jednak możliwa m.in. ze względu na całkowity brak informacji o niektórych liniach lotniczych, które mogą prowadzić działalność na pograniczu uznanego, międzynarodowego systemu lotnictwa lub poza nim.

Trwały i dynamiczny wzrost ruchu lotniczego zobowiązuje do podejmowania wspólnych inicjatyw w zakresie utrzymania bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju transportu powietrznego. Głównym podmiotem w strategii bezpieczeństwa lotniczego UE jest Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, której misją jest promowanie doskonałych, wspólnych norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym. Agencja inicjuje i rozwija działania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska na szczeblu europejskim, monitoruje stosowanie i przestrzeganie norm, prowadzi inspekcje w państwach członkowskich i zachęca do krzewienia wiedzy w tym zakresie.

W odniesieniu do transportu lotniczego i morskiego są promowane normy bezpieczeństwa poprzez rozwój międzynarodowej współpracy z ICAO i IMO.

W zaostrzonych przepisach bezpieczeństwa dla transportu morskiego przewidziano m.in. ściślejsze inspekcje na statkach, wysokie kary za zanieczyszczanie wód morskich, w tym portowych, i przyśpieszenie procesu wycofywania z eksploatacji jednokadłubowych tankowców. Komisja Europejska zaproponowała też nowe regulacje dotyczące ocen bezpieczeństwa, planów ochrony portów morskich, nominacji osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo portów i wyznaczanie jednostek nadzorujących podejmowane środki.

Każdy pasażer powinien czuć się bezpiecznie podczas podróży transportem miejskim, dojścia do przystanku, oczekiwania na pojazd, ewentualnej przesiadki i dotarcia do celu podróży. O bezpieczeństwo pasażera powinien zadbać organizator i przewoźnik. Z punktu widzenia przewoźników największe znaczenie ma przejazd. Do negatywnych czynników oddziałujących na bezpieczeństwo podczas podróży miejskiej zalicza się:

– zły stan techniczny środka transportu,

[10] Załącznik A z dnia 3.04.2012 r., www.ec.europa.eu/transport [dostęp: 8.11.2012].

– niewłaściwą konstrukcję siedzisk w autobusach,
– zatłoczenie,
– złą widoczność,
– wandalizm.

Na bezpieczeństwo i komfort pasażera ma wpływ także płynna i bezpieczna jazda, a więc sposób prowadzenia pojazdu. To na kierowcy spoczywa odpowiedzialność za bezpieczny przejazd, natomiast na przewoźnikach – zapewnienie mu najlepszych warunków pracy.

Coraz częściej zarządzający komunikacją miejską dokonują ocen jakości usług świadczonych przez przewoźników, przy czym jednym z kryteriów jest bezpieczeństwo podróżnych. Zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie zbiorowym jest problemem złożonym i wymagającym systematycznych zmian. Pożądane efekty mogą być osiągnięte poprzez kompleksowe i wielokierunkowe działania eliminujące przyczyny zagrożeń. Powinny one bezwzględnie dotyczyć podmiotu świadczącego usługi komunikacji miejskiej. Dbałość o komfort, zdrowie i materialne wartości pasażerów to podstawowe motywy w kierunku zaostrzenia przepisów karnych, zwiększonej kontroli i wdrażania technologicznych rozwiązań w tym monitoringu wizyjnego. Ważnym instrumentem poprawy bezpieczeństwa w podróżach miejskich może być edukacja i kształtowanie świadomości pasażerów w zakresie potencjalnych niebezpieczeństw, jak również poczucia odpowiedzialności za publiczne środki transportu.

Około 17% wypadków śmiertelnych w ruchu drogowym na obszarze UE dotyczy osób pieszych. Osoby w wieku 65 i więcej lat stanowią największą część populacji ginącej na drogach, a chłopcy w wieku poniżej 19 lat giną w wyniku potrąceń przez pojazd dwukrotnie częściej niż dziewczynki w tej samej grupie wiekowej[11]. Liczbę wypadków z udziałem osób pieszych można ograniczyć poprzez wprowadzanie ograniczeń prędkości środków transportu i wytyczanie specjalnych bezpiecznych ścieżek dla pieszych. Pamiętać również należy, że piesi wyposażeni w odblaskowe znaczniki są bardziej widoczni przy prawidłowym oświetleniu ulic. Odpowiednio zaprojektowane przednie zderzaki samochodów również mogą zminimalizować liczbę i niepożądane konsekwencje wypadków.

Badania i innowacje w zakresie zwiększania bezpieczeństwa na drogach sprzyjają pomyślnej realizacji tego celu. System *Watch-over,* obejmujący mechanizmy łączności krótkiego zasięgu i czujników wizyjnych w samochodach, umożliwia wykrywanie bliskiej obecności osoby pieszej, dając kierowcy szansę bezpiecznego, szybkiego ominięcia lub hamowania. Projekt APROSYS umożliwił przeprowadzenie badań nad zmianami kształtu przedniej części pojazdu w celu zmniejszenia krzywdy wyrządzanej osobie pieszej. Komisja Europejska zapewniła dalsze finansowanie takich projektów.

[11] Według danych Eurostatu.

Ważnym elementem działań na rzecz zwiększania bezpieczeństwa transportu niezmiennie pozostaje ukierunkowana edukacja i promowanie jego zasad m.in. w placówkach edukacyjnych i środkach masowego przekazu.

Działania na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu

Zrównoważony transport jest istotnym elementem długofalowego planowania rozwoju i wzrostu europejskich regionów. W latach 1990–2012 emisja gazów cieplarnianych z działalności transportowej wzrosła o około 34%. Przypisuje się jej około 1/4 emisji gazów cieplarnianych w krajach UE, przy czym 12,8% całkowitej emisji generuje transport lotniczy; 13,5% transport morski; 0,7% transport kolejowy; 1,8% żegluga śródlądowa, a 71,3% transport drogowy[12]. Podczas gdy większość sektorów ogranicza emisję CO_2 (np. sektor energetyczny ograniczył emisję o około 9%), degradujący środowisko udział transportu systematycznie wzrasta. W związku z tym unijna polityka zrównoważonego rozwoju transportu dotyczy problemów proekologicznego zarządzania w poszczególnych gałęziach transportu. Podejmowane są działania w zakresie:

- zaostrzenia norm emisji spalin,
- promocji alternatywnych źródeł energii,
- promocji technologii przemieszczania o mniejszym stopniu zużycia energii na jednostkę pracy przewozowej (np. transportu multimodalnego, wodnego śródlądowego, kolejowego, komunikacji zbiorowej, roweru),
- ograniczeń w związku z nadmiernym poziomem natężenia hałasu,
- inicjatyw na rzecz ograniczania wypadków komunikacyjnych,
- norm dotyczących przemieszczania ładunków niebezpiecznych,
- wyznaczania stref wykluczających użytkowanie samochodu,
- angażowania społeczeństw w planowanie środków komunikacji,
- włączania do współdziałania organizacji pozarządowych,
- organizowania eventów np. Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.

Zrównoważony rozwój transportu oznacza osiągnięcie określonej konfiguracji poszczególnych elementów systemu, pozwalającej na współzależną maksymalizację jego efektywności ekonomicznej, społecznej i ekologicznej, nacechowaną trwałością w czasie oraz gwarantującą niezmienność osiągniętej równowagi. Osiągnięcie pożądanego stanu zrównoważonego transportu wymaga dalszej liberalizacji rynku transportowego, systematycznego ograniczania kosztów zewnętrznych transportu i wzrostu wartości dodanej z tytułu jego funkcjonowania. Jest to trudne zadanie, bowiem ze specyfiki europejskiego rynku wynika, że ponad 85% masy ładunkowej przewozi się transportem samochodowym na

[12] Na podstawie danych Europejskiej Agencji Środowiska (EEA).

dystansach ok. 150 km. Tymczasem barierą rozwoju ekologicznego transportu intermodalnego jest brak harmonizacji przepisów i regulacji możliwej współpracy kolei z transportem samochodowym, wystarczającej infrastruktury przeładunkowej, infrastruktury informatycznej i brak rzeczywistej konkurencji na rynku usług kolejowych w wielu krajach. Natomiast coraz większego znaczenia nabierają krótkodystansowe przewozy (tzw. *short shippin*g) drogą morską pomiędzy krajami europejskimi. Z wykorzystaniem tej technologii przewozi się ok. 40% ładunków w relacjach wewnątrzkontynentalnych. W tym kontekście rozwój autostrad morskich jest znakomitą alternatywą dla przeciążonych dróg lądowych[13].

Wspólna polityka transportowa UE konsekwentnie wyznacza proekologiczne cele[14]. W ramach strategii UE na rzecz zrównoważonego rozwoju z 2006 r. EUROSTAT w dwuletnim cyklu ujawnia raporty z monitoringu postępów w procesie równoważenia rozwoju na terenie krajów Wspólnoty. Ocenie podlega 10 różnych obszarów gospodarowania, w tym transport – jego rozwój, ilość zużywanej energii, ceny za usługi transportowe, oddziaływanie na środowisko (poziom emisji gazów cieplarnianych, emisji CO_2 przez nowe samochody osobowe, substancji tworzących ozon, emisji cząsteczek stałych, śmiertelne ofiary w wypadkach transportowych).

W upowszechnianie wiedzy o ekologicznie przyjaznym transporcie w UE zaangażowało się wiele organizacji m.in.:

- T&E (*European Federation for Transport and Environment*) popularyzująca działalność w publikacjach, na konferencjach i kongresach (na www.t-e.nu/list_of_members znajdują się nazwy współdziałających organizacji członkowskich z wszystkich krajów europejskich, w tym Polski);
- ELTIS (*The European Local Transport Information Service)* (www. eltis.org);
- POLIS – europejska sieć miast i regionów promująca innowacyjne, proekologiczne rozwiązania transportowe (www.polis-online.org),
- *The Institute for Transportation and Development Policy* (www.itdp.org) – organizacja o zasięgu globalnym, której jednym z priorytetów jest popularyzacja idei zrównoważonego transportu w krajach Europy Środkowej i Wschodniej w związku z szybkim rozwojem motoryzacji w tym regionie,
- *International Association for Public Transport* (www.uitp.com), która promuje i wspiera zrównoważony rozwój transportu publicznego poprzez współpracę z instytucjami europejskimi, organizowanie konferencji, systemy grantów.

W Polsce problematyka zrównoważonego rozwoju jest przedmiotem zainteresowań organizacji ekologicznych, a ich działalność jest w znaczącej mierze reakcją na dynamiczny rozwój motoryzacji. Należą do nich m.in.:

---

[13] www.pracailogistyk.pl [dostęp: 4.12.2012].

[14] *Biała księga: Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej. Globalne podejście do systemu zrównoważonego przemieszczania* (1992); *Biała księga: Wspólna polityka transportowa do roku 2010. Czas na decyzje* (2001) i inne.

– Stowarzyszenie Kulturalno-Ekologiczne „Zielone Mazowsze" warszawska grupa Federacji Zielonych,
– Polski Klub Ekologiczny i Towarzystwo Ekologicznego Transportu,
– Fundacja Wpierania Inicjatyw Ekologicznych,
– Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej,
– Fundacja Wieku Pary.

Organizacje te podejmują szeroką działalność promocyjną, informacyjną i edukacyjną na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu. Prowadzone są wykłady, organizowane spotkania, happeningi, przedstawienia uliczno-teatralne, wystawy fotograficzne, pochody, pikiety, kampanie społeczne na rzecz zmian w prawie i apele, wydawane materiały informacyjne. Przykładowe kampanie to: zorganizowana wspólnie z Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej pod hasłem „Zdążyłem, bo jechałem 50 km/h". Na towarzyszącej konferencji zaprezentowano korzyści wynikające ze zmian w Kodeksie Drogowym. Równocześnie w dziesięciu największych miastach Polski i na kilkuset stacjach benzynowych umieszczono tematyczne plakaty. Ciekawą, ogólnopolską inicjatywą była kampania pod hasłem „Tiry na tory", w której promowano alternatywne sposoby ekologicznego przewozu ładunków. Celem tego projektu była edukacja społeczeństwa i opinii publicznej o potrzebie ekologicznego transportu. Spotkania z lokalnymi społecznościami odbyły się na Opolszczyźnie oraz w Wielkopolsce, Łodzi, Warszawie. Przeprowadzono też akcję plakatowania miast, dystrybuowano ulotki, promowano ją w mediach. Inne tematycz- nie powiązane projekty to: „Zielone Mazowsze", „Miasta dla Rowerów", „Zielone Tezy", „Linie kolejowe", „Promocja transportu szynowego", „Ochrona dziedzictwa kolejowego", „Muzea i skanseny".

Działania w kierunku zintegrowanego systemu transportowego

Kształtowanie zintegrowanego systemu transportowego w UE zmierza w kierunku optymalizowania efektywności systemu oraz organizacji transportu i bezpieczeństwa, zmniejszania ekologicznej uciążliwości transportu dla środowiska, dalszego kształtowania jednolitej, paneuropejskiej sieci, rozwoju nowych rodzajów i form usług transportowych stymulujących harmonijny postęp integracji w skali Europy oraz harmonizacji jego regionalnych struktur. Główne cele tych działań dotyczą zwiększania konkurencyjności przyjaznych dla środowiska form przemieszczania, tworzenia zintegrowanych łańcuchów transportowych wykorzystywanych przez dwa lub więcej rodzajów transportu (transport kombinowany, intermodalność), a także tworzenie uczciwych warunków konkurencji pomiędzy różnymi rodzajami transportu poprzez uczciwe obciążanie ich w zakresie generowanych przez nie kosztów. Zintegrowany system transportowy skupia poszczególne działalności i europejskie regiony, ułatwiając osiąganie

dwóch wcześniej zaprezentowanych celów. Aktualna polityka kształtowania takiego systemu transportowego dotyczy drogowych sieci transeuropejskich, „autostrad morskich", wspólnego europejskiego systemu i rynku kolejowego, integrowania sposobów przemieszczania pasażerów i ładunków, wspólnej europejskiej przestrzeni powietrznej, opłat za korzystanie z obiektów infrastrukturalnych, w tym z autostrad i innych jej elementów oraz europejskiego systemu radionawigacji – Galileo. Europejski program TEN-T jest podstawą systemowej integracji wspólnego rynku i wzmocnienia jego regionalnej spójności. Prowadzi on przede wszystkim do wzmocnienia międzygałęziowej i systemowej integracji oraz zrównoważonego rozwoju transportu. Dla każdego z wymienionych problemów transportowych dostępne są odrębne informacje w ramach polityki transportowej i nowej unijnej strategii rozwoju transportu do roku 2050.

Strategiczne założenia rozwoju transportu w krajach Unii Europejskiej do roku 2050

Najważniejsze kierunki rozwoju europejskiego transportu do roku 2050 w ramach planu tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego znalazły odzwierciedlenie w pięciu hasłach:
- transport ma znaczenie;
- zasada zrównoważonego rozwoju podstawą transportu;
- wykorzystanie inteligentnych rozwiązań;
- usuwanie barier utrudniających przemieszczanie się;
- inwestowanie w sieć[15].

Punktem wyjścia do ich realizacji jest rola transportu w procesie w gospodarczo-społecznego rozwoju. Transport nieodmiennie i silnie oddziałuje na wzrost i gospodarczą efektywność gospodarki oraz jakość życia mieszkańców UE. Natomiast koszt i jakość świadczonych usług transportowych wywierają duży wpływ na rynkową siłę i konkurencyjne zdolności przedsiębiorstw.

Do 2050 r. zakłada się wyraźne ograniczenie emisji CO_2 dzięki zmniejszeniu zużycia ropy naftowej w sektorze transportowym o około 70% przy założeniu zmian w zakresie wykorzystania paliw i dotychczasowych sposobów podróżowania. Również przewiduje się stopniowe wycofywanie z miast samochodów z silnikami spalinowymi. Wdrożony w dziewięciu miastach UE projekt Komisji Europejskiej wykorzystania autobusów napędzanych wodorem w ciągu trzech lat wykazał, że jest on bezemisyjną alternatywą dla paliw tradycyjnych. W badaniach 68% ankietowanych potwierdziło ekologiczny sens wykorzystania tych środków transportu w miastach, a 44% deklarowało akceptację wyższych opłat

[15] ec.europa.eu [dostęp: 30.10.2012].

za przejazdy ekologicznymi pojazdami[16]. Z badań również wynika, że użytkownicy transportu są gotowi zaakceptować zmiany warunkujące redukcję emisji. W tym celu 66% użytkowników samochodów wyraziło gotowość zmiany rozmiaru pojazdu. I tak: 62% pogodziłoby się z mniejszym jego zasięgiem, tj. odległością pokonywaną między dwoma tankowaniami lub doładowaniami akumulatorów, a ponad połowa (60%) byłaby skłonna zaakceptować wyższą cenę zakupu samochodu emitującego mniej spalin. Równoległym warunkiem zmian konsumenckich zachowań powinna być wyraźna poprawa jakości i integracja transportu publicznego. Z opinii zdecydowanej większości (71%) respondentów (użytkowników samochodów) wynika, że transport publiczny jest mniej wygodny od samochodu, podobny odsetek (72% respondentów) twierdził, że nie korzysta z transportu publicznego ze względu na brak właściwych połączeń, 64% wskazało na ograniczoną liczbę kursów, a 54% – na jego zawodność[17].

Niekorzystny wpływ transportu na środowisko wynika też z faktu nadmiernej eksploatacji transportu drogowego, lotniczego, niedostatecznego wykorzystania potencjału ekologicznej kolei i żeglugi śródlądowej w przewozach na średnich oraz długich dystansach.

Techniczno-technologiczne innowacje mogą w przyszłości poprawić efektywność transportu i uczynić go kompatybilnym z regułami zrównoważonego rozwoju. Inteligentne systemy transportowe, nowoczesna infrastruktura, tabor nowej generacji, bezkolizyjne systemy bezpieczeństwa oraz alternatywne systemy zasilania i napędu to tylko niektóre z rozwiązań, które winny poprawić jakość, bezpieczeństwo i efektywność podróżowania. Np. nowa generacja silników odrzutowych, która pojawi się na rynku w 2020 r., ograniczy emisje samolotów o 10–15%, a po 2025–2030 r. spodziewana jest ich redukcja do 40%[18].

Coraz częściej wykorzystywane urządzenia nawigacyjne skracają odległości i czas podróży samochodem. W badaniu dla firmy TomTom ustalono, że przy ich zastosowaniu droga skraca się od 6 do 16%, a czas przejazdu od 11 do 18%. Biorąc pod uwagę, że w Europie ok. 40 milionów użytkowników wykorzystuje nawigację satelitarną, oznacza to oszczędność 10 mln godzin na trasie i ponad 100 mln pojazdokilometrów przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego oddziaływania na środowisko[19].

Również szybkie pociągi skróciły czasy podróży z Brukseli do Frankfurtu o 43%, natomiast z Brukseli do Londynu o ponad 60% (z 4 godzin 52 minut do 1 godziny 51 minut). Aktualny rekord prędkości wynosi 574,8 km/h, który usta-

[16] Project HyFleet Cute 2006–2009.
[17] *Eurobarometr przyszłości transportu,* www.europa.eu [dostęp: 30.10.2012].
[18] Na podstawie danych ICAO.
[19] Według TNO 2007.

nowił w 2007 r. pociąg TGV[20]. Przejazd koleją może zajmować mniej czasu niż przelot na krótkim i średnim dystansie. Dotyczy to w szczególności linii wysokich prędkości na dystansie do 800 km. 400-kilometrowa podróż szybkim pociągiem może trwać nawet o godzinę krócej niż pokonanie tej samej odległości samolotem z uwzględnieniem czasu dojazdu na lotnisko. Np. po otwarciu w 1992 r. linii wysokich prędkości Madryt–Sewilla, udział rynkowy kolei na tej trasie wzrósł z 19% do 53%, a w relacji Barcelona–Madryt z 13,7% (przed otwarciem linii wysokich prędkości) do 45,6% w 2010 r.

Transport powinien być bezpieczniejszy. Oczekuje się, że liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w 2012 r. będzie o 40% niższa niż w roku 2000. Jazda samochodem nadal jest znacznie mniej bezpieczna od innych sposobów podróżowania, lecz technologie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego (np. zaawansowane systemy hamulcowe, elektroniczna kontrola stabilności, wspomaganie utrzymania pasa ruchu, ograniczenia formalne) pozwalają zmniejszyć liczbę ofiar.

Na obszarze UE występuje ciągle jeszcze wiele barier ograniczających harmonijny rozwój transportu. Wprawdzie przemieszczanie się w jej obrębie stało się łatwiejsze, lecz nadal nie jest wystarczająco swobodne. Przewiduje się, że przewozy towarowe wzrosną do 2050 r. o około 80% w porównaniu z 2005 r., natomiast ruch pasażerski – o 51%. Istotną barierę dla gałęziowej integracji transportu kolejowego stanowi siedem szerokości torów i siedem rodzajów zasilania (prądem stałym lub przemiennym o różnym napięciu i częstotliwości itp.), a szybki pociąg Thalys (Francja, Belgia, Niemcy i Holandia) musi być przystosowany do siedmiu różnych systemów sygnalizacji. Ponadto w państwach członkowskich UE obowiązują odmienne certyfikaty bezpieczeństwa dla taboru kolejowego, stanowiąc poważną barierę rozwoju międzynarodowych przewozów pasażerów i ładunków.

W 2011 r. w przestrzeni powietrznej UE wykonano ponad 10 milionów lotów, tj. średnio 30 tysięcy dziennie. 27 systemów zarządzania ruchem lotniczym w UE wydłuża każdą podróż średnio o 49 km. Liberalizacja transportu lotniczego wpłynęła na wzrost liczby pasażerów i obsługiwanych tras. W UE działają niskokosztowi przewoźnicy, stanowiący 40,2% rynku wewnętrznego UE, podczas gdy w 1990 r. nie było ich w ogóle. Liczba regularnych przewoźników lotniczych wzrosła ze 135 do 152, a przeciętna liczba tras w obrębie Unii Europejskiej zwiększyła się o 140% z 1680 do 4000[21]. Oczekuje się, że lotnicze przewozy pasażerskie wzrosną do 2020 r. o ponad 50%, a towarowe o 125%[22]. Niebo nad Europą i lotniska mogą znaleźć się na obszarze powietrznej kongestii, jeżeli nie zo-

[20] Europa wysokich prędkości – łączenie obywateli z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

[21] Baza danych Official Airline Guide, www oag.com [dostęp: 12.11.2012].

[22] *Model transportowy TRANSTOOLS* (Załącznik 5 do oceny skutków towarzyszących białej księdze, SEC(2011) 358); D. Rucińska, A. Ruciński, D. Tłoczyński, *Transport lotniczy – ekonomika i organizacja*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, s. 254–260.

stanie wdrożony europejski system zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej przestrzeni powietrznej.

Transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T), tworzące 25 800 km najważniejszych korytarzy europejskich, obejmują dziewięć połączeń kontynentalnych północ – południe, lecz tylko cztery w kierunku wschód – zachód. Według różnych szacunków do roku 2020 na europejską infrastrukturę drogową należy ponieść nakłady rzędu 600–1000 mld EUR[23].

W wielu miastach UE wprowadzono ograniczenia dostępu pojazdów do centrum miast. Władze poszczególnych miast stosują jednak różnorodne kryteria i sposoby egzekwowania przepisów: spośród 58 wdrożonych systemów 42,6% opiera się na opłatach dziennych, a 25,9% na opłatach za wjazd, pozostałe natomiast nie wiążą się z żadnymi opłatami[24].

Podsumowanie

Transport należy planować w perspektywie długookresowej. Decyzje podejmowane w najbliższych latach przesądzą o stanie unijnego transportu przyszłości. Zgodnie z piątym hasłem Wspólnej Strategii nadal niezbędne są inwestycje infrastrukturalne w całej UE. Szacuje się, że w latach 2010–2030 koszt rozwoju infrastruktury w UE w stosunku do planowanego popytu na usługi transportowe wyniesie ponad 1,5 bln EUR. Aby osiągnąć cele w zakresie redukcji emisji, niezbędne są dodatkowe inwestycje w pojazdy, sprzęt i urządzenia pomocnicze w wysokości ok. 1 bln EUR. Ukończenie sieci TEN-T wymaga wydatków rzędu 550 mld EUR do 2020 r., z czego ok. 215 mld EUR posłuży likwidacji najważniejszych, wąskich gardeł i kongestii. W Polsce 1/3 środków z budżetu UE (ok. 80 mld EUR)[25] w 2013 r. zostanie przeznaczona na inwestycje transportowe ze szczególnym wskazaniem na rozwój transportu kolejowego.

Literatura

Baza danych Official Airline Guide, www.oag.com.

Biała księga: Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej. Globalne podejście do systemu zrównoważonego przemieszczania (1992).

Biała księga: Wspólna polityka transportowa do roku 2010. Czas na decyzje (2001).

Bielski M., Krawczyk A., *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, „Bezpieczeństwo Pracy ” 2010, nr 4.

Dane Europejskiej Agencji Środowiska (EEA).

Dane Eurostatu.

[23] www.pracailogistyka.pl [dostęp: 4.12.2012].

[24] ISIS, 2011, Study on Urban Access Restrictions, Badanie dotyczące ograniczeń w dostępie do centrów miast. www.isis world.com [dostęp: 13.11.2012].

[25] Informacje Polskiej Agencji Prasowej.

Dane ICAO.
Dane TNO 2007.
ec.europa.eu [dostęp: 30.10.2012].
Informacje Polskiej Agencji Prasowej.
ISIS 2011, Study on Urban Access Restrictions. Badanie dotyczące ograniczeń w dostępie do centrów miast, www.isis.world.com.
Kundera J., *Jednolity rynek europejski*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003.
Model transportowy TRANSTOOLS (Załącznik 5 do oceny skutków towarzyszących białej księdze, SEC(2011) 358).
Project HyFleet Cute 2006–2009.
Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., *Transport lotniczy – ekonomika i organizacja*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012.
White Paper, European transport policy for 2010: time to decide, Commission of the European Communities, Brussels, 12.9.2001, COM(2001) 370 final.
www.europa.eu [dostęp: 16.10. 2012].
www.gazeta [dostęp: 7.11.2012].
www. pracailogistyka.pl [dostęp: 4.12.2012].
www.ulc.gov.pl [dostęp: 9.11.2012].
Załącznik A z dnia 3.04.2012 r., www.ec.europa.eu/transport [dostęp: 8.11.2012].

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Stanisław Miecznikowski[1]

KONKURENCYJNOŚĆ PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH NA RYNKU REGIONALNYM UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie: Z politycznego i ekonomicznego punktu widzenia publiczne przewozy pasażerów transportem kolejowym odgrywają zasadniczą rolę w UE. Prowadzone są one na podstawie przetargów o realizację przewozów publicznych, które zapewniają rekompensatę za nadwyżkę kosztów nad wpływami przy ich realizacji. Przedstawiono ogólne zasady przyznawania usług publicznych w przewozach kolejowych pasażerów w UE. Na przykładzie Wielkiej Brytanii, gdzie wszystkie kolejowe przewozy pasażerskie są realizowane na podstawie koncesji, przekazano aktywną regulację przez państwo tego rynku. Otwarcie rynku pasażerskich przewozów publicznych w regionie nie jest łatwym zadaniem. Wynika to z politycznego, ekonomicznego i prawnego otoczenia nowych krajów członkowskich Unii, w których trudniej niż w krajach UE-15 wprowadzić obecnie otwarcie rynku publicznych przewozów pasażerskich na konkurencję.
Słowa kluczowe: usługi transportu publicznego, regulacja, przetarg, koncesja, czas trwania koncesji lub przetargu

COMPETITIVENESS OF THE PASSENGERS RAILWAY TRANSPORT ON THE REGIONAL TRANSPORT MARKET EUROPEAN UNION

Abstract: Public service transport plays a crucial role in passenger railway transport in the EU both from a political and economic point of view. Its provided in the EU within the context of public service arrangement, which in case regional passenger transport represent substantial revenues in railway undertakings. General framework for organization public service operation is surveyed. It was overview the United Kingdom, where all public transport is currently put competition, through systematic tendering of contract (franchise agreement) and the active regulation by the government. Market opening is no simple panacea. In particular the political, economic and legal environment in the new EU States often differs greatly from the same environment in the former EU-15.
Keywords: public service transport, regulation, tender, franchise, duration of franchise or tender

[1] stanmiecznik@gmail.com

Wprowadzenie

Wdrażanie konkurencji w pasażerskich przewozach publicznych transportem kolejowym na regionalnym rynku Wspólnoty Europejskiej odbywa się na podstawie wtórnego prawa Unii i stosownych rozporządzeń. Wymaga to osiągania konsensusu władz centralnych, regionalnych i lokalnych w celu osiągnięcia konkurencji regulowanej poprzez przetargi lub koncesje. W opracowaniu zostały zaprezentowane zasady realizacji konkurencji regulowanej oraz jej skutki w krajach, które najwcześniej otworzyły rynki regionalne kolejowych przewozów pasażerskich.

Przyczyny wdrażania konkurencyjności na regionalnym rynku

Wspólnotowe zasady wdrażania konkurencji stanowią, że każda forma pomocy państwa członkowskiego dla firm zniekształca konkurencję i dlatego jest zabroniona[2]. W świadczeniu usług publicznych pomoc państwa jest korzystna dla gospodarki, gdyż wyrównuje konkurencję poprzez zmniejszenie kosztów zewnętrznych. Komisja Europejska domaga się, aby była przyznawana na podstawie przetargów.

Rynek regionalnych przewozów pasażerskich transportem kolejowych zalicza się do usług publicznych i jest współfinansowany przez państwo. Szacuje się, że w zależności od kraju członkowskiego UE, subwencje sięgają od 30 do 50% kosztów eksploatacyjnych pasażerskich przewozów kolejowych.

Udział przewozów kolejowych osób na rynku UE-15 w latach 1970–2000 uległ zmniejszeniu z 10 do 6% paskm[3]. Przyczyną zmniejszania się udziału kolei w podziale zadań przewozowych był brak konkurencyjności ze względu na wysokie koszty świadczonych usług w stosunku do niskiego poziomu ich jakości w realizacji przewozów na rynku regionalnym. Było to wynikiem monopolistycznej pozycji państwowego przedsiębiorstwa na rynku.

Udział organów państwa w subsydiowaniu kolejowych przewozów pasażerskich wynika z trzech powodów, mianowicie:

– realizacji celu politycznego, jakim jest zaspokojenie prawa obywateli do przemieszczania się, co wynika ze wzrostu ich społecznego dobrobytu;
– zagwarantowania przystępnych cenowo usług kolejowych jako elementu polityki społecznej państwa. Polega ona na zapewnieniu mobilności ludności o niskich dochodach w celu umożliwienia im dostępu do przewozów obligatoryjnych i fakultatywnych;

---

[2] Artykuł 87 Traktatu z Maastricht ustalającego UE.

[3] Ch. Nash, *Europe, Alternative models for restructuring,* [w:] *Competition in the Railway Industry. An International Comparative Analysis*, (red.) J.A. Gómez-Ibáñez, G. de Rus, Edward Elgar Cheltenham UK, Northhampton, MA 2006, s. 26.

– wsparcia dla sektora transportu kolejowego jako alternatywy przewozu transportem drogowym, a szczególnie samochodami osobowymi.

Głównym problemem na drogach kołowych jest kongestia. Szacuje się, że około 31% sieci drogowej wyczerpie do 2020 r. swoją przepustowość na rynkach UE[4]. Fakt ten jest wyzwaniem dla polityki transportowej UE w zakresie poprawy dostępności usług transportowych dla ludności. Kolejne wyzwania wynikają ze wzrastającej konkurencyjności gospodarki globalnej, wzrostu cen paliw płynnych i uzależnienia transportu od tego źródła energii, a szczególnie transportu drogowego i zmian klimatycznych z powodu silnych emisji spalin. Aby przedstawić istotę tego problemu, należy przytoczyć dane, zgodnie z którymi 72% ludności Wspólnoty zamieszkuje w ośrodkach miejskich, w których wytwarza się 85% PKB tego ugrupowania gospodarczego. Znaczna koncentracja ludności miejskiej i wytwarzanego PKB w miejskich regionach UE skutkuje tym, że jedynie 25% zanieczyszczeń CO_2 jest efektem przewozów transportem miejskim, a aż 70% pozostałych zanieczyszczeń powietrza niezwiązanych z dwutlenkiem węgla wynika ze stosowania pojazdów napędzanych paliwami płynnymi. Składają się one na zewnętrzne koszty transportu, które, według raportu UE z 2011 r., są obliczane w pięciu kategoriach, takich jak: wypadki, zatrucie powietrza, zmiana klimatu, hałas i kongestia[5].

W związku z tym, aby bardziej ekologiczny, szynowy transport publiczny mógł sprostać wyzwaniom, musi:

– efektywnie realizować przewozy oparte na zintegrowanej i inteligentnej sieci linii w ruchu regionalnym i miejskim;
– wykorzystywać mniej energii na jednostkę pracy przewozowej mierzonej w paskm;
– napędzany powinien być ekologiczną energią elektryczną.

Regulację konkurencji przewozów osób transportem kolejowym w regionach realizują organy administracji państwa poprzez organizowanie przetargów na ich realizację i ich współfinansowanie. Należy zastanowić się, jakie podstawy prawne je regulują na rynku przewozów kolejowych UE.

Regulacje prawne i organizacja kolejowych usług publicznych rynku przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej

Wiele państw podjęło próbę poprawy wyników przewozowo-finansowych, wprowadzając konkurencyjność w pasażerskich przewozach kolejowych, co

[4] *Study on the effects of the introduction of LHVs on combined Road-rail transport and single wagon load rail freight traffic*, Fraunhofer ISI, K+P Consultants, Freiburg–Karslruhe 2011.

[5] K. Lubieniecka-Kocoń, *Zewnętrzne koszty transportu w Europie*, „Technika Transportu Szynowego" 2012, nr 7–8, s. 53–55.

miało doprowadzić do ich urynkowienia. Wykorzystano w tym celu trzy zdefiniowane metody:
- pionowego oddzielenia infrastruktury od przewozów,
- prywatyzacji,
- deregulacji.

Wszystkie działania były radykalnym odejściem od praktyki przeszłości, kiedy kolej była monopolistą zarządzającym infrastrukturą i przewozami w państwach.

Wymienione rozwiązania znalazły zastosowanie w różnych kombinacjach wdrażanej konkurencyjności sektora na rynku, a w UE nastąpiło jej wprowadzenie przez oddzielenie zarządzania infrastrukturą od przewozów w pionowej organizacji monopolu państwowego. Różni się ona od deregulacji i prywatyzacji tym, że państwo pozostaje właścicielem infrastruktury liniowo-punktowej. Działalność operatorów polega na oddziaływaniu na rynek z regulacją państwa.

Należy przyjąć, że jak długo strona podażowa rynku będzie dążyć do utrzymania pozycji monopolistycznej, państwo winno pozostać regulatorem przewoźników i właścicielem infrastruktury. Ograniczenie barier dostępu do rynku przez państwowego regulatora skomplikowało przewozy, gdyż musi on dążyć do koordynacji działalności niezależnych przewoźników kolejowych. Jest ona niezbędna, aby zapobiec naturalnym tendencjom do konsolidacji pionowej operatorów i infrastruktury w monopol.

W pierwszej dekadzie XXI wieku sektor kolejowych przewozów pasażerskich został zorganizowany według dwóch systemów: otwartego i regulowanego. W otwartym systemie dostępu do rynku występuje bezpośrednia konkurencja między przewoźnikami, a operatorzy mają gwarantowany dostęp do infrastruktury. Natomiast w dostępie regulowanym ma miejsce konkurencja o rynek, w której operatorzy konkurują ze sobą o wykonanie usług pasażerskich przewozów publicznych.

Oba wymienione systemy współistnieją w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Należy podkreślić, że nie wykluczają się one wzajemnie, lecz uzupełniają sposoby wprowadzania konkurencji.

Koncepcja konkurencji regulowanej ma zastosowanie w przypadku usługi przewozowej, która wymaga zawarcia umowy z władzą publiczną w związku z podjętymi zobowiązaniami świadczenia usług publicznych. Poziom konkurencji zależy wówczas od sposobów zawieranych umów i będzie się ona rozwijać, gdy ich podstawą będą wyniki procedur przetargowych lub negocjacji.

Rozwiązania organizacyjne przyjęte przez poszczególne państwa członkowskie, mimo iż opierają się na tych samych przepisach prawa wspólnotowego[6],

[6] Najważniejsze z nich to: Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej i Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, uchylające rozporządzenia Rady EWG nr 1191/69 i 1107/70.

wykazują zróżnicowane podejście do zagadnień usług w transporcie publicznym. W krajach członkowskich UE występują trzy rodzaje organizacji kolejowych usług publicznych:

– jedynie na poziomie krajowym, co oznacza, że występuje tylko na szczeblu rządowym;
– na poziomie regionalnym i lokalnym;
– w ramach współpracy zarówno władz centralnych (rządów), jak i lokalnych.

Wprawdzie Rozporządzenie 1370/2007 nie wskazuje na konkretny sposób organizacji, a uznaje ogólnie, że spoczywa ona na właściwym organie, tj. „organie publicznym lub grupie organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnionych do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucję mającą takie uprawnienia". Należy więc stwierdzić, że jest to zgodne z zasadą pomocniczości, iż decyzja odnośnie do organizacji transportu publicznego pozostaje całkowicie w gestii państw członkowskich.

Poziom wiedzy o potrzebach transportowych ludności danego państwa, na którym organizowane są kolejowe usługi publiczne, jest dość zróżnicowany. W dużych terytorialnie państwach członkowskich organy władz regionalnych i lokalnych mają najlepsze rozeznanie, co do specyfiki potrzeb przewozu mieszkańców na swoim terenie. W związku z tym odpowiadają one za organizowanie usług publicznych, negocjowanie oraz podpisywanie umów za te usługi.

Należy stwierdzić, że z biegiem lat wytworzyła się tendencja do coraz większego angażowania się rządów w przewozy publiczne transportem kolejowym z jednoczesnym delegowaniem uprawnień i kompetencji na regionalny lub lokalny organ władzy (por. tab. 1).

Tabela 1. Podział kompetencji w zakresie organizacji transportu publicznego w krajach członkowskich i niezrzeszonych Unii Europejskiej

Organizacja usług publicznych		
Poziom krajowy	Poziom regionalny	Mieszany
Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Dania, Estonia, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Łotwa, Luksemburg, Norwegia, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry	Niemcy	Czechy, Finlandia, Francja, Holandia, Litwa, Polska, Szwajcaria, Szwecja, Wielka Brytania, Włochy

Źródło: J. Raczyńska, *Usługi publiczne w kolejowym transporcie pasażerskim w Unii Europejskiej*, „Technika Transportu Szynowego" 2012, nr 4, s. 35.

W krajach, w których organizowanie usług publicznych występuje na poziomie ogólnokrajowym, zamówienia na te usługi oraz warunki finansowe ich świadczenia są negocjowane i zawierane z rządem, a rekompensaty wypłacane z budżetu państwa. Należy zauważyć, że w większości tych krajów prawo regu-

luje tylko ogólne zasady, natomiast szczegóły pozostają do rozstrzygnięcia w umowach.

Często zdarza się, iż w przypadku kompetencji dzielonych między władze krajowe i regionalne, główna krajowa sieć jest zarządzana centralnie, natomiast przewozy regionalne zarządzane są przez zdecentralizowane organy władzy publicznej, tj. instytucje samorządowe. Mając na uwadze fakt, że większość publicznych usług transportowych występuje w dużych aglomeracjach miejskich, władze regionalne stoją przed wyzwaniem sprawiedliwego podziału odpowiedzialności, którą podejmują przy organizacji przetargów publicznych. Stwierdzenie to dotyczy Wielkiej Brytanii, w której koszty organizacji tych przewozów są dzielone pomiędzy szczeble władzy. Maksymalnie 50% kosztów całkowitych ponoszą władze centralne, a pozostałymi kosztami obciążone są władze lokalne.

Kolejowy transport publiczny w Niemczech w całości podlega władzom regionalnym. W wyniku deregulacji rząd niemiecki oddłużył wszystkich przewoźników regionalnych i przekazał krajom związkowym. Dodatkowo państwo niemieckie interweniuje w usługi publiczne poprzez alokację do władz regionalnych puli środków finansowych na publiczny transport pasażerski. Jego rola sprowadza się do najważniejszego aspektu finansowania przewozów publicznych. Pozostawia krajom związkowym całkowite kompetencje w odniesieniu do zakresu świadczonych transportowych usług publicznych.

W większości krajów członkowskich Europy Środkowej i Wschodniej organizacja usług publicznych pozostaje na poziomie krajowym. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że jednym z pierwszych, w którym obowiązujące prawo krajowe powierzyło obowiązek organizowania usług publicznych władzom lokalnym była Polska. Szkoda tylko, że budżet państwa nie oddłużył operatora, Przewozy Regionalne „PR", pozostawiając to zadanie samorządom terytorialnym.

Rozporządzenie 1191/69 nie uszczegółowiło długości czasu trwania kontraktu na przewozy publiczne. Stwierdza się w nim, że nie ustala się dolnej i górnej granicy czasu wykonywania usług publicznych. Powinno to zostać określone w umowie jej wykonywania. W krajach UE-15 wynosi ona minimalnie od 2 do 4 lat, a maksymalnie od 10 do 15 lat. Czas trwania zależy od inwestycji, jakie poczynił operator na rzecz wykonywania usług publicznych, co uwzględnia się w umowie jej wykonania.

W nowych krajach członkowskich UE czas trwania umowy na wykonywanie usług publicznych przewozu osób wynosi przeważnie jeden rok. Nie jest to zjawisko korzystne dla przedsiębiorstw kolejowych, które świadczą usługi publiczne, gdyż przy kapitałochłonnym taborze nie zachęca do inwestowania i właściwego planowania poprawy poziomu jakości usług przewozów pasażerskich.

Zasady przyznawania zamówień na usługi publiczne i warunki kształtowania konkurencji na rynku – przykład Wielkiej Brytanii

Unijne rozporządzenie wskazuje na dwa sposoby udzielania zamówień na usługi publiczne:
– w drodze przetargu,
– bezpośredni.

Przewiduje ono zawieranie umów na wykonywanie usług publicznego transportu pasażerskiego w drodze przetargu na warunkach zapewniających konkurencję. Procedura przetargowa jest otwarta dla każdego przewoźnika i zgodna z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. Po złożeniu ofert i ewentualnej preselekcji, procedura przetargowa obejmuje rokowania w celu określenia elementów dostosowanych do specyfiki i złożoności przewozu osób koleją w regionie.

Najwcześniej procedurę przetargową dla wszystkich przewozów pasażerskich koleją na liniach na rynku krajowym Wspólnoty zastosowano w Wielkiej Brytanii. W jej wyniku przyznaje się koncesję (*franchise)* na szczeblu rządowym dla poszczególnych linii kolejowych. Są one realizowane przez 10 prywatnych firm, dobrze usytuowanych na rynku.

W wyniku rozstrzygnięcia przetargu pod koniec 2012 r. koncesję ministerstwa transportu przyznano operatorowi First West Coast Ltd. na linii West Coast Main Line, która łączy Londyn z Birmingham, Manchesterem i Szkocją[7]. Rozpoczęcie przewozów zaplanowano na grudzień 2012 r. Okres trwania koncesji określono na 13 lat i cztery miesiące z możliwością jej przedłużenia, a według ministerstwa transportu (*Departament for Transport* – DfT) zaktualizowana wartość netto przewozów (*net present value* – NPV) ma wynosić 5,5 mld funtów. W przetargu uczestniczył dotychczasowy przewoźnik Virgin Rail Group, który prowadził tam przewozy od 1997 r., a także przewoźnik holenderski Apello i francuskich kolei państwowych SNCF Keolis. Był to pierwszy wygrany po długim okresie czasu przetarg na operowanie na tej linii. W zamierzeniach było pozostawienie przewoźnikowi więcej swobody w realizacji zadań, jeżeli dotrzyma zobowiązań dotyczących podstawowych elementów jakości usług, takich jak: odjazd pierwszego i ostatniego pociągu w ciągu dnia oraz minimalną ilość zatrzymań pociągów w ciągu dnia i tygodnia. Przewoźnik First Group został zobowiązany do zmniejszenia kosztów, co miało przyczynić się do obniżki cen biletów przeciętnie o 5% w ciągu pierwszych dwóch lat wykonania koncesji. Ponadto zobowiązano przewoźnika do ponoszenia kosztów utrzymania 17 stacji, wydania przynajmniej 22 mln funtów na ich modernizację, a także do wpro-

[7] *First Group wins West Coast*, „Railway Gazette International" 2012, nr 9, s. 16.

wadzenia inteligentnego biletu (*smart card ticketing*) opartego na zaproponowanej przez rząd platformie ITSO.

Okazało się jednak, że otwarta i transparentnie przeprowadzona procedura przetargowa oraz wymogi jej realizacji zostały zakwestionowane przez ministra transportu P. McLoughlina, który postawił zarzuty dotyczące długości i struktury przetargu, a także niewystarczającego poziomu ryzyka, który miał ponosić sektor prywatny[8]. W efekcie zawieszono także dziewięć innych przyznanych koncesji na wykonywanie przewozów pasażerskich, co stanowi ponad 50% pracy eksploatacyjnej na rynku przewozu osób Wielkiej Brytanii. Mają one być ponownie negocjowane w ciągu 18 miesięcy.

W dniu 15 października 2012 r. brytyjskie ministerstwo transportu podjęło rokowania z operatorem Virgin w sprawie przewozów na linii Intercity West Coast w okresie od 9 do 13 miesięcy, tj. do czasu przeprowadzenia następnego koncesyjnego przetargu. Szacuje się, że jego koszty wynoszą od 5 do 15 mln funtów, są ponoszone przez przewoźnika, stąd nie jest pewne, czy ponownie przystąpi on do przetargu.

Nowe zasady przyznawania koncesji na przewozy w Wielkiej Brytanii mają lepiej określać zadania przewoźników wobec postulatów przewozowych zgłaszanych przez pasażerów i lepiej oceniać wartość opłat podatników. Państwo ma ustalić podstawowy poziom usług (*core level of services*), a wymogi określone w każdej koncesji mają być, jako zachęta do inwestowania, przypisane poszczególnym liniom na okres 15 lat. Powoduje to, że przystępujący do przetargu operatorzy kolejowi ponoszą ryzyko niepewności wpływów i wielkości przewozów, a mechanizm dotowania przewozów przez państwo ma zostać zastąpiony przez kompleksowe porozumienie oparte na wielkości PKB.

Na podstawie przedstawionego przykładu należy stwierdzić, że ministerstwo transportu Wielkiej Brytanii aktywnie zaangażowało się w regulację rynku poprzez procedury zawierania umów na kolejowe usługi publiczne przewozu osób. Jest to efektem utworzenia w 2010 r. kolejowych organów regulacyjnych we wszystkich państwach członkowskich UE. Są one zazwyczaj odpowiedzialne za kwestie licencyjne za zamówienia realizowane na terytorium państwa członkowskiego i zgodnie z dyrektywą 2007/58, za ocenę stopnia zagrożenia równowagi ekonomicznej przez międzynarodowe, kabotażowe usługi przewozów pasażerskich.

Problemy finansowania usług publicznych

Najważniejszą kwestię z punktu widzenia ekonomicznego, prawnego i politycznego stanowi finansowanie umów na usługi publiczne.

[8] *Franchising programme unravels,* „Railway Gazette International" 2012 nr 11, s. 29–30.

Problemy zawarte w umowie są wynikiem decyzji politycznych w zakresie ochrony środowiska na szczeblu krajowym i regionalnym, a ich celem jest zapewnienie wzrostu dobrobytu społecznego. Wymagają one zapewnienia budżetowych środków finansowania i długiego okresu trwania przetargu, aby przewozy kolejowe osób mogły być rentowne, zapewniając środki na rozwój.

Rozporządzenie 1370/2007 określa to jako odpowiednie rekompensowanie kosztów poniesionych przez przewoźnika przy wykonywaniu zobowiązań wynikających z usług publicznych. Zasada rekompensowania jest przedmiotem dyskusji między dwiema stronami niezależnie czy zamówienia udzielono po przeprowadzeniu procedury przetargowej, czy też negocjowano bezpośrednio z operatorem.

Istotne jest osiągnięcie równowagi ekonomicznej zamówienia na świadczenie usług publicznych ustalanych w części finansowej umów. Występują dwa rodzaje mechanizmów finansowania usług publicznych, które określane są jako „netto" i „brutto":

– w kontrakcie „netto" przychody ze sprzedaży biletów otrzymuje operator w formie części zapłaty za zamówione przez władze publiczne usługi. Forma ta jest coraz częściej stosowana, gdyż stanowi zachętę dla przewoźnika do zwiększania liczby przejazdów i podnoszenia satysfakcji pasażera. Uważa się także, że jest ona właściwą podstawą podziału obowiązków pomiędzy władze publiczne i operatora;
– kontrakt „ brutto" zakłada, że wpływy ze sprzedaży biletów w całości trafiają do władzy publicznej, która następnie wynagradza operatorów za wykonanie zleconych usług. Jest on stosowany wówczas, gdy dąży się do zachowania pełnej odpowiedzialności za pasażerów. Z reguły się to nie udaje, stąd częściej są wdrażane mechanizmy zachęt ekonomicznych dla przewoźników.

Należy stwierdzić, że umowa „brutto" jest prosta w kategoriach ekonomicznych, w umowie „netto" bowiem biznesplan przewoźnika jest uzależniony od wpływów z tytułu sprzedaży biletów. Zwiększony udział wpływów ze sprzedanych biletów zwiększa swobodę w kształtowaniu poziomu jakości usług operatora, jednak powoduje przeniesienie na niego ryzyka niezrealizowania zaplanowanego poziomu przychodów.

W związku z kryzysem zadłużeniowym obowiązek świadczenia usług publicznych na rynku UE, a w szczególności w krajach członkowskich Europy Środkowej i Wschodniej, nie jest odpowiednio rekompensowany.

Stowarzyszenie Kolei i Firm Infrastruktury (CER – *Community of European Railway Infrastructure Company*) szacuje, że brak rekompensaty kształtuje się na poziomie od 25 do 30% w tych krajach[9] i popiera projekt czwartego pakietu kolejowego, który UE zatwierdzi pod koniec 2013 r. W pakiecie zakłada się przej-

[9] *Public Service Rail Transport In the European Union. An Overview,* Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Brussels, November 2011, s. 46.

rzystość kalkulacji kosztów przedsiębiorstw kolejowych i możliwość ich monitorowania, zatwierdzenie rocznych kontraktów dotacji pomiędzy rządami członków UE a zarządcami infrastruktury, zróżnicowanie opłat dostępu do infrastruktury w zależności od emisji hałasu przewoźników i zaniechania dalszego dzielenia zarządzania infrastrukturą od przewozów[10]. Szacuje się, że w tych krajach brak rekompensaty kształtuje się na poziomie od 25 do 30%[11]. Prowadzi to do strat finansowych, których efektem jest zmniejszenie konkurencyjności na rynku regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych.

Ich konsekwencje to opóźnienia związane z otwarciem kolejowego rynku regionalnego przewozu osób na rzeczywistą konkurencję.

Podsumowanie

Otwarcie rynku regionalnego przewozów publicznych koleją na konkurencję nie jest łatwym zadaniem na jednolitym rynku UE. Występują bowiem znaczne różnice: politycznego, ekonomicznego i prawnego otoczenia pomiędzy nowymi członkami Wspólnoty a UE-15. Występuje też wiele barier otwarcia regionalnego rynku usług przewozów publicznych koleją w UE. Jednak niektóre kraje, np. Niemcy i Wielka Brytania, wykazały, że są one do pokonania.

W związku z tym, to co wydaje się dość łatwe do przeprowadzenia na rynku kolejowych, regionalnych przewozów publicznych w krajach UE-15, trudno adaptować w nowych krajach członkowskich Europy Środkowej i Wschodniej.

Literatura

F*irst Group wins West Coast*, „Railway Gazette International" 2012, nr 9.

Franchising programme unravel, „Railway Gazette International" 2012, nr 11.

Lubieniecka-Kocoń K.., *Zewnętrzne koszty transportu w Europie,* „Technika Transportu Szynowego" 2012, nr 7–8.

Nash Ch., *Europe: Alternative models for restructuring*, [w:] *Competition in the Railway Industry. An International Comparative Analysis,* (red.) J.A. Gómez-Ibáñez, G. de Rus. Edward Elgar Cheltenham UK, Northhampton, MA, 2006.

Public Service Rail Transport in the European Union, An Overview, Community of European Railway and Infrastructure (CER) Brussels, November 2011.

Raczyńska J., *Usługi publiczne w kolejowym transporcie pasażerskim w Unii Europejskiej*, „Technika Transportu Szynowego" 2012, nr 4.

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej.

[10] *EU divided over single liberalised railway system*, www.euractiv.com 06 July 2012.

[11] *Public Service Rail Transport In the European Union. An Overview*, Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Brussels, November 2011, s. 46.

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1893/91 z 20 czerwca 1991 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 w sprawie działań podejmowanych przez państwa członkowskie dotyczących zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70.

Study on the effects of the introduction of LHVs on combined Road-rail transport and single wagonload rail freight traffic, Fraunhofer ISI, K+P Consultants. Freiburg–Karslruhe 2011.

www.euractiv.com 06 July 2012 divided over *single liberalised railway system*.

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Hubert Kołodziejski[1] Olgierd Wyszomirski[2]

ORGANIZACJA PRZEWOZÓW PASAŻERÓW NA RYNKU DROGOWEGO TRANSPORTU REGIONALNEGO

Streszczenie: Przemiany społeczno-gospodarcze, które rozpoczęły się w Polsce w latach 90. ubiegłego wieku wpłynęły na zmianę struktury i zasad funkcjonowania rynku przewozów pasażerskich. Na rynku pasażerskiego drogowego transportu regionalnego nastąpiła deregulacja umożliwiającą intensywną konkurencję – przede wszystkim cenową. Niska jakość świadczonych usług i wzrost zmotoryzowania społeczeństwa spowodowały znaczący spadek popytu na usługi przewozowe. Dążąc do zrównoważonego rozwoju transportu, władze centralne wprowadziły w 2011 r. ściślejsze regulacje rynku, nakładając na powiaty i samorządowe województwa obowiązek zorganizowania obsługi transportowej. Nie przekazały jednak wystarczających środków finansowych umożliwiających celowe kształtowanie oferty przewozowej i nie stworzyły prawnych ram współpracy jednostek samorządu terytorialnego różnego szczebla. Uwzględniając powyższe uwarunkowania, w artykule przedstawiono koncepcję organizacji obsługi transportowej za pośrednictwem Regionalnego Zarządu Transportu.

Słowa kluczowe: pasażerski drogowy transport regionalny, zarząd transportu regionalnego, organizacja, deregulacja, integracja

ORGANIZATION OF THE CARRIAGE OF PASSENGERS ON THE ROAD REGIONAL TRANSPORT MARKET

Abstract: Social-economic transformation which begun in Poland in the nineties influenced the change of structure and the principles of functioning of the passenger transportation market. A deregulation that took place on the regional passenger road transport market enabled above all an intensive price competition. The low quality of the provided service as well as the growth of motorization in the society caused a significant decrease of demand for transportation services. Central authorities aiming at a sustainable development of transport introduced in 2011 a stricter market

[1] h.kolodziejski@mzkzg.org, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej.
[2] o.wyszomirski@zkmgdynia.pl.

regulation by laying the responsibility of organizing the transport services upon the districts and council provinces. Yet they did not transfer sufficient financial resources that would enable deliberate structuring of the carriage offer and did not create legal framework for cooperation of council territorial entities of different levels. The conception of organizing transport service by the agency of Regional Transport Authority taking into account the mentioned above conditionings is presented in the article.
Keywords: regional passenger road transport, regional transport authority, organization, deregulation, integration

Wprowadzenie

Przemiany społeczno-gospodarcze, które rozpoczęły się w Polsce w latach 90. ubiegłego wieku wpłynęły na zmianę struktury i zasad funkcjonowania rynku przewozów pasażerskich. Największe zmiany nastąpiły na rynku pasażerskiego drogowego transportu regionalnego. Niepełne dostosowanie oferty do potrzeb przewozowych i łatwe do pokonania bariery wejścia na rynek spowodowały napływ licznych, nowych, często dysponujących tylko jednym pojazdem przewoźników. W początkowej fazie przemian na rynku dominowała konkurencja cenowa. Zarówno duże, sieciowo działające Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej, jak i małe prywatne przedsiębiorstwa dysponowały głównie starym, wyeksploatowanym taborem. W kolejnym okresie nastąpiła restrukturyzacja i zmiana własności wielu państwowych przedsiębiorstw. Celem tych procesów było dążenie do zwiększenia efektywności ekonomiczno-finansowej pasażerskiego drogowego transportu regionalnego, poprawy kondycji finansowej przewoźników, wzrostu jakości świadczonych usług i tym samym konkurencyjności tego rodzaju transportu.

Prywatyzacja Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej, dominujących na rynku regionalnych przewozów drogowych, realizowana była poprzez sprzedaż przedsiębiorstw, wniesienie majątku mniejszych przedsiębiorstw do już istniejących spółek, likwidację lub leasing pracowniczy. Przedsiębiorstwa powstałe z byłych Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej pozostają nadal podstawowymi przewoźnikami realizującymi przewozy pasażerskie w regionalnym transporcie drogowym. Ich pozycja wynika z posiadanego potencjału przewozowego umożliwiającego osiągnięcie korzyści skali nie tylko w wymiarze ekonomicznym, ale również z punktu widzenia kompleksowości oferty. Nie bez znaczenia było także posiadanie na własność dworców autobusowych zlokalizowanych w centrach miast.

Jednocześnie następowała kooperacja małych przewoźników dążących do zaoferowania pasażerom połączonego, zintegrowanego pakietu usług. Dzięki tej współpracy łatwiej było, współdziałającym ze sobą przewoźnikom prywatnym, konkurować z dużymi przewoźnikami działającymi w skali całego regionu.

Najczęściej współpraca ta polegała na wzajemnym honorowaniu biletów lub wspólnej obsłudze określonej linii komunikacyjnej.

Na rynku drogowego transportu regionalnego pojawiły się zagraniczne przedsiębiorstwa. Najważniejszym inwestorem zagranicznym jest międzynarodowa korporacja Veolia Transport Polska (dawniej Connex Polska), która stała się właścicielem kilkunastu PKS-ów.

Wysoki poziom intensywności konkurencji opartej na cenie nie sprzyjał podnoszeniu jakości świadczonych usług. Jednocześnie stale zwiększał się stopień motoryzacji społeczeństwa. W rezultacie regionalny pasażerski transport drogowy systematycznie tracił pasażerów na rzecz transportu indywidualnego realizowanego własnymi samochodami osobowymi. Zjawisko to nasiliło się szczególnie po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Powszechna możliwość skorzystania z indywidualnego środka transportu w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych powinna stanowić bodziec do wzrostu jakości usług świadczonych przez regionalny transport zbiorowy[3].

W roli konkurenta w stosunku do regionalnego pasażerskiego transportu zbiorowego występuje także transport miejski. Jego linie przekraczając granice macierzystych miast, docierają często w głąb regionów, stanowiąc atrakcyjną alternatywę dla transportu regionalnego o odmiennej ofercie przewozowej, w sytuacji braku niezbędnej integracji obu rodzajów transportu.

Ważnym konkurentem pasażerskiego drogowego transportu regionalnego jest też regionalny, a w niektórych aglomeracjach także miejski pasażerski transport kolejowy. W transporcie tym, podobnie jak w miejskim, oferta przewozowa jest kształtowana jako konkurencyjna w stosunku do pasażerskiego drogowego transportu regionalnego, pomimo formalno-prawnego podporządkowania obu rodzajów transportu tej samej władzy publicznej w postaci urzędów marszałkowskich.

Konkurencja ma także miejsce wewnątrz samego pasażerskiego drogowego transportu regionalnego. Znajduje ona odzwierciedlenie w obsłudze tych samych lub podobnych tras przez konkurujących przewoźników. Każdy z tych przewoźników, niezależnie od stopnia dostosowania oferty do potrzeb przewozowych, może ubiegać się o refundację ulg w opłatach za przejazd[4].

W odróżnieniu od transportu miejskiego oraz kolejowego, regionalny pasażerski transport drogowy w zasadzie nie uzyskuje dopłat ze środków publicznych do realizowanych kursów, które pomimo refundacji ulg są nierentowne,

---

[3] J. Laskowska, *Rola transportu pasażerskiego i uwarunkowania jego rozwoju w regionach*, „Transport Miejski i Regionalny" 2008, nr 11, s. 20–21.

[4] O. Wyszomirski, *Kształtowanie funkcjonowania i rozwoju regionalnego transportu drogowego w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, [w:] *Pasażerski transport regionalny współczesne wyzwania*, (red.) E. Załoga, Zeszyty Naukowe nr 713, Problemy Transportu i Logistyki nr 16, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2012, s. 175–182.

a z punktu widzenia społecznego niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania i rozwoju obsługiwanego obszaru.

Funkcjonowanie rynku drogowego transportu regionalnego

Funkcjonowanie rynku pasażerskiego drogowego transportu regionalnego determinują przede wszystkim potrzeby przewozowe zgłaszane ze strony popytu, które charakteryzują się:
- koncentracją przestrzenną w kierunku do ośrodków miejskich i aglomeracji;
- rozproszeniem przestrzennym z miast do obszarów wiejskich;
- nierównomiernością czasową, której wyrazem jest koncentracja potrzeb w określonych porach dnia oraz dniach tygodnia, miesiąca i roku;
- powszechnością występowania.

Formalno-prawne podstawy funkcjonowania rynku pasażerskiego drogowego transportu regionalnego wyznacza przede wszystkim *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*[5]. W ustawie tej określono formę organizacji rynku oraz zadania podmiotów tworzących jego stronę podażową. Postanowiono w niej, że funkcję organizatora w odniesieniu do linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w transporcie regionalnym w wojewódzkich przewozach pasażerskich pełni samorządowe województwo, a w powiatowych przewozach pasażerskich – powiat lub związek powiatów. W sferze realizacji przewozów mogą występować operatorzy i przewoźnicy. Pierwsi działają na zlecenie organizatora przewozów na podstawie przekazywanych przez niego środków finansowych. Operatorem publicznego transportu zbiorowego może być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Oznacza to, że dla uzyskania statusu operatora niezbędne jest posiadanie umowy z organizatorem transportu. Natomiast drudzy, to przedsiębiorcy działający na zasadach komercyjnych i ponoszący ryzyko związane z prowadzoną działalnością. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego realizowany przez przewoźnika może być wykonywany po zgłoszeniu do organizatora zamiaru wykonania takiego przewozu i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Przewoźnik decyduje samodzielnie o najważniejszych parametrach oferowanych przez siebie usług – w tym o cenach[6].

[5] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368).

[6] *Ibidem*.

W praktyce pomimo wejścia w życie w 2011 r. *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* rynek pasażerskiego drogowego transportu regionalnego można traktować jako zderegulowany. Zakres regulacji tego rynku przez jednostki samorządu terytorialnego jest stosunkowo niewielki i sprowadza się do minimum, które można uznać za niezbędne z punktu widzenia dążenia władz publicznych do zapewnienia standardu obsługi komunikacyjnej pożądanego przez mieszkańców. Wynika to przede wszystkim z tego, że samorządowe województwa i powiaty nie mają środków finansowych pozwalających na aktywne wypełnianie roli regulatora, który zarządza ofertą transportową. Rola tych jednostek samorządu terytorialnego w odniesieniu do pasażerskiego drogowego transportu regionalnego ogranicza się do wypełniania ustawowych czynności administracyjnych. Każda inicjatywa uruchomienia nowego kursu na nowej lub istniejącej linii komunikacyjnej, w sytuacji w której przewoźnik nie otrzymuje żadnej dopłaty z budżetu jednostki samorządu terytorialnego, jest akceptowana przez władzę publiczną, przyczynia się bowiem do polepszenia oferty przewozowej.

Ewentualna odmowa dostępu do rynku dla przewoźnika w pasażerskim transporcie drogowym może wynikać z ochrony interesów przewoźników kolejowych. Pozycja przewoźników kolejowych w przewozach regionalnych jest prawnie uprzywilejowana. Ponadto samorządowe województwa koncentrują uwagę na tym rodzaju transportu ze względu na to, że bezpośrednio finansują jego funkcjonowanie.

Przewoźnik na rynku drogowego transportu regionalnego ma prawo do samodzielnego ustalania cen za świadczone usługi. Jest to więc rozwiązanie zakładające występowanie na rynku konkurujących między sobą przewoźników, ustalających we własnym zakresie kluczowe elementy oferty przewozowej. Taki sposób zorganizowania rynku oznacza, że organizacja i realizacja przewozów jest połączona i każdy przewoźnik wykonuje te funkcje.

Przewoźnicy działający w warunkach deregulacji rynku drogowego transportu regionalnego kierują się w swoich działaniach jedynie potrzebą sprostania oczekiwaniom pasażerów i chęcią osiągnięcia oraz maksymalizacji zysku. Efektywność ekonomiczna każdej linii liczona jest osobno. Przy określaniu poziomu opłat za przewóz brane są pod uwagę tylko kryteria rynkowe. W rezultacie przewoźnik przeprowadza kalkulację ceny za usługę z jednej strony na podstawie kosztów, a z drugiej strony dochodowości danej linii determinowanej przez konkurencję, możliwości finansowe pasażerów oraz strukturę pasażerów warunkującą poziom rekompensaty finansowej od władzy publicznej w związku ze stosowaniem ustawowych ulg i zwolnień w opłatach za przyjazdy. Kryteria polityczne mają ograniczony wpływ na kształtowanie poziomu taryf przez poszczególnych przewoźników.

Zasady funkcjonowania zderegulowanego drogowego transportu regionalnego pozwalają na uzyskiwanie dobrych standardów obsługi przede wszystkim

na kierunkach o dużej frekwencji pasażerów. Natomiast w relacjach do obszarów o małej gęstości zaludnienia oraz w nieatrakcyjnych dla komercyjnych przewoźników porach dnia (np. późny wieczór i dni świąteczne) mieszkańcy mogą być pozbawieni możliwości korzystania z transportu publicznego.

Istotnym problemem funkcjonowania takiej formy rynku jest ograniczona możliwość tworzenia atrakcyjnej dla pasażerów oferty przewozowej. Duża liczba stosunkowo niewielkich konkurujących ze sobą przewoźników powoduje dezintegrację i znaczne zróżnicowanie asortymentu oferowanych usług. Do podstawowych negatywnych efektów zderegulowanego rynku regionalnego transportu w odniesieniu do poszczególnych cząstkowych rynków regionalnych zaliczyć należy brak:

– wspólnych biletów jednorazowych i okresowych honorowanych przez poszczególnych przewoźników na określonych liniach (w określonych relacjach) lub zespołach linii;
– biletów sieciowych (przesiadkowych);
– zintegrowanego systemu informacji o funkcjonowaniu regionalnego transportu zbiorowego (rozkłady, taryfy);
– koordynacji ruchu środków przewozowych i dostępu do infrastruktury transportowej, w szczególności do dworców stanowiących ważne węzły integracyjne samego drogowego transportu regionalnego oraz łączących regionalny transport drogowy z pozostałymi rodzajami transportu.

Zderegulowana forma rynku drogowego transportu regionalnego nie wyklucza współdziałania przewoźników na różnych płaszczyznach, obejmujących np. wspólną obsługę linii, wspólną taryfę, wspólny system informacji, wspólną sprzedaż biletów, w celu uzyskania określonych efektów właściwych dla zintegrowanego systemu transportowego, zwiększających atrakcyjność szeroko rozumianej oferty przewozowej. Takie współdziałanie jest często wymuszone przez nadmierną intensywność konkurencji na określonych liniach komunikacyjnych, która radykalnie obniża efektywność ekonomiczną prowadzonej przez przewoźników działalności gospodarczej. Wymuszona oddolnie współpraca przewoźników z jednej strony porządkuje (reguluje) ofertę przewozową i podnosi jej atrakcyjność z punktu widzenia pasażerów, z drugiej zaś strony zwiększa stabilność działania przewoźników na rynku. W ten sposób tworzone są również bariery dostępu do rynku i ograniczany jest zakres i intensywność konkurencji.

Współdziałanie przewoźników byłoby ułatwione, gdyby występowały zinstytucjonalizowane formy zarządzania regionalnym transportem drogowym. Jednak obecne uwarunkowania rynkowe i formalno-prawne nie sprzyjają tworzeniu takich podmiotów.

Koncepcje organizacji przewozów pasażerów na rynku drogowego transportu regionalnego

Na podstawie kompetencji przypisanych administracji samorządowej w *Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym* możliwe jest prowadzenie określonej polityki transportowej. Władze samorządowe mogą dysponować odpowiednimi strukturami i instrumentami umożliwiającymi realizację tej polityki[7]. Struktury te, w postaci samorządowych organizatorów transportu, mogą stanowić wyodrębnione z urzędów administracji samorządowej jednostki organizacyjne w postaci tzw. zarządów transportu.

Pasażerski drogowy transport regionalny nie jest w stanie finansować swojej działalności wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Konieczne jest więc ustalenie na szczeblu administracji rządowej dodatkowych źródeł finansowania związanych z jednej strony ze świadczeniem usług dla pasażerów korzystających z uprawnień do przejazdów ulgowych, wynikających z mocy obowiązującego prawa oraz, z drugiej strony, z podejmowaniem obsługi obszarów czy w okresach czasu niezapewniających odpowiedniego poziomu rentowności działalności. Ważne jest, żeby były to takie źródła, które będą właściwie służyć finansowaniu działalności przewozowej.

Administracja samorządowa powinna podejmować działania regulacyjne decydując o:

- strukturach organizacyjnych służących do wykonywania funkcji regulacyjnych w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu;
- instrumentach wykorzystywanych w realizacji funkcji regulacyjnych w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu;
- posiadaniu własnych operatorów i ich formach organizacyjno-prawnych;
- zakresie i sposobie zatrudniania operatorów do realizacji zadań przewozowych;
- ewentualnych uprawnieniach do przejazdów ulgowych przyznawanych we własnym zakresie w uzupełnieniu uprawnień ustawowych;
- finansowaniu działalności przewozowej w dostosowaniu do zakresu i sposobu zatrudniania operatorów;
- stopniu koncentracji popytu w czasie przez różnicowanie godzin rozpoczynania różnych form aktywności zależnych od administracji samorządowej.

Z punktu widzenia sposobu i skuteczności wykonywania funkcji regulacyjnych istotne znaczenie ma wybór struktury organizacyjnej służącej do ich realizacji. Mając na względzie dążenie do integracji funkcjonowania transportu

[7] T. Kusiakiewicz, *Koncepcja zarządzania regionalnym pasażerskim systemem transportowym*, [w:] *Innowacje w transporcie. Organizacja i Zarządzanie*, (red.) P. Niedzielski i R. Tomanek, Zeszyty Naukowe nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010, s. 109.

lokalnego, pasażerskiego drogowego transportu regionalnego i kolejowego, właściwym rozwiązaniem powinno być powoływanie wspólnych struktur organizacyjnych. Strukturami tymi mogłyby być Zarządy Transportu Regionalnego, organizujące w ramach jednego podmiotu wszystkie rodzaje transportu w regionie. Instrumenty wykorzystywane przez władze samorządowe w realizacji funkcji regulacyjnych powinny służyć polityce zrównoważonego rozwoju, zakładającej racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy.

Koordynacja funkcjonowania podmiotów rynku drogowego transportu regionalnego powinna być także realizowana z uwzględnieniem powiązań z transportem miejskim, sąsiednich regionów, ponadregionalnym i indywidualnym. Do narzędzi integracji w tych przekrojach można zaliczyć[8]:

– w regionie – rozwiązania organizacyjne (fuzje i porozumienia przewoźników lub powołanie regionalnego organizatora – zarządu transportu regionalnego);
– na styku z innymi systemami transportu zbiorowego – alianse strategiczne w zakresie dystrybucji usług oraz koordynacji oferty przewozowej;
– w odniesieniu do transportu indywidualnego – węzły parkingowo-przesiadkowe.

Analizując możliwe rozwiązania w zakresie organizacji przewozów pasażerów na rynku drogowego transportu regionalnego, należy wziąć pod uwagę obowiązujące regulacje prawne, które nie pozwalają na tworzenie samorządowych związków celowych z udziałem jednostek samorządu terytorialnego różnego szczebla. Oznacza to, że formalna współpraca może być nawiązana wyłącznie między samorządowymi województwami albo powiatami, albo gminami. Z tego względu, dążąc do koordynacji polityki transportowej prowadzonej przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, można rozpatrywać dwa warianty zintegrowanego zarządzania regionalnym transportem, w którym nadrzędną rolę koordynatora polityki transportowej pełni[9]:

– stowarzyszenie wszystkich jednostek samorządowych,
– polityczne forum opiniodawcze (Rada Transportu) powołane przy samorządzie województwa, skupiające przedstawicieli wszystkich jednostek samorządowych.

Rolę organizatora drogowego transportu regionalnego powinien pełnić Zarząd Transportu Regionalnego, który początkowo byłby jednostką budżetową samorządu wojewódzkiego[10]. Docelowo mogłaby nastąpić jego komercjalizacja.

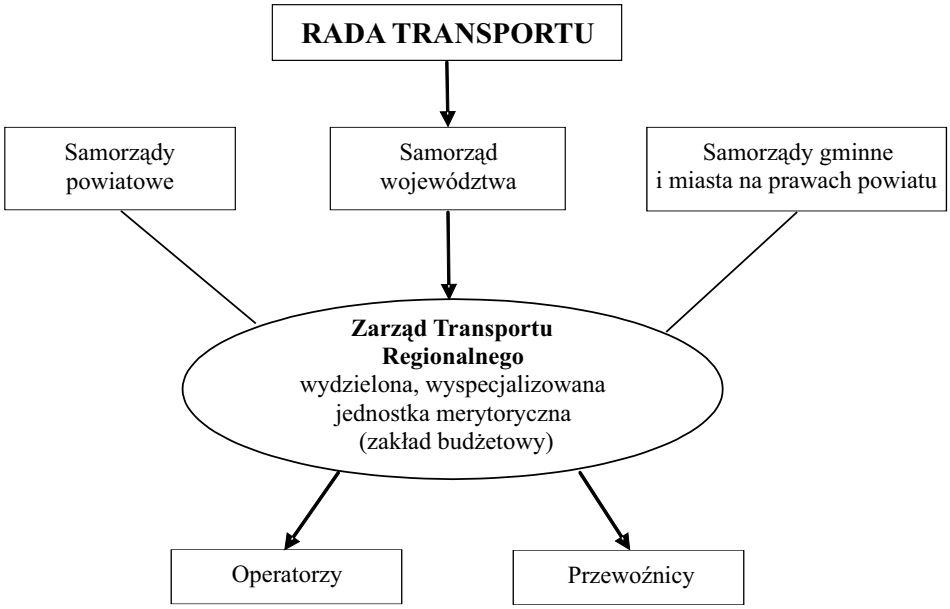
---

[8] R. Janecki, W. Starowicz, *Integracja regionalnego transportu zbiorowego*, „Transport Miejski i Regionalny" 2004, nr 3, s. 6.

[9] *Ibidem*, s. 7.

[10] B. Grad, E. Ferensztajn-Galarados, *Koncepcja rozwiązań organizacyjno-zarządczych w regionalnym transporcie publicznym – aspekt ekologiczny*, „Transport Miejski i Regionalny" 2009, nr 7–8, s. 21.

Projekt takiego sposobu zarządzania regionalnym transportem pasażerskim został przedstawiony na rysunku 1.



Rysunek 1. Zarząd Transportu Regionalnego jako wydzielony organizator regionalnego transportu pasażerskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie R. Janecki, W. Starowicz, *op. cit*., s. 8.

W nawiązaniu do doświadczeń europejskich oraz już przyjętych rozwiązań w polskich regionach można rozważać także możliwość utworzenia regionalnego klastra transportowego[11]. Klaster taki stanowiłby geograficzne skupisko wyspecjalizowanych firm funkcjonujących w drogowym pasażerskim transporcie regionalnym oraz sektorach pokrewnych powiązanych także z innymi publicznymi i prywatnymi podmiotami wspierającymi ich działalność.

Strukturę klastra organizującego i zarządzającego transportem zbiorowym w regionie powinny tworzyć[12]:

– przedsiębiorstwa świadczące usługi przewozowe stanowiące podstawę klastra;
– przedsiębiorstwa innych branż, wspierające operatorów i przewoźników świadcząc dla nich m.in. usługi zaopatrzeniowe, serwisowe, finansowe oraz dostarczając tabor i jego wyposażenie;

[11] B. Grad, *Regionalne przewozy pasażerskie w procesach dostosowania do standardów europejskich*, Wyd. Politechniki Radomskiej, Radom 2012, s. 332.

[12] *Ibidem*.

– infrastruktura społeczna, na którą składa się regionalny system szkolnictwa, wyższe uczelnie, instytucje samorządowe oraz wspierające rozwój biznesu, izby gospodarcze itp.;
– infrastruktura techniczna obejmująca sieć połączeń transportowych, teleinformatycznych oraz spójny i zintegrowany system zarządzania tą siecią.

Oceniając aplikacyjność powyższego rozwiązania, należy zwrócić uwagę na konieczność wypracowania sposobu koordynacji działań jednostek tworzących klaster, w szczególności w zakresie kształtowania oferty przewozowej.

W odniesieniu do pasażerskiego drogowego transportu regionalnego można także rozważać utworzenie Zarządu Transportu Regionalnego na szczeblu powiatów. W drodze porozumień między powiatami albo poprzez utworzenie związku powiatów możliwe jest zintegrowanie przewozu pasażerów środkami transportu drogowego w przewozach o charakterze regionalnym. W przypadku porozumienia powiatów w roli organizatora przewozów występowałby powiat, któremu inne powiaty przekazały zadanie organizacji obsługi transportowej swoich mieszkańców. Natomiast w sytuacji powołania, przez zainteresowane współpracą powiaty, związku powiatów rolę organizatora pełniłoby Biuro Związku[13].

Forma organizacyjna, kompetencje i zadania jednostki zarządzającej drogowym transportem regionalnym

Zarządy Transportu Regionalnego powinny być tworzone na szczeblu samorządów wojewódzkich i związków samorządów powiatowych lub wyłącznie związków samorządów powiatowych. Za tworzeniem tych podmiotów z udziałem samorządów wojewódzkich przemawia konieczność integracji wewnętrznej i zewnętrznej pasażerskiego drogowego transportu regionalnego, obejmującej określony zakres usług różnych rodzajów transportu.

Z kolei zarządzanie regularnym transportem drogowym przez związki powiatów jest uzasadnione z jednej strony wykraczaniem niektórych linii poza obszar województwa, a z drugiej strony lepszą znajomością potrzeb przewozowych na tym poziomie samorządu terytorialnego.

Zarząd Transportu Regionalnego może mieć formę:
– jednostki lub zakładu budżetowego samorządowego województwa lub powiatu, który na mocy porozumień organizuje obsługę transportową dla innych powiatów;

[13] H. Kołodziejski, M. Wołek, O. Wyszomirski, *Koncepcja zarządzania i finansowania transportu regionalnego na obszarze Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego (LGOM) – projekt utworzenia instytucji zarządzającej transportem regionalnym na obszarze czterech powiatów w województwie dolnośląskim*, Sopot 2012, http://www.interregiorail.eu/ (dostęp: 26.10.2012).

– związku powiatów, który poprzez swoje biuro lub specjalnie utworzone jednostki zarządza transportem regionalnym;
– spółki prawa handlowego utworzonej przez jednostki samorządu terytorialnego i/lub podmioty komercyjne związane z funkcjonowaniem pasażerskiego drogowego transportu regionalnego.

Do najważniejszych zasad organizacji rynku drogowego transportu regionalnego można zaliczyć następujące[14]:
– rynek usług jest otwarty w zakresie określonym przez przepisy *Ustawy o transporcie drogowym* i *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*;
– generalną zasadą jest swoboda świadczenia usług po cenach rynkowych z możliwością nieskrępowanego dostępu do infrastruktury;
– określony zakres usług przewozowych jest objęty wspomaganiem środkami publicznymi (dofinansowaniem ze środków publicznych);
– organizator transportu regionalnego określa zakres usług objętych refundacją i dofinansowaniem – tzw. usług podstawowych;
– władze publiczne ustalają ulgi oraz zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych w ramach usług podstawowych (minimalny poziom tych uprawnień wyznaczają ulgi i uprawnienia ustawowe), a także wprowadzają bilety zintegrowane w ramach usług podstawowych;
– usługi podstawowe są zamawiane przy wykorzystaniu procedur określonych w *Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym*;
– prowadzone są kontrole ilości i jakości świadczonych usług przez operatorów i przewoźników w nawiązaniu do parametrów zawartych w zezwoleniach.

Do podstawowych zadań organizatora transportu powinno należeć w szczególności[15]:
– badanie rynku usług transportu publicznego;
– planowanie rozwoju transportu publicznego obejmującego tworzenie planów dotyczących ilości i jakości usług;
– zamawianie usług w systemie kontraktowym lub pozakontraktowym;
– finansowanie kontraktowanych usług przewozowych;
– wydawanie zezwoleń na realizację usług przewozowych w transporcie drogowym;
– ustalanie założeń i koordynacja rozkładów jazdy;
– kontrola ilości i jakości świadczonych usług;
– promocja transportu publicznego;

---

[14] *Ibidem*.

[15] M. Gromadzki, K. Grzelec, M. Józefowicz, H. Kołodziejski, M. Wolański, O. Wyszomirski, *Rola, zadania i zasady funkcjonowania regionalnego pasażerskiego transportu drogowego w latach 2008–2015 w świetle przewidywanych zmian organizacyjnych, prawnych i społecznych*, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa 2008, s. 73.

– inne zadania stosownie do zakresu realizowanych funkcji (np. sprzedaż i kontrola biletów);
– ustalanie zasad korzystania z infrastruktury (dworców i przystanków).

Możliwości spełniania roli organizatora transportu miejskiego przez zarząd drogowego transportu regionalnego

Wypełnianie zadań przez organizatora pasażerskiego drogowego transportu regionalnego powinno być oceniane przez pryzmat integracji wewnętrznej i zewnętrznej.

Zasadniczym celem integracji wewnętrznej jest wprowadzenie w ramach oferty usług organizowanych i zarządzanych przez Zarząd Transportu Regionalnego możliwości podróżowania na podstawie jednego biletu w określonej relacji także w sytuacji, gdy realizacja przemieszczenia wymaga skorzystania z usług więcej niż jednego przewoźnika regionalnego. Cena biletu zintegrowanego powinna być atrakcyjna dla pasażera. Często wiąże się to z jej relatywnym obniżeniem w stosunku do cen biletów obowiązujących u poszczególnych przewoźników i w związku z tym z koniecznością pokrycia przewoźnikom zmniejszonych przychodów z tego tytułu. Nie jest to jednak regułą i podjęcie określonych decyzji wymaga przeprowadzenia odpowiednich badań rynku. Ze względów proceduralnych korzystnym rozwiązaniem jest postawienie przez Zarząd Transportu Regionalnego warunku przystąpienia do systemu biletu zintegrowanego przy ubieganiu się przewoźnika o realizację zadań objętych dofinansowaniem budżetowym.

Funkcjonowanie zarządów transportu regionalnego, pełniących rolę organizatora transportu na obszarach poszczególnych województw oraz zawieranie porozumień taryfowych pomiędzy tymi podmiotami, umożliwiające realizację zintegrowanych przewozów międzyregionalnych, wychodzi naprzeciw oczekiwaniom pasażerów i części przewoźników. Jednak część przewoźników może obawiać się, że działania podejmowane przez Zarządy Transportu Regionalnego mogą ograniczać dostęp do rynku i konkurencję. O takim podejściu do kwestii powołania regionalnego organizatora świadczą wyniki badań przedsiębiorstw pasażerskiego transportu regionalnego[16].

W ramach integracji wewnętrznej drogowy transport regionalny powinien być zintegrowany z transportem miejskim we wszystkich miastach w danym regionie. Najlepiej byłoby gdyby na całym obszarze mógł funkcjonować jeden podmiot zajmujący się działalnością organizatorską i zarządczą w odniesieniu do obu rodzajów transportu. Uwarunkowania formalno-prawne nie pozwalają

[16] T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wyd. Politechniki Radomskiej, Radom 2009, s. 277–288.

jednak na takie rozwiązanie. W rezultacie konieczne jest wdrażanie bardziej skomplikowanych i jednocześnie mniej efektywnych rozwiązań.

Podsumowanie

Analizując zasady organizacji przewozu pasażerów na rynku drogowego transportu regionalnego, można stwierdzić, że w obecnych uregulowaniach formalno-prawnych władze publiczne różnego szczebla nie mają koncepcji, w jaki sposób należy regulować i organizować usługi pasażerskiego drogowego transportu regionalnego. Często nie mają środków finansowych, które umożliwiałyby aktywne zarządzanie ofertą przewozową lub nie zdają sobie sprawy z tego, że zaspokojenie potrzeb ich mieszkańców w zakresie przemieszczania leży w ich kompetencjach. W swoich działaniach ograniczają się do niezbędnego minimum, koncentrując uwagę na sprawach najpilniejszych lub doraźnych.

Urzędy marszałkowskie swoje funkcje regulatora rynku utożsamiają przede wszystkim z wypłacaniem przewoźnikom refundacji utraconych przychodów związanych z honorowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych oraz wydawaniem odpowiednich dokumentów dopuszczających do rynku przewozów regularnych pasażerskiego drogowego transportu regionalnego. Sprawowanie funkcji regulacyjnej przez urzędy marszałkowskie, polegające na realizacji wyżej wymienionych zadań, wpływa na sposób zorganizowania rynku i powoduje, że rynek w niewielkim stopniu jest regulowany.

Jednostki samorządu terytorialnego nie są przygotowane do pełnienia funkcji organizatora, i co za tym idzie, integratora pasażerskiego drogowego transportu regionalnego. Pełnienie tej funkcji wymaga bowiem wyspecjalizowanej wiedzy, kompetencji i dodatkowych środków na dopłaty do nierentownych, a niezbędnych usług transportowych. Niestety, w obecnej sytuacji, w której samorządy województw muszą radzić sobie same z organizacją kolejowych przewozów regionalnych, kwestia organizacji pasażerskiego drogowego transportu regionalnego spychana jest na dalszy plan. Jest to postępowanie niewłaściwe, bowiem organizacja transportu regionalnego powinna uwzględniać substytucyjność oraz komplementarność pasażerskiego transportu drogowego i kolejowego.

Kolejnym problemem jest jednoczesne występowanie na rynku w roli regulatora wielu podmiotów. Może to stanowić barierę funkcjonowania dla przewoźników działających na więcej niż jednym rynku regionalnym bądź na styku różnych rynków (w tym regionalnych i miejskich). Brak współpracy pomiędzy regulatorami rynku może negatywnie wpływać na warunki funkcjonowania przewoźników, dostępność rynków i kształt oferty przewozowej.

Dążąc do zapewnienia właściwej organizacji przewozów pasażerskich na rynku drogowego transportu regionalnego, powinno się powoływać Zarządy Transportu Regionalnego wypełniające określone zadania regulacyjne. Przed-

miotem wyboru jest szczebel i forma organizacyjno-prawna takiego podmiotu oraz zakres wypełnianych zadań. Właściwym rozwiązaniem jest zapewnienie integracji wewnętrznej drogowego transportu regionalnego i integracji zewnętrznej tego transportu z transportem miejskim.

Literatura

Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wyd. Politechniki Radomskiej, Radom 2009.

Grad B., Ferensztajn-Galarados E., *Koncepcja rozwiązań organizacyjno-zarządczych w regionalnym transporcie publicznym – aspekt ekologiczny*, „Transport Miejski i Regionalny" 2009, nr 7–8.

Grad B., *Regionalne przewozy pasażerskie w procesach dostosowania do standardów europejskich*, Wyd. Politechniki Radomskiej, Radom 2012.

Gromadzki M., Grzelec K., Józefowicz M., Kołodziejski H., Wolański M., Wyszomirski O., *Rola, zadania i zasady funkcjonowania pasażerskiego drogowego transportu regionalnego w latach 2008–2015 w świetle przewidywanych zmian organizacyjnych, prawnych i społecznych,* Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa 2008.

Janecki R., Starowicz W., *Integracja regionalnego transportu zbiorowego*, „Transport Miejski i Regionalny " 2004, nr 3.

Kołodziejski H., Wołek M., Wyszomirski O., *Koncepcja zarządzania i finansowania transportu regionalnego na obszarze Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego (LGOM) – projekt utworzenia instytucji zarządzającej transportem regionalnym na obszarze czterech powiatów w województwie dolnośląskim*, Gdynia 2012; http://www.interregiorail.eu/.

Kusiakiewicz T., *Koncepcja zarządzania regionalnym pasażerskim systemem transportowym*, [w:] *Innowacje w transporcie. Organizacja i Zarządzanie*, (red.) P. Niedzielski i R. Tomanek, Zeszyty Naukowe nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2011.

Laskowska J., *Rola transportu pasażerskiego i uwarunkowania jego rozwoju w regionach*, „Transport Miejski i Regionalny " 2008, nr 11.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368).

Wyszomirski O., *Kształtowanie funkcjonowania i rozwoju regionalnego transportu drogowego w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, [w:] *Pasażerski transport regionalny współczesne wyzwania*, (red.) E. Załoga, Zeszyty Naukowe nr 713, Problemy Transportu i Logistyki nr 16, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2012.

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Marcin Wołek[1]

FINANSOWANIE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU REGIONALNEGO W POLSCE

Streszczenie: Finansowanie pasażerskiego transport regionalnego obejmuje regionalny transport drogowy oraz pasażerskie przewozy kolejowe. Są to rynki różniące się w istotny sposób między innymi pod względem finansowania usług. Na tle sytuacji finansowej samorządów województw zostały zaprezentowane systemy finansowania regionalnego transportu drogowego oraz pasażerskich przewozów kolejowych. Brak stabilizacji dochodów własnych samorządu województwa jest jedną z najpoważniejszych barier dla długoterminowego kształtowania zintegrowanego rynku transportu publicznego w regionie.
Słowa kluczowe: transport pasażerski, finanse publiczne

FINANCING OF PASSENGER REGIONAL TRANSPORTATION IN POLAND

Abstract: Financing of passenger regional transport includes regional road transport and passenger railway transport. These markets differs substantially i.e. in case of financing of services. There were presented systems of financing of regional road transport and passenger railway transport on the background of financial situation of regional self-governments in Poland in 2011. Lack of stabilization of own incomes of regional self-governments is one of the most important barrier for long-term development of integrated public transport market in the region.
Keywords: passenger transportation, public finances

Wprowadzenie

Zagadnienie finansowania transportu pasażerskiego przez samorządy regionalne obejmuje krajowe przewozy autobusowe oraz regionalny transport kolejowy. Są to odrębne rynki różniące się (poza technologią transportową) m.in. zakresem regulacji, strukturą własnościową przewoźników, barierami wejścia na

[1] mwol@wp.pl

rynek, rozproszeniem po stronie podaży, uzależnieniem jakości świadczonych usług od stanu technicznego infrastruktury liniowej, systemem finansowania dopłat, dostępnością bezzwrotnych środków finansowych pochodzenia zagranicznego, intensywnością konkurencji wewnątrzgałęziowej na poszczególnych rynkach regionalnych oraz sposobem przyznawania zleceń. Wyspecyfikowane różnice zostały przedstawione w tabeli 1.

Tabela 1. Różnice pomiędzy rynkiem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich a regionalnym transportem drogowym

Wyszczególnienie	Transport kolejowy	Regionalny transport drogowy
Zakres regulacji	wysoki	niski
Instytucja regulatora rynku	UTK	brak
Struktura własnościowa przewoźników	dominacja samorządów województw	przeważa kapitał prywatny
Bariery wejścia na rynek	wysokie	niskie
Rozproszenie po stronie podaży	niskie	wysokie
Uzależnienie jakości świadczonych usług od stanu technicznego infrastruktury liniowej	bardzo wysokie	relatywnie niskie
System finansowania dopłat	oparty na dochodach własnych samorządów województw	dotacja celowa pochodząca z budżetu państwa
Dostępność bezzwrotnych środków finansowych	wysoka (głównie projekty taborowe)	niska
Intensywność konkurencji wewnątrzgałęziowej na poszczególnych rynkach regionalnych	niska	wysoka

Źródło: Opracowanie własne.

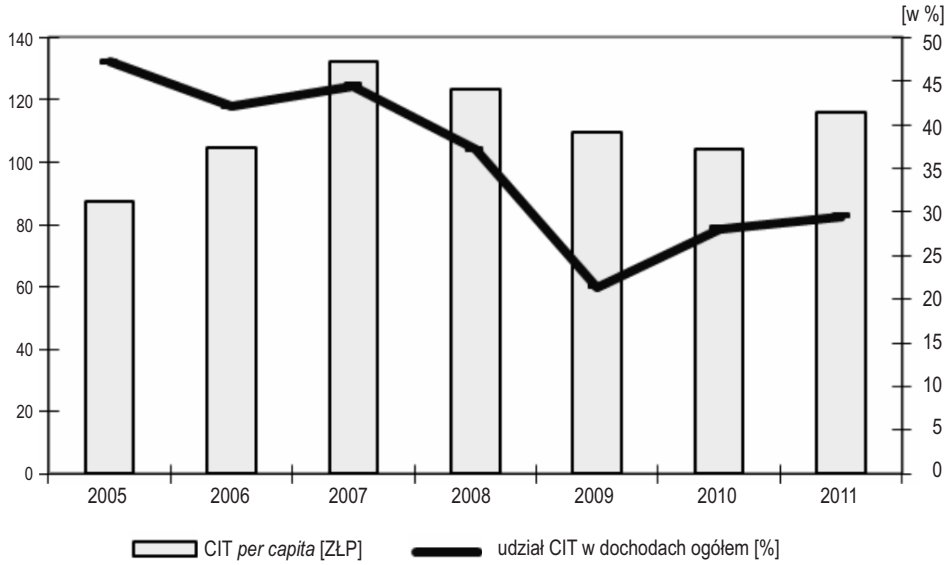
Tak istotne różnice, w szczególności odnoszące się do systemu finansowania, stanowią poważną barierę w kształtowaniu spójnego i zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego w regionie, który stanowić mógłby rzeczywistą alternatywę dla samochodu osobowego.

Transport w strukturze wydatków samorządów województw w roku 2011

Łączne dochody samorządów województw w 2011 r. wyniosły 15 067 mln PLN, co stanowiło 8,8% ogółu dochodów sektora samorządowego w Polsce (171 309 mln PLN).

Samodzielność dochodowa samorządu województwa wyrażona relacją ich dochodów własnych do dochodów ogółem w 2011 r. wyniosła 44,4% i była niższa od wskaźnika dla całego sektora samorządowego, który ukształtował się w roku 2011 na poziomie 48,9%[2].

Silne uzależnienie dochodów samorządów województw od udziału we wpływach z podatku CIT (29,5% ogółu dochodów województw, 66% ogółu dochodów własnych w 2011 r.) oznacza wysoką podatność budżetu na zmiany koniunktury gospodarczej i poważne utrudnienie średnioterminowego planowania budżetowego. Należy podkreślić, że samorządy lokalne (gminy oraz miasta na prawach powiatu) dysponują znacznie szerszym instrumentarium dochodowym opartym na źródłach lokalnych, które w istotny sposób stabilizują ich dochody budżetowe. Wahania dochodów budżetowych z tytułu podatku CIT przeliczone *per capita* dla samorządów województw zostały przedstawione na rysunku 1. Spadek udziału CIT w dochodach ogółem latach w 2007–2010 to z jednej strony efekt spowolnienia gospodarczego, z drugiej zaś wzrostu dochodów pochodzących ze źródeł zewnętrznych otrzymywanych w ramach projektów unijnych.



Rysunek 1. CIT *per capita* oraz udział CIT w dochodach samorządów województw w latach 2005–2011

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów oraz sprawozdań z wykonania budżetów województw za lata 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 i 2011.

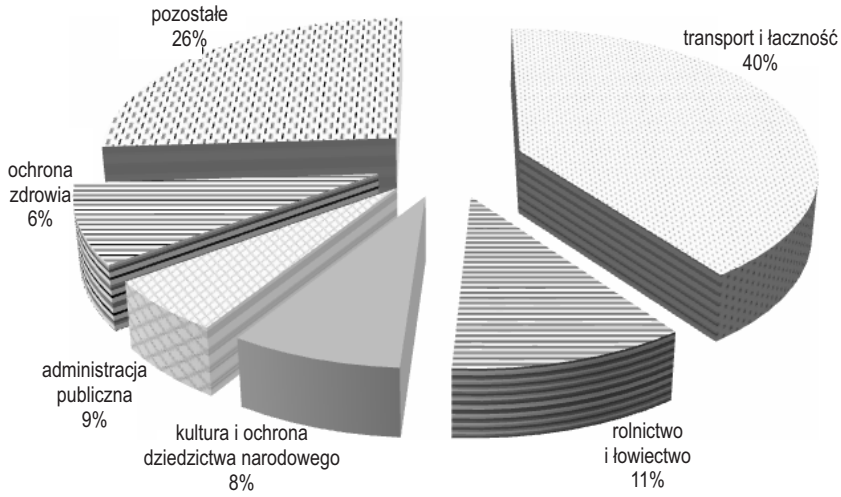
[2] M. Wołek, *Wydatki samorządów województw na transport kolejowy w roku 2011*, „Technika Transportu Szynowego" 2012, nr 12 (w druku).

Wydatki samorządów województw w 2011 r. wyniosły 16 338 mln PLN, co stanowiło 9% ogółu wydatków sektora samorządowego w Polsce. Wydatki majątkowe tego szczebla samorządu terytorialnego w 2011 r. wyniosły 6612,3 mln PLN, co stanowiło 15,6% ogółu wydatków majątkowych sektora samorządowego.

Najwyższy udział wydatków majątkowych (40,5%) cechował samorządy województw i był związany z realizacją projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków europejskich.

Wydatki na transport

Transport należy do najważniejszych zadań samorządu województwa, co znajduje odzwierciedlenie w strukturze wydatków według działów. Odpowiadał on za 40% ogółu wydatków samorządów województw w Polsce w roku 2011, co przedstawiono na rysunku 2.



Rysunek 2. Struktura wydatków samorządów województw w Polsce w roku 2011

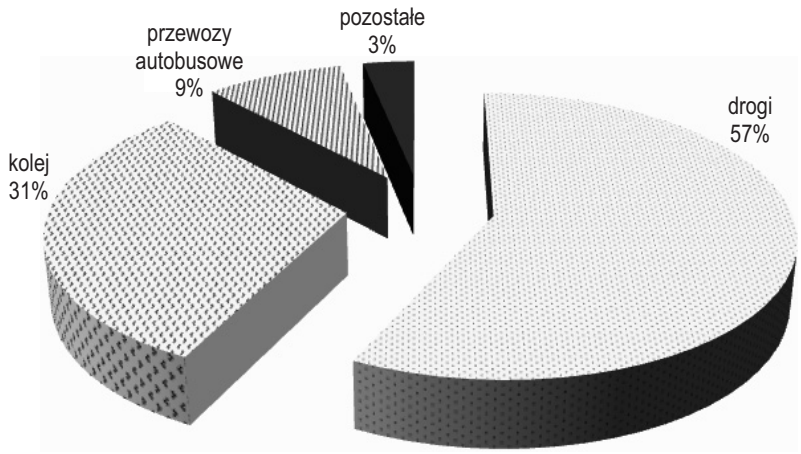
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów oraz sprawozdań z wykonania budżetów województw za rok 2011.

Wydatki na transport i łączność samorządów wojewódzkich w roku 2011 wyniosły 6562,8 mln PLN, z czego 53,9% (ponad 3,5 mld PLN) stanowiły wydatki majątkowe. Oznacza to, że co piąta złotówka wydatków samorządów wojewódzkich w roku 2011 (21,7% ogółu) została przeznaczona na wydatki majątkowe w dziale transport i łączność.

Wydatki w tym dziale przeznaczone zostały przede wszystkim na realizację ustawowych zadań obejmujących drogi wojewódzkie (wraz z drogami powiato-

wymi i gminnymi stanowiły one 57% wydatków w dziale transport i łączność), organizowanie regionalnych przewozów kolejowych (31% ogółu wydatków na transport i łączność) oraz pasażerskich przewozów autobusowych (9% ogółu wydatków na transport i łączność)[3], co przedstawiono na rysunku 3.

Poziom przychodów ze sprzedaży biletów jest zdeterminowany przez wielkość popytu na usługi przewozowe regionalnego pasażerskiego transportu drogowego oraz poziom cen biletów.



Rysunek 3. Struktura wydatków na transport i łączność samorządów województw w Polsce w roku 2011

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów oraz sprawozdań z wykonania budżetów województw za 2011 r.

Finansowanie regionalnego transportu drogowego

Regionalny transport drogowy finansowany jest z:
- przychodów ze sprzedaży biletów;
- refundacji utraconych przychodów wynikających ze stosowania ulg.

Przewoźnicy autobusowi samodzielnie kształtują ceny za usługi. Realizując określoną autonomiczną strategię cenową, wpływają jednocześnie na wielkość popytu na swoje usługi. Biorąc pod uwagę możliwość uzyskania przez przewoźników refundacji do biletów ulgowych i przejazdów bezpłatnych, można postawić tezę, że poziom przychodów ze sprzedaży usług zależy od umiejętnego kształtowania oferty przewozowej przez menedżerów firm przewozowych. Praktyka wskazuje jednak, że większość przedsiębiorstw nie prowadzi systematycz-

[3] M. Wołek, *Wydatki samorządów województw na transport kolejowy...*

nych badań popytu oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych klientów, które pozwalają kompleksowo dostosować ofertę usług do potrzeb i wymagań pasażerów i mieszkańców obsługiwanych obszarów[4].

Ceny usług kształtowane są na podstawie rachunku kosztów własnych. Uwzględniany jest także poziom cen konkurencyjnych przedsiębiorstw funkcjonujących na danym rynku cząstkowym. Nie uwzględnia się natomiast konkurencji jaką dla przewoźników regionalnych stanowią własne samochody osobowe i związane z ich użytkowaniem koszty. Przy ustalaniu poziomu cen najczęściej nie są brane pod uwagę podstawowe zależności ekonomiczne wynikające z elastyczności cenowej popytu.

Problemem związanym z refundacją ulg ustawowych jest arbitralny sposób ich przyznawania, biorący pod uwagę wyłącznie kryterium polityczne. Nie bada się skutków jakie dla budżetu władzy publicznej niesie za sobą zmiana zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych poprzez mechanizm refundacji. Przeprowadzone w poprzedniej dekadzie zmiany, zmierzające do ograniczenia zakresu i wysokości przyznawanych ulg, pociągnęły za sobą zmniejszenie popytu na usługi regionalnego pasażerskiego transportu drogowego. Obniżeniu poziomu refundacji, wynikającemu ze zmniejszenia poziomu i zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych, towarzyszył spadek przychodów wynikający ze zmniejszenia się popytu wywołanego przez relatywnie wyższe ceny. W wyniku działań politycznych nastąpiła więc kumulacja niekorzystnych dla przewoźników efektów.

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. W latach 2004–2007, zgodnie z art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 r. są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi urzędowej dopłat ponosi jednak we własnym zakresie samorząd województwa[5].

---

[4] O. Wyszomirski i in., *Rola, zadania i zasady funkcjonowania regionalnego pasażerskiego transportu drogowego w latach 2008–2015 w świetle przewidywanych zmian organizacyjnych, prawnych i społecznych*, Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa 2008, s. 53.

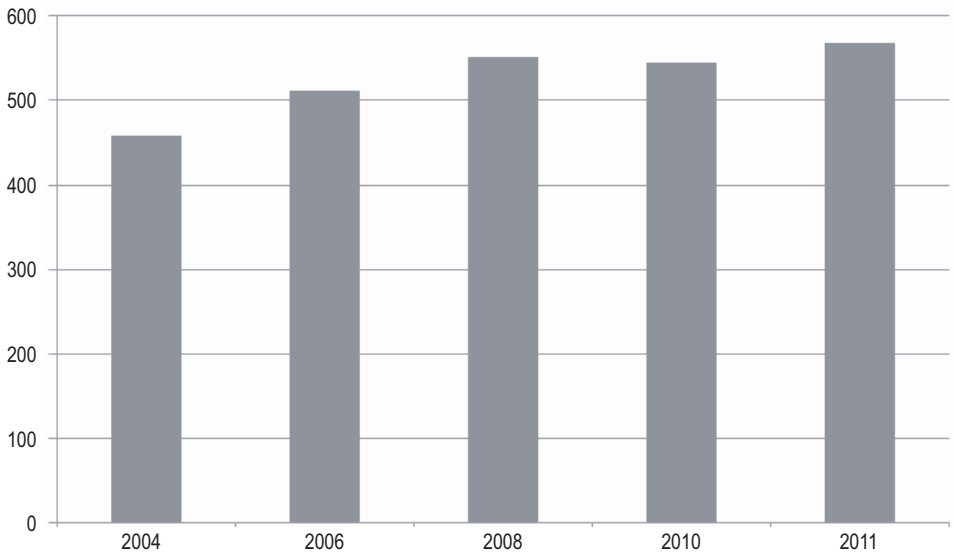
[5] H. Kołodziejski, M. Wołek, O. Wyszomirski, *Koncepcja zarządzania i finansowania transportu regionalnego na obszarze Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego (LGOM) – projekt utworzenia instytucji zarządzającej transportem regionalnym na obszarze czterech powiatów w województwie dolnośląskim*, Gdynia 2012, http://www.interregiorail.eu/ [dostęp: 12.12.2012].

Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób przekazują samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw i przewoźnikami.

Od 2017 r. środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego udzielonego przez tego organizatora.

Wysokość dopłat budżetowych do regionalnego transportu drogowego w skali kraju w wybranych latach została przedstawiona na rysunku 4. Od kilku lat utrzymuje się na podobnym poziomie i w roku 2011 wyniosła ona 569 mln PLN. Na podstawie informacji uzyskanych w urzędach marszałkowskich można stwierdzić, że ok. 80% wartości dopłat to dopłaty do miesięcznych biletów szkolnych.

Proponowane w literaturze przedmiotu zmiany, polegające na przekazaniu uprawnień do stanowienia ulg przejazdowych samorządom wojewódzkim (co stanowiłoby uzupełnienie ich odpowiedzialności za organizowanie i finansowa-



Rysunek 4. Wysokość dopłat budżetowych do drogowego transportu regionalnego w Polsce w latach 2004–2011 [mln PLN]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów oraz sprawozdań z wykonania budżetów województw za 2011 r.

nie całego systemu regionalnych przewozów pasażerskich), nie znalazły dotychczas akceptacji właściwych organów decyzyjnych[6].

Finansowanie transportu kolejowego

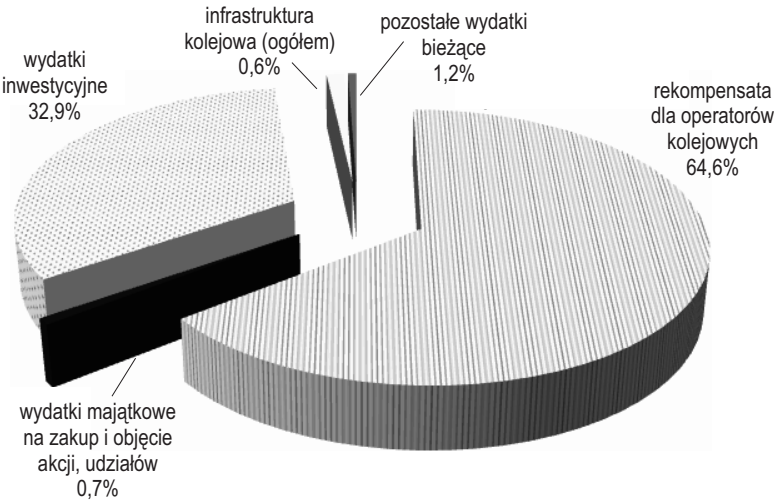
W efekcie restrukturyzacji transportu kolejowego w Polsce odpowiedzialność za organizowanie i finansowanie regionalnych przewozów kolejowych została przekazana samorządom województw w roku 2001. Środki dla samorządów w okresie 2001–2003 przekazywane były poprzez dotację, której wysokość nie odpowiadała skali funkcjonowania największego segmentu przewozów pasażerskich w Polsce. Było to przyczyną ograniczania oferty przewozowej na dużą skalę, włącznie z zawieszaniem przewozów pasażerskich na wielu liniach kolejowych. Począwszy od roku 2004 finansowanie regionalnego transportu kolejowego oparte zostało na dochodach własnych samorządów województw, a środki miały pochodzić ze zwiększonego udziału w dochodach od przedsiębiorstw CIT – 15,9% (udział samorządów województw w dochodach z tytułu CIT do roku 2003 włącznie wynosił zaledwie 1,5%). Niezależnie od wielu błędów popełnionych podczas procesu restrukturyzacji PKP samorządy województw stały się wiodącym interesariuszem na kolejowym rynku przewozów pasażerskich w regionie, zwiększając zakres pełnionych funkcji oraz zaangażowanie środków finansowych. Wzrost samodzielności dochodowej przyczynił się do zwiększenia potencjału ekonomicznego województw i większej autonomii w zakresie podejmowanych przez nie decyzji. Jednak uzależnienie dochodów od podatku CIT stanowiło i nadal stanowi poważne wyzwanie dla stabilizacji dochodów samorządów województw w dłuższym okresie. Wzrost znaczenia samorządów województw znalazł odzwierciedlenie we wzroście wydatków na transport kolejowy oraz zmianie ich struktury, które polegają na wzroście udziału wydatków majątkowych obejmujących przede wszystkim wydatki na zakup taboru kolejowego (głównie o trakcji spalinowej). Czynnikiem pogłębiającym trudności ekonomiczno-finansowe przewoźników kolejowych w tym segmencie rynku był fakt, iż nie przekazywano w pełnej wysokości rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych. Rekompensaty te, w przeciwieństwie do transportu drogowego, są przekazywane bezpośrednio przewoźnikom kolejowym z pominięciem administracji samorządowej województwa.

W praktyce funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w regionie utrwaliły się kontrakty netto, w których ryzyko przychodowe bierze na siebie przewoźnik kolejowy. W związku z procesami usamorządowienia strony podażowej w regionalnym transporcie kolejowym, *de facto* również ryzyko

[6] T. Dyr, *Czynniki rozwoju regionalnych przewozów pasażerskich*, Wyd. Politechniki Radomskiej, Radom 2009, s. 117.

przychodowe, choć pośrednio, leży po stronie właściciela/współwłaściciela przewoźnika kolejowego, którym jest samorząd województwa (w pewnych przypadkach również samorząd miejski, *vide* SKM Warszawa lub PKP SKM w Trójmieście). Trudna sytuacja największego przewoźnika pasażerskiego, samorządowej spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o., jest przyczyną, dla której samorządy województw powołują własnych operatorów, nad którymi mogą bardziej efektywnie sprawować kontrolę w zakresie kształtowania oferty przewozowej oraz kosztów (pionierem tych działań był samorząd województwa mazowieckiego).

Podstawą finansowania regionalnych przewozów kolejowych są dochody własne samorządów województw, środki pochodzące z Unii Europejskiej (zakup taboru, a w wybranych przypadkach modernizacja infrastruktury kolejowej opartej na Regionalnych Programach Operacyjnych na lata 2007–2013) oraz środki pochodzące z Funduszu Kolejowego. Środki z Funduszu Kolejowego samorządy przeznaczają przede wszystkim na zakup taboru, w tym używanych elektrycznych zespołów trakcyjnych nabywanych od samorządowej spółki Przewozy Regionalne[7]. Fundusz Kolejowy to fundusz celowy, który jest elementem systemowego wsparcia rozwoju transportu kolejowego. Środki będące w dyspozycji Funduszu Kolejowego pochodzą z 20% udziału w opłacie paliwowej[8].



Rysunek 5. Struktura wydatków samorządów województw na transport kolejowy w roku 2011

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów oraz sprawozdań z wykonania budżetów województw za 2011 r.

[7] M. Wołek, *Wydatki samorządów województw na transport kolejowy...*

[8] Ustawa z 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61).

Łączne wydatki samorządów województw na transport kolejowy w 2011 r. wyniosły 2012,3 mln PLN (z uwzględnieniem wydatków na infrastrukturę kolejową). W latach 2004–2010 wydatki samorządów województw na transport kolejowy wzrosły o blisko 194%[9]. Ich struktura w roku 2011 została przedstawiona na rysunku 5.

Około 2/3 wydatków całkowitych stanowi rekompensata dla przewoźników kolejowych z tytułu świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej. Wysoki udział wydatków majątkowych związany jest z programami pozyskania taboru kolejowego współfinansowanymi w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych poszczególnych województw na lata 2007–2013. Do wydatków pozostałych zalicza się przede wszystkim naprawy i ubezpieczenia pojazdów oraz leasing taboru kolejowego.

Cechą charakterystyczną regionalnego transportu kolejowego w wysoko rozwiniętych krajach europejskich jest wysoki poziom wsparcia tego segmentu rynku z budżetu centralnego, choć występują różnice w mechanizmie przekazywania tych środków. Przykładowo, w Niemczech 60% przychodów w regionalnym transporcie kolejowym stanowią środki przekazywane przez władze federalne, a 40% – przychody ze sprzedaży biletów. Brak systemowych rozwiązań w zakresie kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz jej zły stan techniczny (zwłaszcza na liniach, na których odbywa się część przewozów pasażerskich charakteryzujących się mniejszymi potokami podróżnych) są zewnętrznymi czynnikami utrudniającymi planowanie rozwoju transportu kolejowego w polskich regionach.

Podsumowanie

Regionalny transport drogowy oraz regionalne pasażerskie przewozy kolejowe stanowią fundament regionalnego rynku transportu publicznego. Różni je system finansowania, bariery wejścia na rynek, jak również struktura własnościowa przewoźników i zakres odpowiedzialności politycznej władz zobowiązanych do organizowania transportu regionalnego.

Wzrost znaczenia transportu w strukturze wydatków samorządów województw wymaga dopełnienia ich systemu finansowania o bardziej stabilne źródła dochodów własnych niż udziały w podatku od osób prawnych (CIT). Ten postulat nabiera dodatkowej wagi w kontekście kolejnego okresu programowania unijnego na lata 2014–2020 i zapewnienia sprawnej absorpcji bezzwrotnych środków zewnętrznych.

[9] M. Wołek, *Finansowanie regionalnego transportu kolejowego w Polsce przez samorząd województwa w latach 2004–2010*. Materiały konferencyjne LOGITRANS organizowanej przez Politechnikę Radomską, Radom–Szczyrk 2012, maszynopis.

Postulowane zmiany, polegające na przekazaniu uprawnień do stanowienia ulg przejazdowych w regionalnym transporcie drogowym samorządom wojewódzkim, przyczyniłyby się do wzbogacenia instrumentarium, za pomocą którego organizator transportu oddziałuje na rynek.

Literatura

Dyr T., *Czynniki rozwoju regionalnych przewozów pasażerskich,* Wyd. Politechniki Radomskiej, Radom 2009.

Kołodziejski H., Wołek M., Wyszomirski O., *Koncepcja zarządzania i finansowania transportu regionalnego na obszarze Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego (LGOM) – projekt utworzenia instytucji zarządzającej transportem regionalnym na obszarze czterech powiatów w województwie dolnośląskim*, maszynopis, Gdynia 2012; http://www.interregiorail.eu/.

Sprawozdania z wykonania budżetów województw za lata 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011.

Ustawa z 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61).

Wołek M., *Finansowanie regionalnego transportu kolejowego w Polsce przez samorząd województwa w latach 2004–2010,* Materiały konferencyjne LOGITRANS organizowanej przez Politechnikę Radomską, Radom–Szczyrk 2012, maszynopis.

Wołek M., *Wydatki samorządów województw na transport kolejowy w roku 2011.* „Technika Transportu Szynowego" 2012 nr 12 (w druku)

Wyszomirski O. i in., *Rola, zadania i zasady funkcjonowania regionalnego pasażerskiego transportu drogowego w latach 2008–2015 w świetle przewidywanych zmian organizacyjnych, prawnych i społecznych,* Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa 2008.

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Andrzej Ruciński[1]

TRANSPORT LOTNICZY W REGIONALNEJ STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO DO ROKU 2020

Streszczenie: W artykule zaprezentowano problemy rozwoju transportu lotniczego wynikające ze strategii rozwoju transportu województwa pomorskiego do roku 2020. Zaprezentowano w nim regionalną infrastrukturę gałęzi, warunki realizacji strategicznych założeń do roku 2020 i prognozę rozwoju ruchu lotniczego w regionie. Wskazano też na warunki realizacji strategicznych celów i postępowania wobec infrastruktury lotniczej. Podkreślono w nim szczególne znaczenie Pomorskiego Węzła Lotniczego jako ważnego czynnika społeczno-gospodarczej aktywizacji i wzrostu regionalnej konkurencyjności województwa pomorskiego.
Słowa kluczowe: transport lotniczy, port lotniczy, strategia rozwoju, Pomorski Węzeł Lotniczy

THE PROBLEMS OF THE AIR TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE TRANSPORT STRATEGY OF THE POMERANIA REGION TILL THE 2020

Abstract: The problem of the air transport development in the transport strategy of the Pomerania Region have been presented in this paper. The regional infrastructure of the branch, the strategy up to the year 2020 and a forecast of the air traffic to this year are subjects of consideration. The conditions of the achievement of the strategic targets in air transport infrastructure development has been discribed. One of the most important element of the economic activity and regional competitiveness will have the establishment and activity of the Pomerania Air Transport Node.
Keywords: air transport, airport, strategy of development, Pomerania Air Node

[1] ekodr@univ.gda.pl

Wprowadzenie

Strategia rozwoju transportu lotniczego w województwie pomorskim do 2020 r. wynika z celów strategicznych rozwoju transportu województwa, jakimi są:

1) zasadnicza poprawa dostępności transportowej i jakości transportu województwa pomorskiego, zwłaszcza jego najważniejszych ośrodków osadniczych, głównie Obszaru Metropolitalnego Gdańska, w tym aglomeracji trójmiejskiej oraz portów morskich Gdańska i Gdyni (cel I);
2) poprawa dostępności transportowej i jakości transportu w Obszarze Metropolitalnym Gdańska jako czynnik podwyższenia poziomu życia mieszkańców regionu oraz usuwania barier rozwojowych jego gospodarki (cel III);
3) zwiększenie dostępności transportowej obszarów turystycznych województwa dla turystyki międzynarodowej, krajowej i wewnątrzregionalnej (cel IV).

Zaprezentowanym celom winny odpowiadać działania stwarzające i poprawiające warunki efektywnego funkcjonowania oraz rozwoju transportu lotniczego w regionie jako wysoce aktywnego czynnika jego rozwoju i wzrostu oraz podnoszenia regionalnej konkurencyjności.

Obiekty infrastruktury lotniczej w województwie pomorskim

Na infrastrukturę lotniczą w województwie pomorskim składają się następujące obiekty:

– punktowe – 11 lotnisk o różnym statusie własnościowym, sposobie użytkowania i zróżnicowanym stanie technicznym, trudna do jednoznacznego określenia liczba stałych lub tymczasowych lądowisk, w tym 20 lądowisk wykorzystywanych przez śmigłowce ratownicze Zespołu Lotnictwa Sanitarnego;
– należące do liniowych elementów infrastruktury 4 obiekty zabezpieczenia i kontroli ruchu lotniczego.

Szczegółowa identyfikacja obiektów infrastruktury jest następująca:

– lotnisko i międzynarodowy port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, zlokalizowany na Wysoczyźnie Kaszubskiej w odległości 8–15 km w stosunku do poszczególnych części Aglomeracji Gdańskiej. Lotnisko wyposażone jest w asfaltowo-betonową drogę startową na kierunku 11/20 o długości 2800 m i szerokości 45 m, pozwalającą na przyjęcie praktycznie każdego samolotu pasażerskiego;
– systemy radionawigacji i łączności radiowej;
– oprzyrządowanie umożliwiające lądowanie w trudnych warunkach atmosferycznych ILS (instrumentalny system lądowania) i 2 NDB (niekierunkowa latarnia lotnicza) oraz całoroczną eksploatację lotniska w warunkach nawiga-

cyjnych przy minimalnej widoczności 800 m i przy podstawie zachmurzenia 200 m. Jednocześnie umożliwiają one obsługę 8–12 operacji typu start–lądowanie na godzinę i 40–50 tys. samolotów rocznie oraz 3–4 mln pasażerów rocznie;
– droga startowa jest wyposażona w dwa szybkie, asfaltowo-betonowe zejścia na płyty postojowe wraz z drogą kołowania. Na polu wzlotów znajduje się pięć płyt postojowych o łącznej powierzchni 8 ha dla jedenastu dużych samolotów.

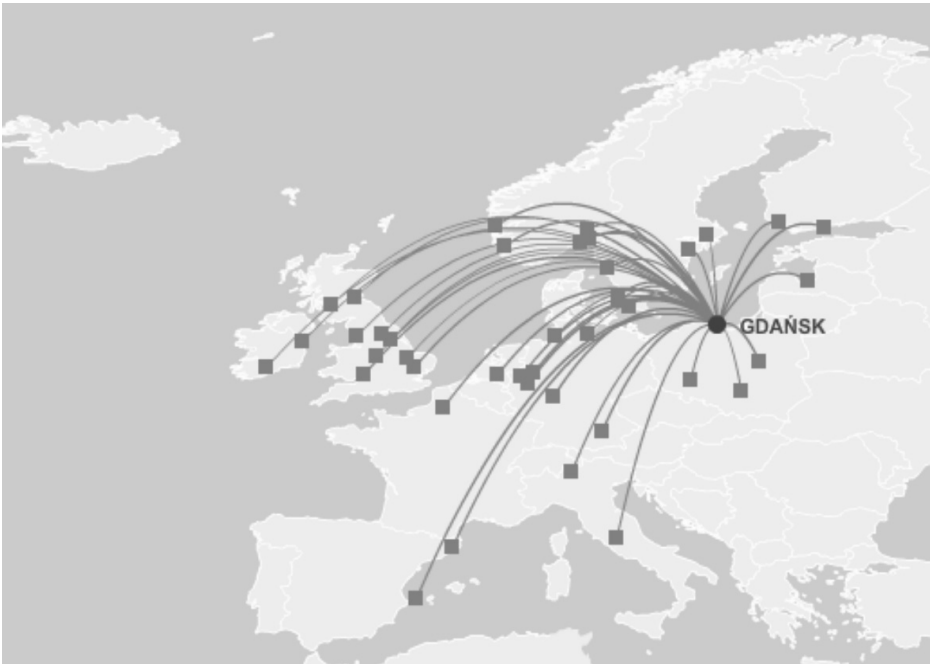
Pomiarów przyczepności drogi startowej dokonuje najnowszy, wyposażony w komputer IV generacji, AIRPORT SURFACE FRICTION TESTER. Ponadto zainstalowano nowoczesny system świetlny fińskiego producenta IDMAN OY, zdalnie sterowany z wieży kontroli ruchu lotniczego z zasilaniem rezerwowym zgodnym z wymaganiami ICAO. Lotnisko jest wyposażone w oznakowanie dzienne RWY, TWY i stanowisk postojowych.

W Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy zlokalizowane są dwa terminale pasażerskie:
– T1 – o łącznej przepustowości ok. 700 tys. pasażerów rocznie do obsługi ruchu lotniczego z krajami spoza strefy Schengen, pełniący funkcję przylotową dla ruchu krajowego i międzynarodowego;
– T2 – wyposażony w infrastrukturę (20 stanowisk *check-in* i 10 wyjść/*gate)* umożliwiającą odprawę pasażerów odlatujących do krajów ze strefy Schengen;
– terminal cargo;
– obiekty towarzyszące.

Łączna przepustowość terminali gdańskiego lotniska wynosi 5 mln pasażerów (PAX). Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w 2012 r. obsługiwał połączenia krajowe do Warszawy, Krakowa, Wrocławia i Katowic oraz zagraniczne do Austrii (Salzburga), Belgii (Bruksela), Chorwacji (Dubrovnik, Rijeka, Split, Zadar), Danii (Aarhus, Kopenhaga), Hiszpanii (Barcelona, Girona, Fuenteventura), Irlandii (Cork, Dublin), Finlandii (Turku), Francji (Paryż), Holandii (Amsterdam, Eindhoven), Niemiec (Berlin, Bremen, Dortmund, Frankfurt, Hamburg, Kolonia, Lubeka, Monachium), Norwegii (Alesund, Bergen, Haugesund, Oslo, Stavanger, Trondheim), Słowacji (Poprad), Szwecji (Goeteborg, Malmö, Sztokholm), Wielkiej Brytanii (Birmingham, Bristol, Doncaster, Edynburg, Glasgow, Londyn, Leeds, Liverpool, Manchester), Włoch (Mediolan, Rzym) oraz szereg połączeń nieregularnych, czarterowych do turystycznych regionów na świecie[2].

Na rysunku 1 przedstawiono sieć bezpośrednich połączeń obsługiwanych z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy, natomiast w tabeli 1 zaprezentowano dane dotyczące działalności gdańskiego portu lotniczego w latach 1995–2011.

[2] Na podstawie danych Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.



Rysunek 1. Sieć bezpośrednich połączeń lotniczych z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy w roku 2011

Źródło: Materiały wewnętrzne Portu Lotniczego w Gdańsku.

Od 1993 r. lotnisko w Gdańsku funkcjonuje jako spółka z udziałem kapitału państwowego i lokalnego miast Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Innymi elementami infrastruktury lotniczej województwa pomorskiego są lotniska wojskowe lub „powojskowe": Pruszcz Gdański, Babie Doły, Borsk, Malbork, Redzikowo k. Słupska, Cewice, Debrzno, Konarzyny, Łebunia. Z uwagi na przeznaczenie, stan prawny i formy własności zakres informacji o niektórych lotniskach jest ograniczony.

Lotnisko Babie Doły wyposażone jest w dwa pasy startowe i posiada podstawową infrastrukturę (drogi dojazdowe, płyty postojowe, zaplecze techniczne, magazyny paliwowe itp.) oraz niezbędne dla ruchu samolotów wojskowych wyposażenie nawigacyjne. Aktualnie użyteczność tego lotniska dla lotnictwa cywilnego jest niewielka zarówno z uwagi na różnice w systemach technicznych kontroli ruchu lotniczego, jak i nieprzystające do potrzeb lotnictwa cywilnego przepisy oraz zasady wykonywania lotów w lotnictwie wojskowym. Od 2010 r. trwają prace dostosowawcze do uruchomienia regularnej i nieregularnej komunikacji lotniczej z lotniska Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. Niekwestionowanym walorem tego lotniska jest położenie w niewielkiej odległości 5–7 km

od północnej części Gdyni, co czyni z niego znakomity, potencjalny port lotniczy dla komunikacji lokalnej.

Tabela 1. Działalność Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy w latach 1995–2011

Lata	Operacje lotnicze (tys.)	Liczba obsłużonych pasażerów (tys.)	Cargo (t)
1995	7,5	167	1455
1996	8,3	178	1315
1997	8,7	195	1107
1998	9,2	230	1282
1999	10,5	250	1473
2000	11,6	270	1552
2001	14,0	319	1950
2002	13,5	318	2210
2003	14,3	365	2686
2004	17,5	467	3100
2005	19,0	672	3458
2006	24,2	1256	4037
2007	28,2	1715	4757
2008	31,0	1954	4610
2009	30,0	1911	4016
2010	32,0	2232	4487
2011	34,4	2463	4944
2012 (x)	31,2	2295	1352

(x) – dane dotyczą miesięcy styczeń – wrzesień 2012 r.

Źródło: Dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Drugim lotniskiem wojskowym w pobliżu południowej części Aglomeracji Gdańskiej jest lotnisko w Pruszczu Gdańskim. Jest ono wyposażone w drogę startową o długości 2500 m bez oświetlenia, drogę dojazdową i niewielkie płyty postojowe. Przestarzałe wojskowe, radionawigacyjne wyposażenie lotniska ogranicza jego użytkowanie do lotów w warunkach VFR w ciągu dnia. Podobnie jak lotnisko Babie Doły stanowi ono potencjalny port lotniczy dla komunikacji lokalnej dla Aglomeracji Gdańskiej.

Kolejnym jest lotnisko w Borsku, w okolicy Jeziora Wdzydze na Kaszubach. Było ono wykorzystywane przez wojsko jako lotnisko polowe i zapasowe. Wyposażone w drogę startową o długości 2500 m.

Kolejne lotnisko wojskowe w województwie pomorskim jest zlokalizowane na północny wschód od Malborka – w Karolewie Malborskim. Wyposażone jest ono w drogę startową o długości powyżej 2500 m, podstawową infrastrukturę i urządzenia radionawigacyjne umożliwiające wykonywanie lotów przez bojo-

we lotnictwo myśliwskie. Jakkolwiek lotnisko w chwili obecnej nie jest dopuszczone do wykorzystania przez lotnictwo cywilne, to należy je uznać za potencjalnie ważny obiekt infrastruktury lotniczej we wschodniej części województwa pomorskiego. Jego położenie w bezpośrednim sąsiedztwie Malborka, jednej z głównych atrakcji turystycznych województwa, może w przyszłości być szansą dla cywilnego wykorzystania lotniska. Obecnie zostało ono włączone w struktury NATO i przechodzi proces niezbędnej modernizacji technicznej.

Pozostałe z wymienionych lotnisk są bądź własnością wojska, Agencji Mienia Wojskowego, bądź też zostały przekazane władzom lokalnym lub w ręce prywatne.

Z punktu widzenia strategii rozwoju transportu lotniczego województwa najcenniejszymi obiektami lotniczej infrastruktury punktowej są w kolejności lotniska: Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Oksywie-Babie Doły, Pruszcz Gdański, Słupsk-Redzikowo, Malbork, Borsk, Cewice i Łebunia. Ich podstawowymi walorami są: przestrzeń, istnienie dróg startowych o utwardzonej nawierzchni i długościach 2000–2800 m. Województwo pomorskie jest w tym zakresie jednym z lepiej wyposażonych województw w Polsce, a Trójmiasto jest jedyną w Polsce aglomeracją wielkomiejską posiadającą w swoich granicach aż co najmniej trzy pełnowymiarowe, z utwardzonymi drogami startowymi, lotniska. Taki stan nasycenia regionu lotniskami nie odbiega od standardów krajów Europy Zachodniej, a ich dostępność komunikacyjna odpowiada dostępności w takich krajach, jak Niemcy, Holandia czy Francja. Istnienie dodatkowo 3 lotnisk o nawierzchni trawiastej w Kornem, Jastarni i Słupsku-Krępicach wzbogaca infrastrukturalną ofertę usług lotniczych województwa pomorskiego.

W województwie pomorskim, oprócz wymienionych i omówionych lotnisk, jeszcze do niedawna znajdowała się dosyć trudna do sprecyzowania liczba stałych i tymczasowych lądowisk, którą szacuje się na 25–35 obiektów. Lądowiska te były i częściowo nadal są wykorzystywane przez lotnictwo gospodarcze, sanitarne, samoloty aeroklubów, inne samoloty (w tym prywatne).

Stosunkowo gęsta sieć stałych lądowisk dla potrzeb lotnictwa gospodarczego powstała w latach 1970–1985 i lokalizacyjnie była związana z jego głównym usługobiorcą, tj. Państwowymi Gospodarstwami Rolnymi oraz Zarządami Lasów Państwowych. Zmiany struktury własnościowej w rolnictwie, upadek PGR-ów oraz czynniki ochrony środowiska doprowadziły do znacznego ograniczenia działalności agrolotniczej, wręcz niemal do jej likwidacji. W ślad za tym została zlikwidowana część lądowisk stałych i tymczasowych.

W 2012 r. Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Gdańsku użytkował 20 zarejestrowanych lądowisk śmigłowcowych w następujących lokalizacjach: Szpital Akademii Medycznej w Gdańsku, Szpital Marynarki Wojennej w Gdańsku, Szpital w Gdańsku-Zaspie, Jastarnia, Jurata, Puck, Hel, Władysławowo, Wejherowo, Tczew, Starogard Gdański, Prabuty, Kościerzyna, Sobieszewo, Kwidzyn, Chojni-

ce, Gniew, Lębork, Kartuzy, Człuchów[3]. Sieć lądowisk śmigłowcowych odpowiada lokalizacji większości szpitali w województwie i zabezpiecza możliwość wykonywania lotów ratunkowych praktycznie do wszystkich ośrodków miejskich.

Z punktu widzenia infrastruktury lotniczej główną wartość lądowisk stanowi przestrzeń, grunty wyłączone z innych działalności i przeznaczone wyłącznie dla lotnictwa. Lądowiska te, o ile nie zostaną zlikwidowane w trakcie przemian własnościowych zasobów ziemi, nadal mogą stanowić potencjalną bazę dla lotnictwa gospodarczego, sanitarnego i turystyczno-rekreacyjnego.

Oceniając infrastrukturę lotniczą regionu Pomorza, należy zauważyć, że w Polsce jest to najlepiej pod tym względem zagospodarowane województwo. Żadna z wielkich aglomeracji w Polsce, łącznie z Warszawą, nie posiada zlokalizowanych w tak niewielkich odległościach kilku (3) dużych lotnisk. Można to ocenić jako rozrzutność, nieliczenie się z kosztami budowy, a następnie utrzymania lotnisk, jednocześnie jednak stanowią one swego rodzaju kapitał dla przyszłego, dynamicznego rozwoju komunikacji lotniczej w Polsce i Europie.

Autor opracowania jest w stanie dodatkowo zidentyfikować 5 obiektów zaliczanych do liniowej infrastruktury lotniczej, w tym 4 cywilnych i 1 wojskowy (centrum kierowania ruchem w Grabówku koło Gdyni). Należy domniemać, że istnieje pewna liczba wojskowych obiektów infrastrukturalnych, których identyfikacja jest niemożliwa.

Na cywilną infrastrukturę liniową w obrębie województwa pomorskiego składają się zatem następujące obiekty:

– obiekt Kartuzy, w skład którego wchodzą 4 elementy: VOR (wielokierunkowa radiolatarnia wysokiej częstotliwości), DME (dalmierz), NDB (niekierunkowa radiolatarnia lotnicza) oraz radiostacja łączności lotniczej. Wszystkie te elementy stanowią infrastrukturę skrzyżowania dróg lotniczych na trasie Warszawa – Grudziądz – Kartuzy – Trzebielino – Darłówek oraz Kmiecin – Gdańsk – Trzebielino. Obiekt ten jest jednym z głównych skrzyżowań dróg lotniczych w północnej Polsce;
– obiekt związany z lotniskiem Gdańsk – radiostacje łączności lotniczej, ILS, 2 NDB GDA i Sierra, ILS / DME RWY29. Obiekt ten stanowi zarówno końcowy punkt trasy dla samolotów przylatujących na lotnisko w Gdańsku, jak i zabezpieczenie radionawigacyjne w przelotach tranzytowych w jego rejonie. Po zainstalowaniu radaru kontroli obszaru oraz zbliżania do lotniska utworzono TMA GDA (Rejon Kontrolowany Lotniska i Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy). Tego typu inwestycja w znacznym stopniu podniosła wartość i użyteczność obiektów infrastrukturalnych ruchu lotniczego w północnej Polsce;

[3] Na podstawie informacji Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Gdańsku.

– kolejnym z trasowych (liniowych) obiektów infrastruktury lotnictwa jest obiekt VOR Kmiecin niedaleko Nowego Dworu. Jest on elementem drogi lotniczej B-56 na trasie Kartuzy – Kmiecin – granica północno-wschodnia państwa;
– ostatnim z omawianych liniowych elementów infrastruktury jest Trzebielino, punkt na trasie Kartuzy – Darłówek.

Elementem obniżającym użyteczność tej infrastruktury jest niekompatybilność wojskowego i cywilnego systemu kierowania ruchem lotniczym, szczególnie niski poziom techniczny systemu wojskowego i niskie kwalifikacje jego personelu (nieznajomość cywilnych procedur kierowania ruchem, lotniczej frazeologii i procedur w języku angielskim).

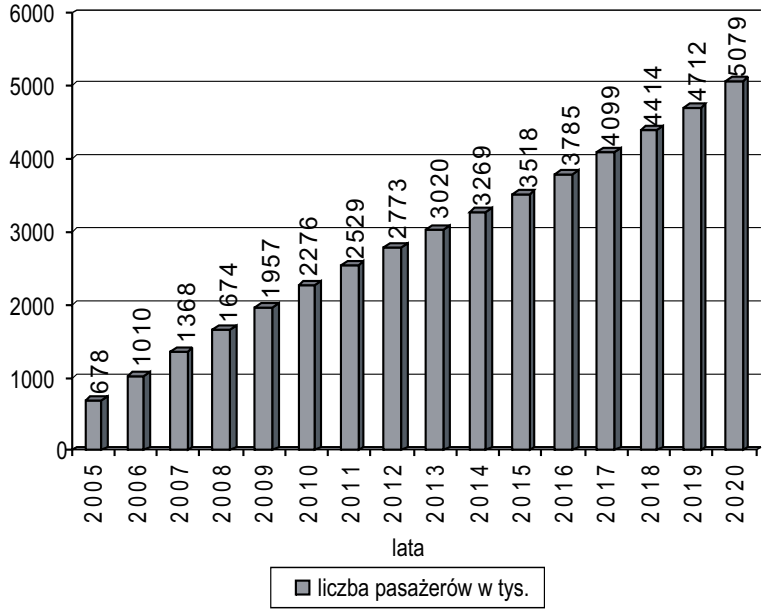
Prognoza lotniczych przewozów pasażerskich i cargo w województwie pomorskim

Prognoza ruchu lotniczego pasażerów i cargo w województwie pomorskim została opracowana na podstawie kilku założeń i przesłanek metodologicznych oraz na podstawie prognozy ruchu wykonanej przez Boeing Company, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Port Lotniczy w Gdańsku oraz Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego. Według założeń prognostycznych producenta samolotów typu Boeing dynamika ruchu lotniczego pasażerów na świecie wynosić będzie ok. 6% rocznie do 2020 r., a dynamika przewozów cargo sięgnie 10% w omawianym okresie. W minionych okresach prognozy Boeing Company osiągały najwyższy stopień realizacji i od lat są uważane za wysoce wiarygodne. Polski Urząd Lotnictwa Cywilnego na lata 2007–2025 prognozował dynamikę wzrostu liczby pasażerów na poziomie 6,4% rocznie, przy czym dynamika w regionalnych portach lotniczych okazała się wyższa.

W Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy prognozuje się osiągnięcie liczby ok. 3,5 mln pasażerów w 2015 r. i ok. 5 mln w 2020 r. Prognozę ruchu lotniczego Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy do 2020 r. na podstawie badań w Katedrze Rynku Transportowego przedstawiono na rysunku 2.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że prognoza ruchu lotniczego w gdańskim porcie lotniczym stanowi jego prognozę dla województwa pomorskiego. Nie uwzględniono w niej ruchu lotniczego na lotnisku w Gdyni-Kosakowie. Z uwagi na stosunkowo niską podstawę wyjściową prognozy i realizowane tempo wzrostu (2006/2005 – ok. 105% wzrostu), zasadnym jest przyjęcie dynamiki wzrostu na poziomie 12–15% rocznie. Dynamika wzrostu na tym poziomie uzasadnia przedstawioną prognozę ruchu do 2020 r. W ruchu cargo, ze względu na skrajnie niską bazę wyjściową, prognozy na poziomie zaledwie ok. 3,0 tys. ton rocznie, przyrosty cargo na poziomie 20% rocznie wydają się w pełni realne, tak jak osiągnięcie ok. 6,5 tys. ton w 2010 r., 14 tys. ton w 2015 r. i 30 tys. ton w 2020 r.

Oznaczałoby to ok. 10-krotny wzrost w stosunku do wielkości z 2006 r., co jednak wydaje się realne przy uwzględnieniu bazy wyjściowej prognozy oraz wskaźników ogólnoekonomicznych.



Rysunek 2. Prognoza ruchu lotniczego do 2020 r. Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Źródło: Opracowanie na podstawie badań w Katedrze Rynku Transportowego UG.

Warunki realizacji strategii rozwoju transportu lotniczego w województwie pomorskim

Przedstawione cele w odniesieniu do transportu lotniczego w województwie pomorskim mogą zostać realizowane poprzez działania władz województwa oraz skoordynowane z nimi działania poszczególnych samorządów miast i gmin. Winny one koncentrować się na stworzeniu właściwych, technicznych i organizacyjno-funkcjonalnych warunków dla funkcjonowania transportu lotniczego, a przede wszystkim na zapewnieniu infrastrukturalnych podstaw aktywności gałęzi. O ile nadzór nad funkcjonowaniem, budową i modernizacją infrastruktury liniowej transportu lotniczego od 1 stycznia 2007 r. jest w rękach Państwowej Agencji i Żeglugi Powietrznej (PAŻP), to kompetencje w zakresie postępowania strategicznego wobec elementów infrastruktury punktowej gałęzi

winny być domeną samorządowych władz województwa we współpracy z samorządami lokalnymi. W województwie pomorskim zadania te są szczególnie szerokie z uwagi na znaczną liczbę obiektów infrastruktury transportu lotniczego, tj. lotnisk o zróżnicowanym statusie własnościowym i funkcjonalnym. Strategia postępowania wobec tych lotnisk powinna nawiązywać do strategii kształtowania infrastruktury transportu lotniczego w Polsce. Należy więc jednoznacznie stwierdzić, że strategia rozwoju transportu lotniczego w województwie pomorskim do 2020 r. to strategia postępowania władz samorządowych województwa wobec lotnisk zlokalizowanych na jego terenie. Inne działania i inicjatywy w zakresie utworzenia oraz funkcjonowania regionalnych przewoźników lotniczych, jakkolwiek teoretycznie możliwe, nie mieszczą się w profilu działań strategicznych województwa. Ewentualne pojawienie się takich inicjatyw w sektorze prywatnego biznesu należałoby wspierać działaniami legislacyjnymi i formalnymi na szczeblu województwa.

Określenie i konsekwentna polityka przestrzenna państwa w odniesieniu do infrastruktury transportu lotniczego jest kwestią o znaczeniu kluczowym dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju. Infrastruktura transportu lotniczego, szczególnie punktowa, wykazuje silną „wrażliwość" na zmiany w kształcie i organizacji przestrzeni, na pojawianie się elementów zabudowy i infrastruktury innych dziedzin gospodarki. Bardzo łatwo, np. poprzez wybudowanie domu, komina, linii elektroenergetycznej czy jakiejkolwiek innej budowli, można niemal bezpowrotnie zniszczyć wartość przestrzeni niezbędnej dla infrastrukturalnego elementu transportu lotniczego. Problem ten jest o tyle istotny, że zarówno w Polsce, jak i na całym świecie obserwuje się zjawisko likwidacji lotnisk w obrębie obszarów intensywnie zagospodarowanych i zamieszkałych przy jednoczesnym braku możliwości lokalizacji od podstaw nowych lotnisk. Stopień zainwestowania w infrastrukturę cywilizacyjną w wielu rozwiniętych gospodarczo i gęsto zaludnionych krajach osiągnął taki poziom, że znalezienie terenu dla lotniska stało się praktycznie niemożliwe. Proces lokalizacji elementów punktowych infrastruktury transportu lotniczego, tj. portów lotniczych w wielu przypadkach odbywa się jako doinwestowanie i rozbudowa już istniejących obiektów jako elementów przestrzeni i powierzchni spełniających potencjalne warunki przekształcenia ich w porty lotnicze.

Jakie zatem należałoby przyjąć strategie postępowania wobec infrastruktury lotniczej?

Strategie te bazować winny na kilku kluczowych założeniach, z których najważniejsze to:

– co najmniej do połowy XXI wieku transport lotniczy, funkcjonujący w podobnych do współczesnych standardach technologicznych (samolot startujący z powierzchni ziemi z napędem wykorzystującym paliwa węglowodorowe), będzie podstawowym środkiem przewozu osób na duże odległości;

– nastąpi wzrost zamożności polskiego społeczeństwa, co wobec zauważalnych tendencji spadku cen za przewozy lotnicze przyczyni się do znacznego wzrostu popytu na przewozy lotnicze;
– zintensyfikują się procesy urbanistyczne w Polsce,
– nastąpią przesunięcia zatrudnienia do zawodów opartych na wiedzy i wysokich kwalifikacjach.

Łączne oddziaływanie tych czynników i innych, które w chwili obecnej dość trudno zidentyfikować, przyczyni się do wielokrotnego wzrostu przewozów lotniczych w Polsce. Pochodną tego zjawiska będzie wzrost popytu na lotnicze przewozy pasażerskie w ośrodkach miejskich o znacznie mniejszym znaczeniu i wielkości niż obecnie.

Strategie postępowania wobec infrastruktury lotniczej województwa pomorskiego

Strategie postępowania wobec infrastruktury lotniczej województwa pomorskiego powinny opierać się na tożsamych, strategicznych założeniach jej kształtowania w skali kraju. Założenia strategii rozwoju krajowej infrastruktury transportu lotniczego kraju są w pełni przystające do strategii tej infrastruktury województwa pomorskiego.

I tak, pierwszą w kolejności strategią postępowania wobec wszystkich 11 istniejących w województwie pomorskim lotnisk winna być strategia ich zachowania i konserwacji w stanie nieuszczuplonym. Jest to strategia absolutnego minimum i to właśnie władze wojewódzkie winny ją wyegzekwować od wszystkich – właścicieli lotnisk, samorządów miast, gmin. Jej realizacja w województwie dotyczy ochrony przed dewastacją przestrzeni tych lotnisk o łącznej powierzchni rzędu 4000–4500 ha, stanowiącej ułamek procenta powierzchni całego województwa.

Strategia ta wydaje się stosunkowo prosta i niezbyt kosztochłonna w realizacji, lecz praktyka pokazuje, że w wielu przypadkach piętrzą się w tym zakresie trudności. Lotniska, które tracą silnych użytkowników, jak np. wojsko, traktowane są jako przestrzeń do zabudowy mieszkaniowej lub innych form budownictwa. W województwie pomorskim lotniskami szczególnie zagrożonymi likwidacją są w kolejności:

1) Łebunia k. Lęborka – w rękach prywatnych;
2) Borsk-Wdzydze – w rękach prywatnych;
3) Słupsk-Redzikowo – MON;
4) Pruszcz Gdański – MON;
5) Cewice – MON.

Są to lotniska wojskowe, na których wojsko bądź zakończyło swoją aktywność lub, jak w Pruszczu Gdańskim, prawdopodobnie ją zlikwiduje. Obawiać

się można ich przejęcia przez samorządy bądź osoby prywatne i przeznaczenia na cele nielotnicze. W celu zachowania aktualnego stanu lotniska te powinny natychmiast zostać objęte ochroną.

Lotniska Cewice, Łebunia i Borsk powinny podlegać w najbliższych latach strategii zachowania stanu aktualnego i być bezwzględnie chronione przed zmianami ich użytkowania.

Lotnisko Malbork zostało włączone w sieć lotnisk NATO i jego modernizacja oznacza przystosowanie do międzynarodowych standardów ICAO oraz możliwości przyjmowania i obsługi samolotów cywilnych. Nie można wykluczyć, że w przyszłości lotnisko będzie przyjmowało samoloty cywilne w ruchu związanym z atrakcjami turystycznymi miasta i regionu.

W stosunku do lotnisk w Słupsku i Pruszczu Gdańskim dodatkowo należałoby zastosować inne strategie postępowania. Lotnisko Redzikowo w Słupsku jest nadal własnością MON nieużytkowaną jednak przez lotnictwo wojskowe. Władze miejskie Słupska podjęły działania zmierzające do reaktywowania lotniska jako obiektu cywilnego i uruchomienia połączeń lotniczych do Słupska. W stosunku do tego lotniska władze wojewódzkie winny prowadzić bardziej aktywną politykę wspierania inicjatyw lokalnych. Oczywiste jest, że proces ewentualnego ucywilnienia lotniska w Redzikowie może być długi z uwagi na koszty przedsięwzięcia i znaczne ryzyko niepowodzenia przedsięwzięcia.

Z kolei lotnisko w Pruszczu Gdańskim położone w obrębie Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej winno być podmiotem odmiennej strategii z uwzględnieniem potencjalnej możliwości jego wykorzystania dla celów cywilnych.

Kolejnym lotniskiem wojskowym w obrębie Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej jest lotnisko Oksywie-Babie Doły w gminie Kosakowo. Lotnisko to z uwagi na lokalizację, wielkość i inne walory powinno znaleźć szczególne miejsce w strategii województwa obok lotnisk w Gdańsku i Pruszczu Gdańskim.

Generalną strategią rozwoju wszystkich lotnisk wojskowych w regionie powinno, obok konieczności utrzymania *status quo*, stać się ich stopniowe „ucywilnienie" i „ucywilizowanie". Lotniska te winny być stopniowo udostępnione dla ruchu samolotów cywilnych, w tym zagranicznych. Wymaga to wielu zmian: legislacyjnych, mentalnych lokalnych społeczności, kwalifikacji personelu, wyposażenia technicznego, sposobów dotychczasowego zarządzania itp. Taki proces, rozłożony na 6–10 lat mógłby doprowadzić do harmonijnego cywilnego i wojskowego współużytkowania wszystkich lotnisk w regionie, z korzyścią dla wszystkich rodzajów lotnictwa. Możliwe jest bowiem stworzenie takich struktur zarządzania i funkcjonowania lotnisk, że z punktu widzenia pasażera i pilota, ładunku i samolotu fakt własności i przeznaczenia lotniska byłby praktycznie bez znaczenia. Znane są dobre przykłady i praktyki ścisłej symbiozy różnych rodzajów lotnictwa – wojskowego, sportowego, gospodarczego oraz transportu lotniczego, operujących na wspólnej sieci infrastruktury, a nade wszystko wynikają one z szeroko pojętych interesów państwa.

Pozostałe niewielkie lotniska województwa o nawierzchni trawiastej, tj. Słupsk-Krępice, Jastarnia i Korne z całą pewnością powinny być podmiotami podstawowej strategii postępowania – absolutnego zachowania ich przestrzeni endo- i egzogenicznej w nieuszczuplonym stanie. W obecnym stanie są one wykorzystywane przez różne formy lotnictwa sportowego: szybownictwo, lotniarstwo, paralotniarstwo, modelarstwo i inne sporty powietrzne. Implementacja strategii zachowania tych lotnisk i ich ochrony jest niezwykle ważna ze względów społęcznych.

Ostatnim i najważniejszym obiektem infrastrukturalnym transportu lotniczego województwa pomorskiego jest lotnisko Rębiechowo wraz z Portem Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Oczywiste jest, że podstawową w odniesieniu do tego lotniska jest realizowana strategia aktywnego i ciągłego inwestowania w rozwój lotniska. Taką strategię w stosunku do lotniska przyjęto od początku jego komercjalizacji w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych, która z powodzeniem jest nadal realizowana. Oprócz nowego terminala pasażerskiego T2 oddanego do użytku w 2012 r. zaplanowano szereg dalszych działań zmierzających do podniesienia standardu obecnego obiektu. Już na etapie jego projektowania i budowy przewidziano instalację rękawów pasażerskich. Systematycznie prowadzona jest modernizacja i rozbudowa systemów bezpieczeństwa, sterowania i kontroli ruchu na lotnisku.

W drugim etapie modernizacji obiektów zaplanowano rozbudowę terminala T2 w kierunku północno-zachodnim, uwzględniając tym samym zmianę obecnego układu dróg dojazdowych oraz budowę kompleksu parkingów w strefie okołolotniskowej[4].

Realizacja poszczególnych etapów rozbudowy determinowana jest wielkością ruchu pasażerskiego na gdańskim lotnisku. Sukcesywne zwiększanie przepustowości terminali pasażerskich będzie odpowiedzią na rosnący popyt na przewozy lotnicze oraz wymagania, jakim będzie musiał sprostać gdański port zarówno pod względem jakości oferowanych usług, jak i gwarantowanego poziomu bezpieczeństwa.

Pomorski Węzeł Lotniczy jako efekt strukturalnych przeobrażeń transportu lotniczego w województwie pomorskim do roku 2020

Dynamika ruchu pasażerskiego na gdańskim lotnisku w drugiej dekadzie XXI wieku i prognozowany dalszy jej wzrost w związku z upowszechnieniem samolotu jako środka transportu pozwalają szacować, że prezentowana wizja rozwoju transportu lotniczego w województwie pomorskim będzie realizowana

[4] A. Ruciński, *Strategia rozwoju transportu lotniczego województwa pomorskiego na lata 2007–2020*. Tekst niepublikowany dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2004.

z korzyścią dla zaprezentowanych podmiotów, społeczeństwa, województwa pomorskiego i województw przyległych. Szczególnym strategicznym działaniem winna stać się budowa na Obszarze Metropolitalnym Zatoki Gdańskiej węzła trzech lotnisk, ściśle ze sobą współpracujących, obsługujących potrzeby przewozowe w zakresie transportu lotniczego liczącej ponad milion mieszkańców metropolii oraz ościennych województw. Trójmiasto jest unikatowym w skali kraju zespołem miejskim, posiadającym potencjał, który tworzą aż trzy, korzystnie względem siebie zlokalizowane obiekty kapitałochłonnej infrastruktury lotniskowej. W tej sytuacji pierwszorzędnego znaczenia nabiera koncepcja wykorzystania lotnisk w Gdańsku, Gdyni i Pruszczu Gdańskim dla lotnictwa cywilnego oraz ich współpracy w ramach węzła lotnisk Trójmiasta, być może pod nazwą Pomorskiego Węzła Lotniczego[5].

Podstawowymi przesłankami określającymi konieczność i celowość budowy takiego węzła są:

- kształtowanie się Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej,
- wzrost ruchu lotniczego w Polsce i w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy,
- wyczerpywanie się stosunkowo prostych rezerw adaptacyjnych lotniska w Gdańsku przy liczbie 3,0–3,5 mln pasażerów,
- istnienie układu 3 lotnisk w obrębie jednej aglomeracji i konieczność zachowania ich wszystkich w stanie nieuszczuplonym.

Odwołując się do przedstawionej wcześniej prognozy ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Gdańsk, należy przypuszczać, że około 2015 r. lotnisko to może mieć problemy ze sprawnym obsłużeniem ponad 3,0 mln pasażerów rocznie. Dotyczyć to będzie zarówno samego lotniska, które ma stosunkowo niewielką powierzchnię (209 ha) i brak możliwości znacznej ekspansji przestrzennej, jak i nierozwiązanych obecnie problemów skomunikowania lotniska z centrami Gdańska, Sopotu i Gdyni. Przy ruchu rzędu 3,0 mln pasażerów rocznie oznaczać to będzie liczbę 7–10 tys. pasażerów dziennie na lotnisku, a doliczając osoby towarzyszące, stanowi to 15–20 tys. osób codziennie odwiedzających lotnisko. Uruchomienie pozostałych lotnisk aglomeracji dla ruchu cywilnego może się okazać konieczne chociażby z uwagi na rozciągnięcie aglomeracji na dystansie niemal 60 km, a w przyszłości, uwzględniając Tczew i Wejherowo, na ponad 100 km[6].

---

[5] A. Ruciński, *Koncepcja budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego*, [w:] *Nowa jakość polskiego transportu i logistyki po akcesji do Unii Europejskiej*, (red.) D. Rucińska i E. Adamowicz, Zeszyty Naukowe UG ETL, nr 34, FRUG, Gdańsk 2006, s. 293–308.

[6] A. Ruciński, *Budowa i funkcjonowanie Pomorskiego Węzła Lotniczego,* Raport (tekst niepublikowany, złożony do Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego), Nr 1365/B/H03/2009/36, N114 1365 36, Gdańsk 2010.

Podsumowanie

Na podstawie przedstawionych rozważań można stwierdzić, że w województwie pomorskim występuje szczególnie korzystna synergia uwarunkowań i czynników wewnętrznych o charakterze przestrzennym i społeczno-gospodarczym wskazujących na duże szanse rozwojowe transportu lotniczego i ukształtowanie się Pomorskiego Węzła Lotniczego. Nakładają się na nią postępujące procesy metropolizacji struktur osadniczych i tworzenia Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej jako trzeciego co do wielkości obszaru metropolitalnego kraju, jak również znakomity stan infrastruk- tury transportu lotniczego w regionie. Dynamiczny rozwój transportu lotniczego wydaje się zatem być oczywistym kierunkiem strategicznych i strukturalnych przemian systemu transportowego województwa do roku 2020 i w latach następnych.

Literatura

Dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Informacje Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Gdańsku.

Ruciński A., *Budowa i funkcjonowanie Pomorskiego Węzła Lotniczego*, Raport (tekst niepublikowany dla Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego), Nr 1365/B/H03/2009/36, N114 1365 36, Gdańsk 2010.

Ruciński A., *Koncepcja budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego*, [w:] *Nowa jakość polskiego transportu i logistyki po akcesji do Unii Europejskiej*, (red.) D. Rucińska i E. Adamowicz, Zeszyty Naukowe UG ETL, nr 34, FRUG, Gdańsk 2006.

Ruciński A., *Strategia rozwoju transportu lotniczego województwa pomorskiego na lata 2007–2020*. Tekst niepubllikowany dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2004.

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Dariusz Tłoczyński[1]

PRZEWOŹNICY NISKOKOSZTOWI NA POLSKIM RYNKU USŁUG LOTNICZYCH

Streszczenie: W artykule dokonano analizy funkcjonowania i rozwoju przewoźników niskokosztowych. Przewoźnicy oferujący tzw. tanie przeloty często dostosowują ofertę do oczekiwań potencjalnych nabywców. Ci natomiast, oczekując wysokiego standardu obsługi, są w stanie ponieść dodatkowe koszty. Z tak określonego celu opracowania wyłoniła się struktura pracy, składająca się z trzech części. W artykule przedstawiono specyfikę funkcjonowania przewoźników niskokosztowych i dokonano analizy polskiego rynku przewozów LCC (*Low Cost Carrier*). Przedsiębiorstwa lotnicze w walce konkurencyjnej na globalnym, kontynentalnych oraz lokalnych rynkach często posługują się zróżnicowanymi instrumentami konkurencji, najczęściej pozacenowymi. Dlatego w ostatniej części artykułu omówiono problemy dostosowania oferty usług lotniczych w segmencie przewozów niskokosztowych. Do jego przygotowania wykorzystano badania naukowe realizowane w Katedrze Rynku Transportowego.
Słowa kluczowe: przewoźnik niskokosztowy, przewoźnik lotniczy, port lotniczy, usługa lotnicza

THE LOW COST CARRIERS ACTIVITY ON THE POLISH AIR SERVICES

Abstract: This article analyzes the operation and development of low-cost carriers. Carriers offering so. cheap flights often customize products to potential passengers. Passengers waiting for a high standard of service, they are able to pay a higher price. On the basis of the objective of the work emerged article structure, consisting of three parts. In carrying out the purpose of work, an analysis of functioning low-cost carriers, an analysis of the Polish market of transport Low Cost Carrier. The airlines competing on a global, continental and local markets, use the instruments of competition, usually no pricing. Therefore, the last part of the article discusses the issue of adapting air service offerings in the segment of low-cost transportation. This paper is based on research carried out at the Department of Transportation Market.
Keywords: low cost carrier, air carrier, airport, air service

[1] dariusz.tloczynski@univ.gda.pl

Wprowadzenie

Mimo że początki lotnictwa cywilnego przypadały na początek XX w., to wyraźne symptomy tworzenia nowego modelu ekonomicznej działalności pasażerskich przedsiębiorstw lotniczych nastąpiły dopiero w latach 70. Stosowany w latach 60. XX w. model organizacji lotniczych przewozów nie skłaniał do poprawy efektywności ekonomicznej operatorów, gdyż przeważały w nim regulacje ustalane przez poszczególne państwa, w wyniku czego podmioty działające w sektorze wykazywały nikłe zainteresowanie poziomem kosztów i poprawą efektywności ekonomicznej. Korzystając w znacznym stopniu z subwencji państwowych, utrzymywały ceny usług lotniczych na stosunkowo wysokim poziomie, co powodowało, że pomiędzy oferentami nie istniała konkurencja pojmowana w znaczeniu rynkowym, a jej skutkiem był brak zainteresowania poprawą zajmowanej pozycji.

W wyniku procesów liberalizacji i deregulacji na rynku usług transportu lotniczego pojawiły się nisze rynkowe. Możliwość ich zagospodarowania została skutecznie wykorzystana przez grupę przewoźników, którzy zaproponowali konsumentom nową, elastyczną i wyjątkowo konkurencyjną ofertę podróżowania, istotnie różniącą się od dotychczasowej podaży usług. Pasażerom przedstawiono prostą pod względem ekonomicznym, marketingowym i organizacyjnym usługę o niespotykanej dotychczas atrakcyjności cenowej, jednak w warunkach zmniejszonego komfortu podróży i ograniczenia dodatkowych świadczeń związanych z podróżą lotniczą, a także braku dywersyfikacji klas lotu[2].

Rozwój działalności przewoźników, nazywanych obecnie przewoźnikami niskokosztowymi, był charakterystycznym zjawiskiem w transporcie lotniczym końca XX w. jako skutek rozwoju procesów konkurencji.

Specyfika funkcjonowania przewoźników niskokosztowych

W zależności od przyjętego kryterium rynek usług lotniczych można przedstawiać według różnych klasyfikacji. Na rynku pasażerskiego transportu lotniczego wyróżnia się następujące segmenty:

– przewozów tradycyjnych oferowanych przez przewoźników tradycyjnych: Lufthansa, PLL LOT, British Airways itd.;
– przewozów niskokosztowych oferowanych przez przewoźników LCC: Ryanair, Wizzair, easyJet itd.;

[2] B. Graham, T.M. Vowles, *Carriers within Carriers. A Strategic Response to Low-cost Airline Competition*, Transport Reviews 2006, vol. 26, s. 105–115.

– przewozów czarterowych oferowanych przez biura turystyczne, realizowanych przez przewoźników regularnych i nieregularnych.

Od początku działalności w segmencie LCC (*Low Cost Carrier*) oferenci konkurowali z przewoźnikami tradycyjnymi, częściowo odbierając im klientów i połączenia będące dotychczas w ich gestii. Szczególnie na nowych rynkach stopniowo przejmowali coraz więcej pasażerów, oferując im tańsze usługi. W tych okolicznościach przewoźnicy tradycyjni zostali zmuszeni do przeciwdziałania i wdrażania nowych, skutecznych rozwiązań konkurencyjnych oraz marketingowych. Zaczęły powstawać współzależne spółki w tym segmencie przewozów, np. British Airways w maju 1998 r. powołały niskokosztowe przedsiębiorstwo GO, które obsługiwało połączenia z lotniska Stansted/Londyn do Kopenhagi, Pragi, Monachium i pięciu miast włoskich. British Midland, inna tradycyjna linia lotnicza, realizowała przewozy z pomocą spółki-córki bmibaby, a KLM włączyła się do segmentu, uruchamiając linię Buzz. Tworzenie tych spółek w znacznym stopniu rozszerzyło zakres podaży usług lotniczych i nasiliło intensywność konkurencji na skutek włączania się do działalności rynkowej coraz większej liczby nowych, dobrze zorganizowanych niskokosztowych linii lotniczych.

Rynkowa ekspansja spowodowała zmiany w ekonomicznej działalności przewoźników tradycyjnych. Korekta zachowań stała się widoczna w nadaniu priorytetowego znaczenia decyzjom zmierzającym do redukcji kosztów, rozszerzenia usług dodatkowych i ofensywnej działalności marketingowej, co okazało się niezbędnym warunkiem do utrzymania pozycji na coraz bardziej konkurencyjnym rynku, a dla pasażerów skutkowało korzystnym spadkiem cen za bilety lotnicze. Konsekwencją tych przedsięwzięć było zmniejszenie wzrostu różnicy udziału w rynku podmiotów obu segmentów. Na tempo rozwoju tego procesu wpłynęły także efekty działań podjętych przez przewoźników niskokosztowych. Analiza rozwoju europejskiego rynku wykazuje, że przewoźnicy, działający w formule *low cost,* stosunkowo szybko osiągnęli na nim mocną pozycję. Wielu z nich, dążąc do poprawy pozycji w branży, poniosło wysokie koszty, co w kilku przypadkach skończyło się destabilizacją ekonomiczną. Główną przyczyną był niski poziom zasobów i przeinwestowanie w podjętą działalność. Na rynku utrzymała się jednak większość tych linii, w tym najsilniejsze z korzystną perspektywą rozwoju.

Wielkość obsługi rynku przez przewoźników niskokosztowych przedstawiono w tabeli 1.

Działalność przewoźników niskokosztowych charakteryzuje się niskimi kosztami eksploatacyjnymi, co daje możliwość zaoferowania na rynku niższego poziomu cen w porównaniu z ofertą innych konkurencyjnych przewoźników lotniczych. Wspomniane cechy stanowią istotny wyróżnik przynależności do omawianej grupy operatorów, do której zalicza się także innych przewoźników

oferujących niskie ceny i ograniczony zakres obsługi bez szczegółowej analizy ich funkcjonowania (np. Air Berlin czy Norwegian).

Tabela 1. Liczba przewiezionych pasażerów, współczynnik wykorzystania miejsc oraz liczba samolotów w okresie 2008–2011

Przewoźnik	Liczba pasażerów w mln				Load factor w %				Liczba samolotów			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Ryanair	57,7	65,3	72,7	76,4	82,2	82,0	82,0	82,0	182	230	268	313
Easyjet	44,6	46,1	49,7	54,5	84,6	86,9	87,2	87,3	160	169	174	184
Air Berlin	28,6	27,9	33,6	35,3	78,4	77,3	76,8	78,2	92	99	105	138
Norwegian	7,5	10,4	13,0	15,7	78,7	78,3	77,4	79,0	43	51	57	64
Vueling	5,9	8,2	11,0	12,31	74,0	73,7	73,2	75,6	17	37	38	56
Thomson Airways	12,2	11,2	11	11,0	91,1	90,0	89,9	b.d	44	55	55	65
Wizz Air	5,9	7,8	9,6	11,0	85,0	83,4	84,0	85,0	18	26	30	36
Pegasus Airlines	4,4	5,9	8,6	11,0	78,8	76,7	79,8	80,0	13	21	29	43
Germanwings	7,6	7,2	7,7	7,5	81,7	79,6	77,2	78,0	26	29	30	37
Transavia.com	5,9	5,2	5,1	bd.	85,4	77,0	76,0	bd	22	23	19	30

Źródło: Opracowanie na podstawie raportów rocznych: *Air Transport World* za lata 2009–2012 oraz danych ELFAA.

Przewoźnicy niskokosztowi stosują zróżnicowane modele ekonomiczne. Do najczęściej wykorzystywanych należy zaliczyć: *low-cost no-frills* (niskie ceny i znaczne ograniczenie dodatkowych świadczeń), *traditional low-cost model* (tradycyjni przewoźnicy rozkładowi przy maksymalnym ograniczeniu wszelkich procedur i usług dodatkowych, *no-frills*), *low-cost airlines* (tanie linie lotnicze), *low-cost carrier airlines* (niskokosztowi przewoźnicy lotniczy) oraz *budget carrier airlines* (niskobudżetowe linie lotnicze). Mimo iż niektóre z tych określeń brzmią potocznie i podobnie, to jednak umożliwiają identyfikację istoty i formy działalności podmiotów tego segmentu usług lotniczych[3].

Większość europejskich niskokosztowych przewoźników legitymuje się kilkuletnią obecnością na rynku, a niektóre działają w tym segmencie już ponad 30 lat. Jest to wystarczający okres dla zdobycia doświadczenia w podejmowaniu i realizacji skutecznej strategii konkurencyjnej oraz budowania efektywnego modelu biznesowego, który w warunkach korzystnej koniunktury stwarza szanse rynkowego rozwoju. Nie da się jednak pominąć skutków światowego kryzysu i związanego z nim nasilenia konkurencji powodującej istotne przemiany wewnątrz segmentu, szczególnie wśród największych przewoźników. W tej

[3] J. Hawlena, *Rynek niskokosztowych przewozów lotniczych a rozwój sektora turystyki*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „SPATIUM", Radom 2012, s. 43.

grupie następuje stopniowe rozwarstwienie oferentów pod względem wielkości zasobów, liczby przewiezionych pasażerów i posiadanej floty decydujących o pozycji rynkowej i możliwościach ekspansji.

Działalność przewoźników niskokosztowych na polskim rynku usług lotniczych

Pięćdziesięcioprocentowy udział przewoźników niskokosztowych w przewozach lotniczych ogółem doprowadził do nieuniknionego zaostrzenia rywalizacji z operatorami z segmentu usług tradycyjnych. Konfrontacja ta nie tylko identyfikowała słabe strony ekonomicznego modelu prowadzonej działalności, ale wykazała także większą skuteczność działania LCC w porównaniu z oferentami tradycyjnymi. Dynamikę wzrostu przewozów niskokosztowych w Polsce w latach 2004–2011 przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Dynamika wzrostu przewozów niskokosztowych w Polsce w latach 2004–2011

Rok	Liczba przewiezionych pasażerów przez przewoźników [tys.]			Dynamika wzrostu przewozów lotniczych wykonywanych przez przewoźników 2004=100		
	tradycyjnych	niskokosztowych	ogółem	tradycyjnych	niskokosztowych	ogółem
2004	6588	985	7573	100	100	100
2005	7071	3239	10310	107	329	136
2006	7523	3239	10762	114	329	142
2007	8554	8619	17173	130	875	227
2008	8420	9397	17817	128	954	235
2009	7757	8338	16096	118	846	213
2010	8398	8962	17360	127	910	229
2011	9601	8830	18431	146	896	243

Źródło: Na podstawie danych ULC.

W przypadku przewoźników tradycyjnych można mówić o liniowym trendzie rozwoju, natomiast w odniesieniu do przewoźników niskokosztowych od roku 2007 dostrzega się pewną stabilizację obsługi zgłaszanych potrzeb.

Największymi przewoźnikami niskokosztowymi funkcjonującymi na polskim rynku są: Wizzair, Ryanair, easyJet, Norwegian. Ich wyniki operacyjne zostały przedstawione w tabeli 3.

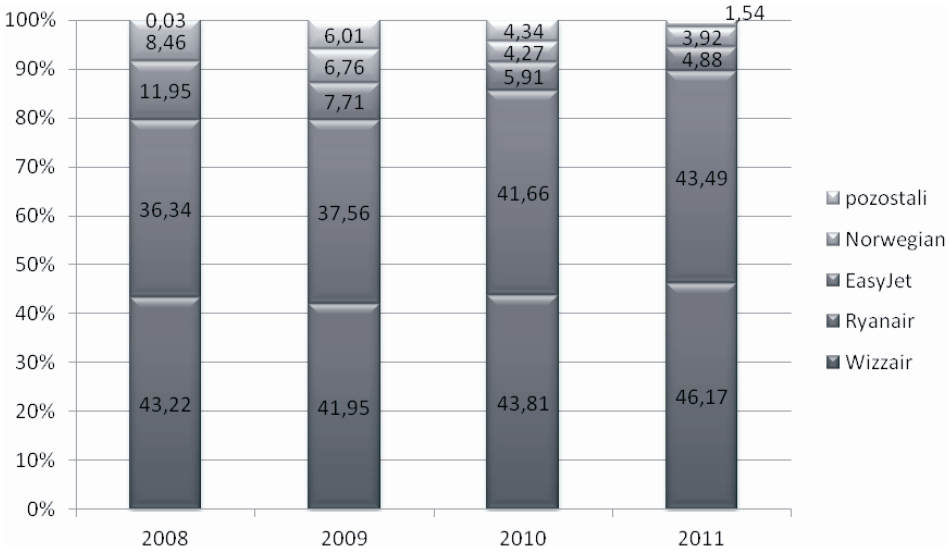
Węgierski Wizzair i irlandzki Ryanair, obsługują łącznie około 90% rynku polskiego przewozów niskokosztowych, systematycznie zwiększają nie tylko liczbę

obsłużonych pasażerów, ale także rozszerzają siatkę połączeń lotniczych z regionalnych portów lotniczych. Spadek wielkości udziału w rynku rokrocznie odnotowuje angielski easyJet, obsługujący z Krakowa 7 destynacji. Udział w obsłudze rynku przewozów niskokosztowych największych przewoźników lotniczych przedstawiono na rysunku 1.

Tabela 3. Działalność przewozowa największych przewoźników niskokosztowych w Polsce w latach 2009–2011

Lp.	Przewoźnik	2011 [tys. pas]	Udział [%]	2011/2010 [%]	2010 [tys. pas]	Udział [%]	2010/2009 [%]	2009 [tys. pas]	Udział [%]	2009/2008 [%]
1	Wizzair	4077	46,17	3,84	3926	43,81	12,24	3498	41,95	1,8
2	Ryanair	3840	43,49	2,86	3733	41,66	19,19	3132	37,56	8,6
3	easyJet	431	4,88	-18,67	530	5,91	-17,57	643	7,71	-32,2
4	Norwegian Air Shuttle	346	3,92	-9,66	383	4,27	-32,09	564	6,76	-18,7
	Wszyscy LCC	8830	100	-1,46	8961	100	7,47	8338	100	-11,16

Źródło: Na podstawie danych ULC.



Rysunek 1. Udział największych przewoźników niskokosztowych w Polsce w latach 2008–2011
Źródło: Na podstawie danych ULC.

Stabilizacja przewozów w segmencie LCC wynika z faktu, iż najwięksi operatorzy niezmiennie od kilku lat posiadają łącznie powyżej 90% udziału w prze-

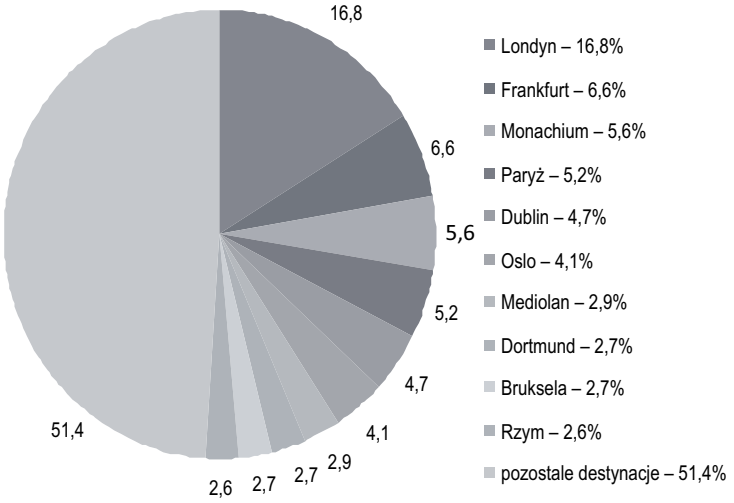
wozach niskokosztowych. Zarówno Wizzair, jak i Ryanair z roku na rok zwiększają swój udział w analizowanym segmencie, wypierając pozostałych konkurentów z rynku. Zarówno trzeci w tej stawce easyJet, jak i czwarty w rankingu Norwegian od 2008 r. stale zmniejszają działalność operacyjną w Polsce, tym samym ich udziały w rynku spadły z 12% i 8,5% do 4,9% i 3,9%. W niedalekiej przyszłości można spodziewać się dualnej struktury rynku przewozów niskokosztowych, co w konsekwencji doprowadzi do wspólnego podziału rynku LCC, przy jednoczesnym konkurowaniu z przewoźnikami tradycyjnymi.

W 2011 r. liczba bezpośrednich połączeń oferowanych z polskich portów lotniczych wzrosła o 3,2% w stosunku do roku poprzedniego. Największy wzrost względny odnotowały porty w Poznaniu (5 bezpośrednich połączeń) i Katowicach (3 połączenia). Z uwagi na brak stabilności w strefie euro przewoźnicy lotniczy nie dążyli do otwierania nowych tras. Ogółem w 2011 r. polskie porty lotnicze oferowały bezpośrednie połączenia regularne do 292 destynacji w Polsce i zagranicą, tj. o 9 więcej niż w roku 2010.

Liczba bezpośrednich połączeń zmienia się kilkakrotnie w ciągu roku. W sezonie zimowym 2011 r. wycofano 31 połączeń (głównie sezonowych), a w ich miejsce przewoźnicy oferowali przewozy na nowych trasach. Z warszawskiego lotniska im. F. Chopina WizzAir zawiesił połączenia do Burgas i Madrytu. W Gdańsku zamknięto pięć tras, tj. Ryanair zawiesił sezonowe loty do Alicante, WizzAir do Aarhus, Tampere i Turku, a AirBaltic do Rygi. W miejsce zamkniętych uruchomiono połączenie Ryanair do Eindhoven. Z katowickiego lotniska w sezonie zimowym WizzAir odwołał połączenie do Burgas, natomiast pasażerowie zyskali cztery nowe, a Ryanair uruchomił połączenie do Bristolu i Manchesteru. Lotnisko w Rzeszowie straciło w sezonie zimowym 2011 r. jedno połączenie, Ryanair zawiesił obsługę tras do Barcelony/Girony. W rozkładzie zimowym w Porcie Lotniczym Wrocław zamknięto cztery połączenia sezonowe obsługiwane przez przewoźników niskokosztowych do Alicante, Barcelony, Forli i Malagi. Łódzkie lotnisko nie zyskało nowych połączeń. Zmiany w stosunku do rozkładu letniego dotyczą wyłącznie dni oraz godzin odlotów i przylotów. Zwiększyła się częstotliwość połączeń do Liverpoolu. Zredukowano częstotliwość do Londynu z siedmiu do pięciu lotów. Ryanair zamknął dwie trasy z Poznania do Alicante i do Barcelony/Girony. To ostatnie zostało zastąpione destynacją Barcelona El Prat. Przewoźnik ten otworzył nowe połączenia do Oslo Rygge i Rzymu/Ciampino. WizzAir zamknął połączenie do Burgas, a do Oslo zaczął operować Norwegian. W pozostałych portach lotniczych siatka połączeń niskokosztowych w 2011 r. nie została zmieniona.

Głównym kierunkiem podróży lotniczych z Polski w 2011 r. był Londyn (16,8%). W porównaniu do roku poprzedniego nastąpił ich niewielki wzrost, tj. o 0,66%. W 2011 r. przewoźnicy na trasach do Londynu przewieźli ponad 2,6 mln pasażerów. Mimo iż przewoźnicy niskokosztowi posiadają ok. 50% udział w rynku w obsłudze pasażerów, liczba miejsc oferowanych do Londynu wyno-

siła ok. 20% ogólnej ich podaży. Przy średnim współczynniku wypełnienia miejsc w samolocie (*load factor*) w relacjach polskie porty lotnicze – Londyn – polskie porty lotnicze, wynoszącym 85%, przewoźnicy niskokosztowi przewieźli 2181 mln pasażerów. Udział największych miast w ruchu regularnym w roku 2011 został przedstawiony na rysunku 2, natomiast wielkość obsługi do i z Londynu przedstawiono w tabeli 4.



Rysunek 2. Udział pasażerów obsłużonych w portach lotniczych według miast w ruchu międzynarodowym regularnym w roku 2011

Źródło: Na podstawie danych ULC.

Tabela 4. Popyt i podaż w segmencie przewozów niskokosztowych w polskich portach lotniczych w zakresie obsługi połączeń do i z Londynu w latach 2007–2011

Wyszczególnienie	Lata				
	2007	2008	2009	2010	2011
Liczba pasażerów	2 380 461	2 429 562	2 224 549	2 211 267	2 180 934
Liczba operacji	15 807	16 510	14 694	14 363	13 785

Źródło: Na podstawie danych ULC.

Przy założeniu, że maksymalna liczba miejsc w samolocie Wizzair (A320) i Ryanair (B737-800) wynosi 180, współczynnik wypełnienia miejsc w analizowanym okresie wyniósł 83% w roku 2007, w roku 2011 wzrósł do 88%. W ujęciu rocznym współczynnik ten oscylował w przedziale 75% w okresie pozaszczytowym, a do 95% w czasie wakacji letnich.

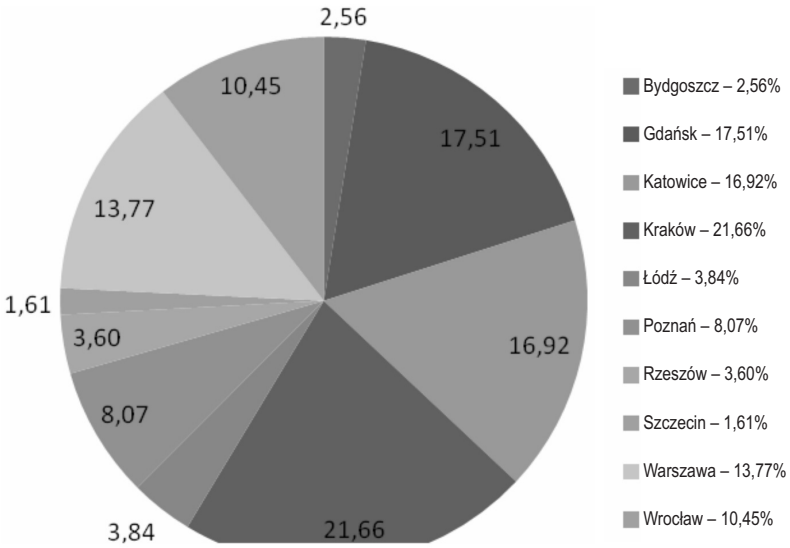
Przewoźnicy niskokosztowi w polskich portach lotniczych obsłużyli w 2011 r. ponad 8,5 mln pasażerów. Najwięcej z nich w Krakowie – 1915 mln pasażerów

(por. tab. 5). Pasażerowie podróżujący liniami niskokosztowymi byli obsługiwani niemal ze wszystkich portów lotniczych (wyjątek – Zielona Góra).

Tabela 5. Liczba pasażerów podróżujących liniami niskokosztowymi obsłużonych przez porty lotnicze w latach 2007–2011

Port lotniczy	Lata				
	2007	2008	2009	2010	2011
Bydgoszcz	149 452	240 661	233 748	237 378	226 418
Gdańsk	1 013 518	1 204 042	1 182 552	1 448 303	1 548 530
Katowice	1 247 090	1 625 800	1 582 958	1 503 614	1 496 694
Kraków	2 018 538	1 804 601	1 598 534	1 821 944	1 915 818
Łódź	297 868	292 283	256 897	333 494	339 520
Poznań	402 233	675 026	665 288	735 346	713 587
Rzeszów	153 316	200 744	247 117	284 565	318 466
Szczecin	117 613	172 038	148 426	125 138	142 781
Warszawa	2 399 612	2 450 811	1 601 184	1 370 044	1 218 204
Wrocław	769 628	859 024	742 504	968 094	924 608
Zielona Góra	0	0	0	0	0
Suma końcowa	8 568 868	9 525 030	8 259 208	8 827 920	8 844 626

Źródło: Na podstawie danych ULC.



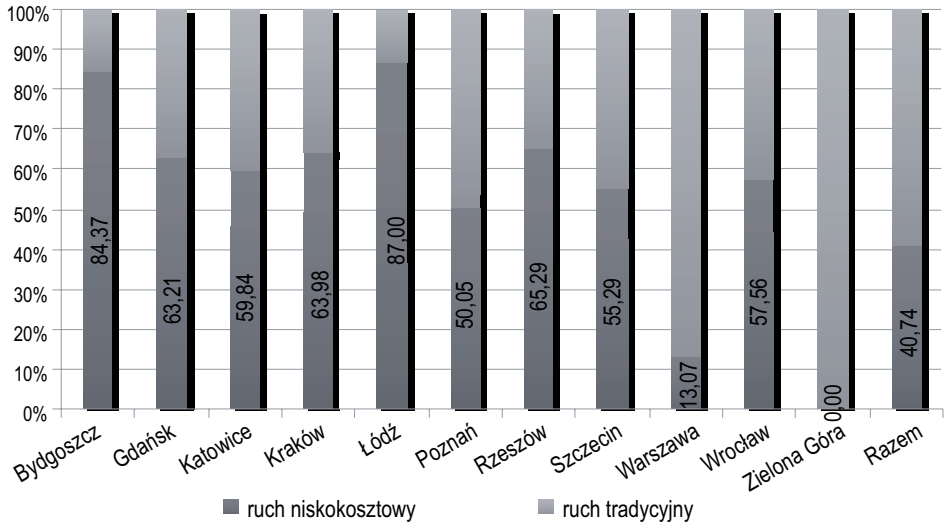
Rysunek 3. Udział portów lotniczych w obsłudze pasażerów korzystających z usług przewoźników niskokosztowych w roku 2011

Źródło Na podstawie danych ULC.

Oprócz portu w Krakowie, także w Gdańsku oraz Katowicach obsłużono wielu pasażerów (w Gdańsku ponad 1,5 mln, w Katowicach – 1,496 mln). Natomiast na lotnisku w Warszawie obsłużono 1,2 mln pasażerów. Udział portów lotniczych w obsłudze potrzeb zgłaszanych na rynku przewozów niskokosztowych przedstawiono na rysunku 3.

Największy udział w obsłudze przewoźników niskokosztowych przypadał portom w Krakowie (21,66 %), Gdańsku (17,51 %) i Katowicach (16,92%).

Podział ruchu na tradycyjny i niskokosztowy w polskich portach lotniczych zaprezentowano na rysunku 4.

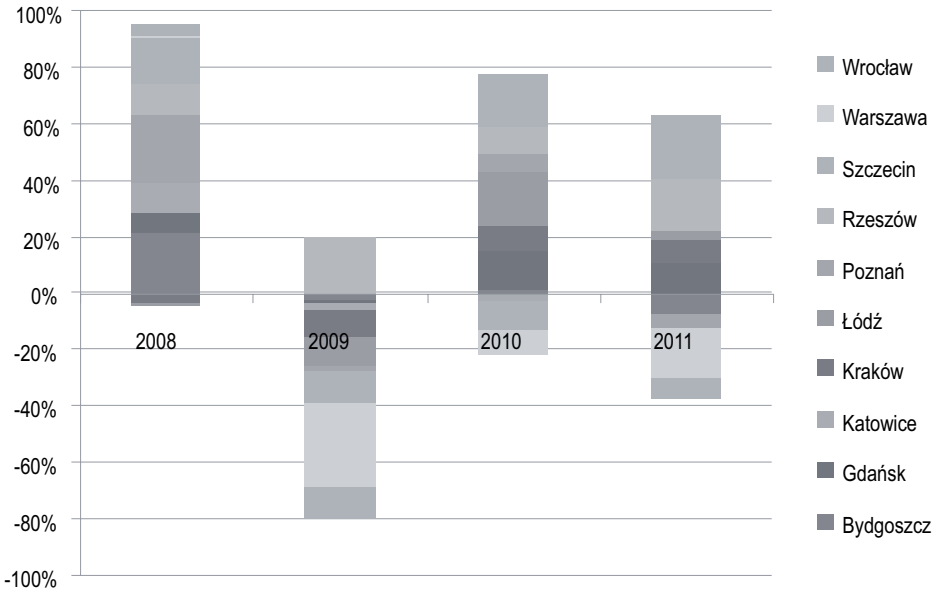


Rysunek 4. Udział ruchu niskokosztowego w obsłudze portów lotniczych w roku 2011
Źródło: Na podstawie danych ULC.

Największy udział ruchu niskokosztowego w porównaniu z ruchem tradycyjnym występuje w Łodzi – 87% i Bydgoszczy – 84%. Taka sytuacja świadczy o zdominowaniu powyższych portów przez przewoźników niskobudżetowych i braku perspektyw na rozwój przewozów tradycyjnych. Najbardziej zróżnicowany podział występuje w Poznaniu, gdzie przewoźnicy niskokosztowi oraz tradycyjni mają po 50% udziału w obsłudze pasażerów. W Warszawie wskaźnik ten co roku systematycznie malał z 26,10% w roku 2007 do 15,8% w roku 2010, by w 2011 r. osiągnąć poziom 13,07%. Dynamikę ruchu niskokosztowego w portach lotniczych przedstawiono na rysunku 5.

W 2011 r. dynamika przewozów niskokosztowych była wyższa o 0,19% w stosunku do roku poprzedniego. Największą dynamikę osiągnęły porty w Szczecinie wzrost o 14%, a w Rzeszowie o 12%, natomiast spadek wielkości ru-

chu niskokosztowego odnotowano w Warszawie o 11%, Bydgoszczy o 4,6% oraz we Wrocławiu o 4,49%.



Rysunek 5. Dynamika niskokosztowego ruchu lotniczego w portach lotniczych w stosunku do roku poprzedniego

Źródło: Na podstawie danych ULC.

Dostosowanie oferty usług lotniczych w segmencie przewozów niskokosztowych

Ewolucja modeli biznesowych przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych następuje na podstawie wyraźnie określanych elementów je opisujących. Tworzą one szeroką, wzajemną przestrzeń, która jest uzupełniana przez przewoźników z obu segmentów. Powiązanie modelu tradycyjnego i niskokosztowego umożliwia rozwój i ewolucję nowej grupy przewoźników lotniczych (przewoźników hybrydowych). Hybrydy tworzone są przez tradycyjnych przewoźników zmuszanych przez aktualne warunki rynkowe do redukcji kosztów operacyjnych metodami stosowanymi przez przewoźników niskokosztowych. Przewoźnicy reprezentujący nowy model biznesowy konkurują wszystkimi jej instrumentami. Rozszerzają produkt podstawowy, różnicują działalność operacyjną, wykorzystując następnie pozacenowe elementy do podkreślenia swojej przewagi konkurencyjnej. W przypadku tego pierwszego procesu koszty jednost-

kowe przewoźnika ulegają zmniejszeniu, aczkolwiek w drugim przypadku nie są one możliwe do utrzymania na niskim poziomie i ulegają zwiększeniu[4].

Model funkcjonowania niskokosztowych przewoźników jest bardzo ściśle określony i odstępstwa od niego mogą prowadzić do zaszeregowania przewoźnika do grupy hybrydowych. Nie ma jednak konkretnej liczby cech, którą muszą przyjąć hybrydowe linie lotnicze. Problem występuje również przy określeniu dokładnych proporcji pomiędzy charakterystykami, które przewoźnik musi spełnić. Można twierdzić, iż trudno będzie znaleźć dwóch hybrydowych przewoźników prowadzących identyczną działalność. Będą oni modyfikowali wybrane elementy w zależności od sytuacji rynkowej, zachowań konsumentów czy różnic kulturowych. Teoretycznie może wystąpić sytuacja, gdy na tym samym rynku będzie kilku przewoźników hybrydowych i każdy z nich będzie funkcjonował według indywidualnego schematu działania. Przyjmując takie założenia, hybrydową linię lotniczą można zdefiniować jako taką, która prowadzi działalność nacechowaną elementami modeli tradycyjnych i niskokosztowych w kombinacji uniemożliwiającej jednoznaczne przypisanie jej do jednej z grup[5].

Dokonując analizy oferowanych usług, należy stwierdzić, że niektórzy przewoźnicy, często określani mianem niskobudżetowych, oferują dla swoich pasażerów miejsca w klasie biznes czy premium. Przykładem są niskokosztowi przewoźnicy: Air Asia X czy West Jet oraz Air Berlin, którzy oprócz standardowej klasy ekonomicznej zaoferowali dla potencjalnych pasażerów specjalnie wydzielone miejsca i związane z tym udogodnienia. Air Asia X w ramach klasy ekonomicznej oferuje pasażerom możliwość rezerwacji miejsc podczas *check-in*, ale są oni zobligowani do opłaty np. za bagaż rejestrowany, catering czy rozrywkę na pokładzie. W klasie premium usługi te są wliczane w cenę biletu. Ponadto pasażerowie otrzymują poduszkę i koc na czas przelotu, a fotel wyposażony w gniazda umożliwia korzystanie z laptopa rozkłada się niemal do pozycji leżącej. W 2010 r. przewoźnik zmienił konfigurację kabiny pasażerskiej, zmniejszając liczbę dostępnych miejsc w klasie premium, podwyższając znacząco ich standard. W efekcie liczba miejsc w klasie ekonomicznej została zwiększona. Ponadto pasażerowie Air Asia X i Air Berlin mogą korzystać z programów lojalnościowych.

Innym czynnikiem wykluczającym przynależność do segmentu tanich przewozów lotniczych jest różnicowanie połączeń. Wspomniani przewoźnicy oferują przewozy na trasach długodystansowych, np. Air Berlin z Berlina do Nowego Jorku czy Air Asia z Sydney do Pekinu.

---

[4] N.K. Taneja, *Simpli-Flying: Optimizing the Airline Business Model, Ashgate Publishing,* Aldershot 2004, s. 44.

[5] Ł. Ziob, *Hybrydowe linie lotnicze – zmiany w modelu funkcjonowania przewoźników lotniczych jako efekt dopasowania do zmieniających się potrzeb rynkowych*, [w:] *Transport w gospodarce opartej na wiedzy*, (red.) M. Michałowska, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice 2009, s. 227–228.

W nowym modelu biznesowym przewoźnicy niskokosztowi często odchodzą od klasycznej zasady operowania jednym typem samolotu, np. Air Berlin, który eksploatuje samoloty typu Airbus: A330, A321, A320 i A319 oraz Boeing B737, a także Bombardier. Jeszcze kilka lat temu angielski przewoźnik easyJet posiadał samoloty Airbus A320 i Boeing B737, obecnie amerykańskie samoloty zostały wymienione na Airbus A319.

Brak przydziału miejsc pozwalał niskobudżetowym operatorom na znaczne skrócenie czasu obsługi naziemnej. Dążąc do zwiększenia pozycji konkurencyjnej, przewoźnicy zaczęli sprzedawać miejsca numerowane lub wydzielone miejsca. Dla easyJet numerowane miejsca okazały się ogromnym sukcesem – pasażerowie w przeprowadzonych badaniach zgodnie stwierdzili, że ułatwia to podróż. Wybór miejsca w samolocie jest możliwy na trasach: Londyn Luton – Sharm el Sheikh, Londyn Luton – Malaga, Londyn Luton – Stambuł, Londyn Luton – Alicante, Londyn Luton – Amsterdam, Londyn Luton – Glasgow, Londyn Luton – Zurych, Glasgow – Alicante, Glasgow – Malaga, Glasgow – Amsterdam, Glasgow – Paryż CDG, Paryż CDG – Marakesz, Paryż CDG – Malaga, Paryż CDG – Londyn Luton, Rzym Fiumicino – Palermo, Rzym Fiumicino – Amsterdam. Podróżni mogą za opłatą wykupić wybrane przez siebie miejsce w samolocie za:

- 12 GBP fotele z większą przestrzenią na nogi w pierwszych rzędach lub przy wyjściach awaryjnych;
- 8 GBP fotele w pierwszych rzędach (rzędy 2–5 w Airbusach A319 oraz rzędy 2–6 w Airbusach A320);
- 3 GBP pozostałe miejsca w samolocie.

Jeśli pasażer nie wykupi miejsca podczas rezerwacji biletów, to zostanie mu ono automatycznie przydzielone przy odprawie z pozostałej puli wolnych miejsc w samolocie.

Węgierski przewoźnik Wizzair oferuje miejsca z dodatkową przestrzenią na nogi. Od 21 listopada 2011 r. do usługi XXLong dodaje również priorytet wejścia na pokład – Wizz Xpress.

Płatność za dodatkowe usługi jest domeną przewoźników niskokosztowych. Wizzair dla pasażerów dokonujących rezerwacji po 4 października 2012 r. wprowadził 3 przedziały bagażu: podręczny mały bagaż o wymiarach 42 x 32 x 25 cm – przewożony bezpłatnie, duży bagaż podręczny o wymiarach 56 x 45 x 25 cm przewożony w cenie ok. 10 EUR w kabinie pasażerskiej i bagaż rejestrowany w maksymalnej wadze 32 kg o opłacie ok. 20 EUR, przewożony w luku bagażowym.

Podsumowanie

Przewoźnicy niskokosztowi najczęściej operują z drugorzędnych lotnisk. W sytuacji kiedy zaczynają operować w większych portach lotniczych, są zmuszeni do podnoszenia standardów obsługi, np. korzystania z rękawa, dłuższego pobytu w porcie, dodatkowej obsługi naziemnej, co powoduje, że zwiększają się koszty operacyjne.

Dążenie niektórych przewoźników niskokosztowych w kierunku modelu tradycyjnego oraz przewoźników tradycyjnych w kierunku niskokosztowym spowodowało duże zróżnicowanie, a zarazem stworzenie kolejnego modelu funkcjonowania przewoźników lotniczych na rynku. Dążenie do zaprezentowania dotychczasowym oraz potencjalnym pasażerom swoich unikatowych walorów produktowych przyczynia się do rozwoju procesów konkurencyjnych.

W Polsce w wyniku procesów liberalizacyjnych następuje proces konkurencji w ujęciu gałęziowym, jak i międzygałęziowym. Przewoźnicy niskokosztowi, realizując cele strategiczne, poszukują nowych nisz rynkowych, co powoduje, że niektórzy, np. easyJet, powoli opuszczają polski rynek usług lotniczych.

W najbliższych kilku latach na polskim rynku usług lotniczych należy się spodziewać bardziej efektywnego wykorzystania instrumentów konkurencji, w szczególności pozacenowych.

Dostosowanie oferty usług do potrzeb aktualnych i potencjalnych pasażerów oraz zmiany w modelu prowadzenia działalności gospodarczej na europejskim rynku przewozów niskokosztowych będą natychmiast odczuwalne dla polskiego rynku usług lotniczych.

Literatura

Air Transport World za lata 2009–2012.

Graham B., Vowles T. M., *Carriers within Carriers. A Strategic Response to Low-cost Airline Competition*, „Transport Reviews" 2006, vol. 26.

Hawlena J., *Rynek niskokosztowych przewozów lotniczych a rozwój sektora turystyki,* Instytut Naukowo-Wydawniczy „SPATIUM", Radom 2012.

Materiały wewnętrzne ELFAA.

Materiały wewnętrzne ULC.

Taneja N.K., *Simpli-Flying: Optimizing the Airline Business Model*, Ashgate Publishing, Aldershot 2004.

Ziob Ł., *Hybrydowe linie lotnicze – zmiany w modelu funkcjonowania przewoźników lotniczych jako efekt dopasowania do zmieniających się potrzeb rynkowych*, [w:] *Transport w gospodarce opartej na wiedzy*, (red.) M. Michałowska, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice 2009.

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Paweł Gałka[1]

CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE KOSZTY PALIWA W TRANSPORCIE LOTNICZYM

Streszczenie: W artykule zaprezentowano czynniki determinujące wysokości kosztów paliwa w transporcie lotniczym. Przedstawiono w nim problemy zużycia paliwa przez statki powietrzne wobec ich parametrów technicznych i innowacje zmierzające do jego redukcji. Ponadto przeanalizowano wysokość cen, koszty nabycia, systemy dostaw, systemy podatkowe i regulujący poziom konkurencji wśród dostawców paliwa lotniczego. Głównymi czynnikami wpływającymi na wysokość kosztów paliwa w transporcie lotniczym są:
– w zakresie jego zużycia – innowacje techniczne,
– natomiast w zakresie wysokości cen – wielkość podaży surowca (ropy naftowej), a tym samym jego cen.
W artykule nie omówiono kosztów zewnętrznych zużycia paliwa w transporcie lotniczym.
Słowa kluczowe: transport lotniczy, koszty w transporcie lotniczym, ceny paliwa w transporcie lotniczym

DETERMINANTS OF FUEL COSTS IN AIR TRANSPORT

Abstract: The following article lists and describes the factors that determine the cost of aviation fuel. It presents determinants fuel consumption by aircraft, their specifications and innovations to reduce the wear and tear. In addition analyzing jet fuel prices and its determinants: the cost of raw material acquisition, system suppliers, tax and legal system the level of competition among suppliers. The main factors in the fuel costs air transports for its use of technical innovations and in the size of the price of aviation fuel supply of raw material (crude oil), and thus its price. The article does not cover the external costs of consumption.
Keywords: air transport, costs in air transport, fuel prices in air transport

[1] p.galka.mail@gmail.com

Wprowadzenie

Transport lotniczy jest jednym z podstawowych elementów globalizacji. Z jednej strony intensyfikuje jej rozwój, z drugiej natomiast ponosi koszty wszelkich wahań tego procesu. Jednym z elementów pochodnych globalizacji są ceny paliwa lotniczego i ich udział w kosztach działalności przewoźników lotniczych. Wpływają one na konkurencyjność przewoźników oraz międzygałęziową konkurencyjność całego sektora. Celem rozważań w artykule jest analiza czynników kształtujących koszty paliwa w transporcie lotniczym. Zaprezentowano w nim dwa podstawowe parametry determinujące zużycie paliwa w transporcie lotniczym, tj. wielkość zużycia paliwa przez samoloty (ze względu na ich parametry techniczne) oraz ceny paliwa lotniczego (czynniki je determinujące). Dla osiągnięcia celu naukowego zastosowano analizę statystyczną oraz wykorzystano źródła wtórne (publikacje: monograficzne, artykuły i raporty). Wyniki badań przedstawiono za pomocą technik opisowych, tabelarycznych i graficznych.

W artykule nie przedstawiono kosztów zewnętrznych zużycia paliwa w transporcie lotniczym[2]. Skupiono się na analizie ekonomicznej badanych relacji, uwzględniając koszty ekonomiczne (finansowe i rachunkowe).

Determinanty kosztów paliwa

Paliwo zaliczane jest do własnych kosztów wewnętrznych przedsiębiorstwa transportowego[3] i stanowi dla niego koszt bezpośredni działalności przewozowej[4]. Znajdują one bezpośrednie odzwierciedlenie zarówno w rachunku ekonomicznym, jak i w dokumentacji rachunkowej organizacji gospodarczych. Analizując koszty przewoźnika lotniczego w układzie rodzajowym, wyróżnia się następujące grupy kosztów:

- płac załóg lotniczych;
- materiałów;
- technicznej obsługi samolotów;
- amortyzacji (lub inne kosztów zakupu);
- ubezpieczeń samolotów;

---

[2] E. Marciszewska, I. Bergel, *Transport lotniczy w perspektywie wprowadzenia europejskiego systemu handlu emisjami gazów cieplarnianych,* Konferencja pod hasłem Przedsiębiorstwo wobec zmian klimatu, SGH, Warszawa 2011.

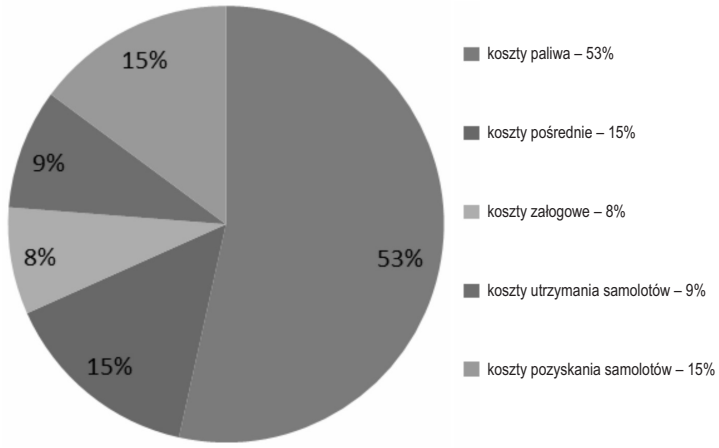
[3] A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza.* Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 294–305; A. Koźlak, *Koszty i opłaty w transporcie*, (red.) M. Bąk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.

[4] E. Mendyk, *Ekonomika transportu.* Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009, s. 264.

– specjalnych;
– startów, lądowań i usług obcych wykonywanych w portach lotniczych;
– utrzymania służb własnych;
– zarządu, pionu eksploatacji i sprzedaży[5].

Udział kosztów paliwa w strukturze kosztów funkcjonowania przewoźnika lotniczego przedstawiono na rysunku 1.

Czynnikami kształtującymi wysokość kosztów paliwa w transporcie jest wielkość zużycia i jego ceny. Na zużycie paliwa w transporcie lotniczym wpływ mają: długość lotu, zużycie jednostkowe w zależności od typu samolotu, obciążenie statku powietrznego[6].



Rysunek 1. Struktura kosztów przewoźników lotniczych

Źródło: Materiały wewnętrzne Boeing Company, World Market Report 2008 za: D. Rucińska, A. Ruciński, D. Tłoczyński, *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, s. 74.

W tabeli 1 przedstawiono wielkości zużycia paliwa na przykładzie wybranych typów samolotów w przeliczeniu na jedną godzinę lotu przy różnych poziomach ich zapełnienia (*load factor)*.

Wielkość zużycia paliwa przez poszczególne typy samolotów uzależniona jest od ich wielkości i innych parametrów technicznych (w artykule nie rozważa się wpływu parametrów fizycznych, takich jak: warunki pogodowe lotu itp.)[7]. Ulega ona jednak istotnej zmianie, w szczególności w przeliczeniu na jednego

[5] D. Rucińska, A. Ruciński, D. Tłoczyński, *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, s. 73–74.

[6] J. Morrison, B. Yutko, R. Hansman, *Transitioning the U.S. air transportation system to high er fuel costs*, MIT ICAT, Cambrige, 2011, s. 3–6.

[7] M.S. Ryerson, M. Hansen, J. Bonn, *Fuel consumption and operational performance,* Air Traffic Management and Development Seminar, 2011, s. 3–5.

pasażera, wraz z unowocześnianiem statków powietrznych. Do zmian technologicznych obniżających zużycie paliwa zalicza się:
- obniżenie masy własnej samolotów, w szczególności poprzez zastosowanie nowych materiałów (kompozytów);
- zastosowanie bardziej wydajnych silników lotniczych;
- poprawę walorów aerodynamicznych samolotów;
- systemów zarządzania parametrami lotów;
- zastosowanie innowacyjnych rozwiązań konstrukcyjnych np. *wingletów*.

Tabela 1. Zużycie paliwa w fazie lotu przez wybrane typy samolotów (w 1000 kg/h)

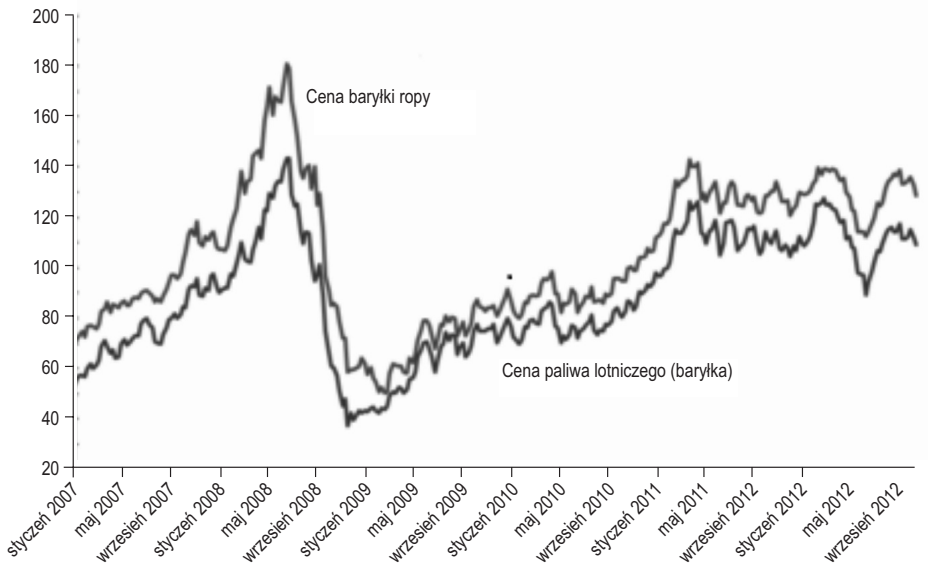
Typ samolotu	Zapełnienie (*load factor*) w%		
	50	65	80
B737-300	2,656	2,731	2,814
B737-400	2,504	2,588	2,676
B737-500	2,483	2,53	2,584
B737-800	2,038	2,187	2,229
B757-200	2,685	2,789	2,867
B767-300 ER	3,735	3,908	4,093
300ER	3,735	3,908	4,093
B747-400	7,198	7,421	7,647
A319	1,791	1,854	1,919
A320	2,002	2,074	2,151
A321	2,524	2,625	2,728
ATR42	382	392	404
ATR72	498	504	512

Źródło: *Standard Inputs for EUROCONTROL Cost Benefit Analisys*, Edycja 5.0, 2011, s. 28.

Przedstawione rozwiązania w znaczący sposób obniżają zużycie paliwa przez nowe modele samolotów. W modelu Boeing 787 Dreamliner zużycie paliwa na jednego pasażera uległo zmniejszeniu o 20% w stosunku do klasycznych modeli samolotów[8] .

Cena uzależniona jest od typu paliwa zużywanego przez samolot, kosztów wytworzenia napędu (głównie surowca), systemu podatkowego i systemu dostaw paliwa w warunkach konkurencji. Podstawowym czynnikiem kształtującym ceny paliwa jest jednak koszt surowca. Korelację między ceną baryłki ropy a ceną paliwa lotniczego przedstawiono na rysunku 2.

[8] M. Sinnet, *787 No-Bleed syste: saving fuel and enthaicing operational efficiencies*, www.boeing.com [dostęp: 12.2012].



Rysunek 2. Korelacja ceny baryłki ropy i ceny paliwa lotniczego, baryłka w USD

Źródło: *Jet fuel price development. IATA Fuel price monitor,* www.iata.org [dostęp: 3.12.2012].

Z rysunku 2 wynika, iż ceny paliwa lotniczego są w sposób istotny skorelowane z cenami ropy na rynkach surowcowych. Stąd transport lotniczy jest bardzo wrażliwy na zmiany cen tego surowca, które z różnych przyczyn podlegają dużej fluktuacji. Z punktu widzenia przewoźników utrudnia to planowanie działalności finansowej przedsiębiorstwa, pokrycie kosztów paliwa w cenach usług lotniczych, a tym samym rentowność prowadzonej działalności.

W transporcie lotniczym znajdują zastosowanie dwa podstawowe typy paliwa ze względu na rodzaj stosowanych silników, tj.:

– JET A-1 przeznaczony do silników turbinowych[9];
– AVGAS 100LL przeznaczony do silników tłokowych (benzyna lotnicza)[10].

Większość samolotów pasażerskich wyposażona jest w silniki turbinowe. Ponadto w lotnictwie ogólnym używa się czasem silników zużywających paliwo typu diesel, jednakże w Polsce nie są one popularne. Zestawienie cen paliwa lotniczego i jego dostawców w polskich portach lotniczych przedstawiono w tabeli 2.

Z tabeli 2 wynika, iż ceny paliw są uzależnione od typu paliwa i miejsca dostawy. W polskich portach lotniczych ceny paliwa lotniczego są zróżnicowane. Ich wahania sięgają kilku procent. W przypadku paliwa do silników turbino-

[9] DEF STAN 91-91 Issue 6, 8 kwietnia 2008 r. z poprawką 1 z dnia 25 sierpnia 2008 r.; Aneks A, A.2 i A.4.

[10] DEF STAN 91-90, Issue 2, WT-09/OBR PR/PD/48, NO-91-A235:2007.

wych różnice te wynoszą do kilkunastu groszy, natomiast do silników tłokowych – maksymalnie kilkadziesiąt groszy.

Tabela 2. Ceny netto paliwa w wybranych portach lotniczych w Polsce w PLN i ich dostawcy (stan w dniu 5.12.2012 r.)

Port lotniczy	Typ paliwa		Dostawca
	JET A-1	AVGAS	
Warszawa im. Chopina	3,39	6,83	Petrolot
Katowice	3,41	6,50	Petrolot
Gdańsk	3,36	6,19	Petrolot/Lotos
Kraków	3,40	6,40	Petrolot
Poznań	3,40	6,20	Petrolot
Warszawa Modlin	3,39	6,83	Petrolot
Łódź	3,41	6,29	Petrolot
Bydgoszcz	3,39	6,45	Petrolot
Szczecin	3,42	6,39	Petrolot
Lublin	3,48	6,67	Petrolot

Źródło: *Ceny paliw lotniczych na polskich lotniskach*, www.dlapilota.pl [dostęp: 5.12.2012].

Ponadto ceny paliwa są uzależnione od obowiązującego systemu podatkowego. W Polsce do cen netto paliwa dolicza się podatek akcyzowy i VAT. W 2012 r. obowiązują następujące kwoty podatku akcyzowego na wykorzystywane rodzaje paliwa:
– 1,446 PLN na jeden litr JET A-1;
– 1,822 PLN na jeden litr AVGAS[11].

Na podane rodzaje paliw nałożona jest także 23% stawka VAT. Zastosowaniu 0% stawki podatku podlegają przewoźnicy:
– wykonujący transport międzynarodowy i będący na liście publikowanej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub odpowiedni organ w innym państwie;
– podmiotu posiadającego odpowiedni certyfikat (AOC, ICAO) świadczący o wykonywaniu przewozów międzynarodowych[12].

Na kształtowanie się cen paliw w portach lotniczych wpływa także struktura podmiotów zaangażowanych w ich obrocie. Wśród nich można wyróżnić:
– dostawców materiałów napędowych;
– przewoźników;
– dostawców usług naziemnych;

[11] Ustawy o podatku akcyzowym z dnia 6 grudnia 2008 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11 z późn. zm.).
[12] Ustawy o podatku od towarów i usług z dnia 1 lipca 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 106, poz. 622 z późn. zm.).

– zarządzających lotniskami;
– operatorów infrastruktury paliwowej[13].

Podmioty te mogą mieć sprzeczne interesy na obsługiwanych rynkach. Dostawcy paliw dążą do uzyskania jak najwyższej marży na oferowanych produktach. Porty lotnicze dążą do podnoszenia swojej atrakcyjności dla przewoźników, a ci do obniżania kosztów funkcjonowania. Przewoźnicy, ograniczając wpływ dostawców na ponoszone koszty w zakresie paliw, mogą stosować różne narzędzia. Można do nich zaliczyć m.in. zmianę dostawców (choć oprócz ceny paliwa ważne są także inne czynniki np. niezawodność zaopatrzenia), zmianę portu lotniczego (co skutkuje zmianą dostępności dla klientów) oraz tzw. *tankering,* tj. lot z zapasem paliwa pozwalającym na dotarcie do kolejnego lotniska lub powrót bez konieczności tankowania w obcym porcie lotniczym. Procedura taka komplikuje jednak strukturę operacji lotniczych, a ponadto im większa masa całkowita samolotu tym większe zużycie paliwa, co może wpłynąć na wzrost kosztów danego rejsu[14].

Na politykę cenową paliw wpływa także system ram prawnych dopuszczających poszczególne podmioty do obsługi portów lotniczych i lotnisk w tym zakresie. W Polsce podmioty te podlegają specjalnym rygorom uprawniającym do prowadzenia dystrybucyjnej działalności. Polityka Unii Europejskiej skierowana jest na wycofywanie się sfery publicznej z tej działalności i demonopolizację obsługi naziemnej w portach lotniczych. W Polsce planuje się zniesienie koncesji na dostarczanie paliwa lotniczego. Prowadzić ma to do wzrostu konkurencji w tym zakresie, co powinno skutkować obniżeniem cen paliwa lotniczego, a tym samym kosztów operacyjnej działalności przewoźników lotniczych.

Podsumowanie

Koszty paliwa przewoźników lotniczych wahają się w granicach 1/6 kosztów ich funkcjonowania. Koszt paliwa jest zależny od dwóch podstawowych czynników, tj. wielkości zużycia paliwa przez samoloty i jego ceny.

Czynnikami kształtującymi zużycie paliwa przez samoloty są parametry techniczne środków transportu i rodzaj wykonywanych operacji lotniczych. Analizując wielkość zużycia paliwa przez statki powietrzne, należy zauważyć, iż wraz z innowacyjnością techniczną i technologiczną w zakresie budowy samolotów obniża się zużycie paliwa w przeliczeniu na jednego przewożonego pasażera.

---

[13] B. Baca, K. Łyszyk, S. Gościniarek, *Paliwa a konkurencyjność portów lotniczych*, Polski Rynek Transportu Lotniczego, www.prtl.pl [dostęp: 3.12.2012].

[14] B. Roberson, *Fuel observations strategies. Cost index explained*, www.boeing.com [dostęp: 3.12.2012].

Główne czynniki kształtujące ceny paliw w transporcie lotniczym mają rynkowy charakter. Leżą one zarówno po stronie podażowej rynku paliw, przy czym ograniczona podaż ropy naftowej powoduje wzrost cen paliwa lotniczego, jak również wzrost popytu na usługi na rynku tej gałęzi transportu, stymulując rozwój operacyjnej działalności przewoźników i związany z nią wzrost zapotrzebowania na paliwo lotnicze. Do pozostałych czynników kształtujących ceny paliwa zaliczyć można wielkość obciążeń podatkowych, system dostaw, konkurencję wśród dostawców i system prawny regulujący konkurencję w tej sferze gospodarowania.

Literatura

Baca B., Łyszyk K., Gościniarek S., *Paliwa a konkurencyjność portów lotniczych*, Polski Rynek Transportu Lotniczego, www.prtl.pl [dostęp: 3.12.2012].

Ceny paliw lotniczych na polskich lotniskach, www.dlapilota.pl [dostęp: 5.12.2012].

DEF STAN 91-90, Issue 2, WT-09/OBR PR/PD/48, NO-91-A235:2007.

DEF STAN 91-91 Issue 6, 8 kwietnia 2008 r. z poprawką 1 z dnia 25 sierpnia 2008 r.; Aneks A, A.2 i A.4.

Marciszewska E., Bergel I., *Transport lotniczy w perspektywie wprowadzenia europejskiego systemu handlu emisjami gazów cieplarnianych,* Konferencja pod hasłem Przedsiębiorstwo wobec zmian klimatu. SGH, Warszawa 2011.

Jet fuel price development. IATA Fuel price monitor, www.iata.org [dostęp: 3.12.2012].

Koszty i opłaty w transporcie, (red.) M. Bąk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.

Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza,* Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.

Mendyk E., *Ekonomika transportu,* Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009.

Morrison J., Yutko B., Hansman R., *Transitioning the U.S. air transportation system to high er fuel costs*, MIT ICAT, Cambrige 2011.

Roberson B., *Fuel onservations strategies. Cost index explained*, www.boeing.com [dostęp: 3.12.2012].

Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012.

Ryerson M.S., Hansen M., Bonn J., *Fuel consumption and operational performance,* Air Traffic Management and Development Seminar 2011.

Sinnet M., *787 No-Bleed system: saving fuel and enthaicing operational efficiencies*, www.boeing.com (dostępz dnia 3.12.2012).

Standard Inputs for EUROCONTROL Cost Benefit Analysis, Edycja 5.0, 2011.

Ustawy o podatku akcyzowym z dnia 6 grudnia 2008 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11 z późn. zm.).

Ustawy o podatku od towarów i usług z dnia 1 lipca 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 106, poz. 622 z późn. zm.).

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Katarzyna Hebel[1]

PODRÓŻE DO PRACY MIESZKAŃCÓW POLSKI W ŚWIETLE BADAŃ STATYSTYCZNYCH I MARKETINGOWYCH

Streszczenie: Podróże do pracy stanowią element życia codziennego większości dorosłych obywateli. Dotyczy to mieszkańców miast, a także mieszkańców obszarów wiejskich. Istotność problematyki związanej z podróżami do pracy zmienia się wraz ze zmianami w strukturze ludności. Wyrazem znaczenia tej problematyki jest zainteresowanie instytucji państwowych badaniami statystycznymi oraz podmiotów lokalnych badaniami marketingowymi dotyczącymi dojazdów do pracy. Zakres tematyki badawczej prowadzonej przez tak różne podmioty jest wyraźnie zróżnicowany. W artykule przedstawiono wyniki badań statystycznych podróży do pracy przeprowadzonych przez GUS na obszarze całej Polski, a w szczególności województwa pomorskiego oraz wyniki badań marketingowych przeprowadzonych w jednym z miast tego województwa – Gdyni – przez Zarząd Komunikacji Miejskiej wraz z Katedrą Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego. Pozwoliło to zobrazować różnice w wynikach tych badań.
Słowa kluczowe: transport miejski, badania statystyczne, badania marketingowe

TRAVEL TO WORK OF POLAND'S INHABITANTS IN THE VIEW OF STATISTICAL AND MARKETING RESEARCH

Abstract: Trips to work are part of everyday life of most adult inhabitants. This applies to urban and rural residents. The significance of the problems associated with travel to work varies with changes in the structure of the population. Recognition of the importance of this issue is in interest of state and local institutions. Research subjects conducted by various actors are clearly differentiated. This paper presents the results of surveys of travel to work carried out by the Central Statistical Office in Poland and in pomorskie voievodship and marketing research conducted in one of the cities of this voievodship – Gdynia by the Authority of Public Transport in coopera-

[1] k.hebel@zkmgdynia.pl

tion with the Department of Transportation Market of Gdansk University. This allowed to illustrate the differences in the result of these research.
Keywords: urban travel, statistical research, marketing research

Wprowadzenie

Podróże do pracy stanowią element codzienności większości dorosłych obywateli. Są ściśle związane z miejskim stylem życia, ale coraz częściej dotyczą mieszkańców obszarów wiejskich. Wynika to ze zmian gospodarczych i tzw. *urban sprawl*, tj. rozlewania się obszarów miejskich. Wiele osób opuszcza obszary miejskie, by uniknąć miejskiego zgiełku, a następnie codziennie przemieszcza się do miejsc pracy i miast.

Zmieniają się zatem wzorce codziennych zachowań transportowych mieszkańców i ich znaczenie. Zasadne jest zatem prowadzenie badań dotyczących dojazdów do pracy, gdyż właściwe rozpoznanie obecnych zachowań transportowych pozwoli na dostosowanie rynkowej oferty przewozowej w przyszłości.

Wyrazem znaczenia tej problematyki jest zainteresowanie instytucji państwowych badaniami statystycznymi, a podmiotów lokalnych badaniami marketingowymi dotyczącymi dojazdów do pracy. Zarówno metodologia, jak i zakres tematyki badawczej wykorzystywanej w badaniach prowadzonych przez tak różne podmioty jest wyraźnie zróżnicowany. Stąd w artykule zostaną przedstawione zarówno wyniki badań statystycznych, jak i marketingowych dotyczących dojazdów do pracy.

W pierwszej kolejności zostaną przedstawione wyniki badań statystycznych podróży do pracy przeprowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny na obszarze całej Polski, a w szczególności dotyczące województwa pomorskiego, a następnie wyniki badań marketingowych przeprowadzonych w jednym z miast województwa – Gdyni, zrealizowanych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej wraz z Katedrą Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego. Analiza porównawcza umożliwi wskazanie różnic w tych badaniach.

Ludność polskich miast

Szczegółowe analizy zmian w strukturze ludności miejskiej w Polsce są możliwe jedynie na podstawie danych zebranych w Narodowych Spisach Powszechnych, które ostatnio były przeprowadzane w roku 2002 i 2011. Dane statystyczne dotyczące ludności całego kraju w okresach międzyspisowych są mniej szczegółowe.

Według danych z Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań przeprowadzonego w Polsce w 2011 r., uwzględniającego stan na 31.03.2011 r.,

porównanych do danych z poprzedniego Narodowego Spisu Powszechnego z 2002 r., uwzględniającego stan z 20.05.2002 r., stwierdzono, że liczba ludności w kraju zwiększyła się o 282 tys. osób, tj. o 0,7%, a jednocześnie odnotowano spadek liczby ludności w miastach o 204 tys. osób, przy jednoczesnym istotnym wzroście o 486 tys. osób – liczby mieszkańców wsi[2]. W 2011 r. ludność miejska stanowiła 60,8% ogółu ludności, a ludność wiejska 39,2%.

Tabela 1. Przyrost/ubytek liczby ludności miejskiej i wiejskiej w Polsce według województw w latach 2002–2011

Województwo	Przyrost/ubytek w % (2002 r. =100)		
	ogółem	miasto	wieś
Dolnośląskie	100,3	98,2	105,6
Kujawsko-pomorskie	101,4	98,5	106,0
Lubelskie	98,9	98,6	99,2
Lubuskie	101,4	99,7	104,4
Łódzkie	97,2	95,5	100,2
Małopolskie	103,3	100,9	105,7
Mazowieckie	102,8	102,1	104,2
Opolskie	95,4	95,0	95,8
Podkarpackie	101,1	103,4	99,6
Podlaskie	99,5	101,8	96,1
Pomorskie	104,4	100,9	111,9
Śląskie	97,6	96,0	103,8
Świętokrzyskie	98,7	97,1	100,1
Warmińsko-mazurskie	101,7	100,4	103,6
Wielkopolskie	102,8	99,5	107,4
Zachodniopomorskie	101,5	100,6	103,4
POLSKA	**100,7**	**99,1**	**103,3**

Źródło: *Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Raport z wyników,* GUS Departament Badań Demograficznych, Departament Pracy, Departament Handlu i Usług, Warszawa 2012, s. 47.

Zwiększenie liczby ludności wiejskiej w dużej mierze spowodowane było rozwojem ośrodków podmiejskich (najczęściej skupionych wokół dużych miast), które zostały zasilone młodymi, byłymi mieszkańcami miast. Należy podkreślić, że w okresie międzyspisowym saldo migracji między obszarami miejskimi i wiejskimi było dodatnie dla wsi, ale przez ponad pięćdziesiąt lat, aż do 2000 r., notowano systematyczny odpływ ludności ze wsi do miast. Dodatkowo, na większe tempo rozwoju liczby ludności wiejskiej niezmiennie wpływa więk-

[2] *Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Raport z wyników,* GUS Departament Badań Demograficznych, Departament Pracy, Departament Handlu i Usług, Warszawa 2012, s. 47.

sza dzietność rodzin zamieszkujących te tereny. W okresie międzyspisowym tempo przyrostu ludności wiejskiej wyniosło 3,3%, podczas gdy w miastach odnotowano stopę ubytku na poziomie minus – 0,9%.

Istotny dla transportu jest także wskaźnik gęstości zaludnienia, tj. liczba osób przypadająca na 1 km^2 powierzchni kraju. W Polsce w 2011 r. kształtował się on na poziomie 123 osób, przy czym w miastach 1085 osób (o 29 mniej niż w 2002 r.), a na wsi 52 osoby[3]. Zmiany w liczbie ludności miejskiej i wiejskiej w Polsce według województw w latach 2002–2011 przedstawiono w tabeli 1.

Sytuacja województw w 2011 r. pod względem poziomu zurbanizowania jest podobna do warunków z 2002 r. Najwięcej ludności miejskiej liczą województwa: śląskie (78% ogółu ludności województwa), dolnośląskie (70%), zachodniopomorskie (69%). Najmniej ludności zamieszkuje miasta województw podkarpackiego (41%), mimo że właśnie w tym województwie odnotowano najwyższy wskaźnik przyrostu ludności miejskiej. W stosunku do 2002 r. dynamika przyrostu w tym województwie wyniosła 3,4%, co wynikało głównie ze zmian administracyjnych, w tym zmian statusu dotychczasowych terenów wiejskich na miejskie. Kolejne województwa o najniższym udziale ludności miejskiej to świętokrzyskie (45%) i lubelskie (46%). Niezmiennie województwem o najwyższej gęstości zaludnienia pozostaje śląskie z liczbą 375 osób na km^2, a województwami o najmniejszej gęstości zaludnienia – podlaskie i warmińsko-mazurskie (60 osób na km^2)[4].

W okresie międzyspisowym nie uległy zmianom proporcje odnośnie do płci. W dalszym ciągu mężczyźni stanowią 48,8% ogółu ludności, a kobiety 51,6%. Oznacza to, że na 100 mężczyzn przypada 107 kobiet. Natomiast zmieniła się struktura wieku ludności. Średni wiek statystycznego mieszkańca Polski w 2012 r. wynosił 38,1 lat, w tym kobiet – 40 lat, a mężczyzn – 36,4 lat. W wyniku niekorzystnych trendów demograficznych zmniejszył się odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym. Jednocześnie od ponad dwudziestu lat obserwowany jest w Polsce trend starzenia się ludności w wieku produkcyjnym, a także coraz większy udział ludności w wieku emerytalnym[5]. W tabeli 2 przedstawiono strukturę ludności według wieku w Polsce w 2011 r.

Dane dotyczące struktury ludności według głównych źródeł utrzymania zebrano w tabeli 3. Zaskakujące jest to, że relatywnie niewiele osób, bo zaledwie 37,8%, utrzymuje się z dochodów z pracy. Oczywiście na takie wyniki ma wpływ duża liczba osób w wieku poprodukcyjnym, niemniej jednak nawet wśród osób w wieku produkcyjnym tylko 58,1% utrzymuje się z dochodów z pracy, a co za tym idzie – stanowi grupę osób potencjalnie dojeżdżających do pracy (nie wszyscy z nich bowiem dojeżdżają do pracy). Nawet uwzględniając

[3] *Ibidem*, s. 47.
[4] *Ibidem*, s. 49.
[5] *Ibidem*, s. 50–52.

podział na młodsze osoby pracujące, będące w tzw. wieku mobilnym, czyli chętniej przemieszczające się na dalsze odległości i częściej zmieniające miejsce pracy i zamieszkania, i osoby w wieku produkcyjnym, ale niemobilne, czyli niechętnie zmieniające swoją sytuację zawodową i mieszkaniową – jedynie 60,8% osób mobilnych utrzymuje się z dochodów z pracy i 53% osób niemobilnych.

Tabela 2. Struktura ludności według wieku w Polsce w 2011 r. (%)

Wyszczególnienie	Ogółem	Ludność w wieku				
		przedprodukcyjnym (0–17 lat)	produkcyjnym (mężczyźni 18–64 lata, kobiety 18–59 lat)			poprodukcyjnym (mężczyźni 65 lat i więcej, kobiety 60 lat i więcej)
			razem	mobilnym (18–44 lata)	niemobilnym (mężczyźni 45–64,kobiety 45–59 lat)	
Miasta	100,0	17,0	65,2	39,9	25,3	17,8
Wieś	100,0	24,4	63,1	40,3	22,8	15,5
POLSKA	**100,0**	**18,7**	**64,4**	**40,0**	**24,4**	**16,9**

Źródło: *Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Raport z wyników,* GUS Departament Badań Demograficznych, Departament Pracy, Departament Handlu i Usług, Warszawa 2012, s. 51.

Tabela 3. Struktura ludności według głównych źródeł utrzymania z uwzględnieniem grup wiekowych w Polsce w 2011 r. (%)

Ludność w wieku	Główne źródło utrzymania		
	dochody z pracy	niezarobkowe i pozostałe	na utrzymaniu
Przedprodukcyjnym (0–17 lat)	0,1	0,6	98,4
Produkcyjnym (18–59/64)	58,1	17,8	17,9
Mobilnym (18–44)	60,8	8,6	23,0
Niemoblinym (45–59/64)	53,5	32,9	9,5
Poprodukcyjnym (60/65 lat i więcej)	2,6	93,5	1,8
OGÓŁEM	**37,8**	**27,4**	**30,2**

Źródło: *Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Raport z wyników,* GUS Departament Badań Demograficznych, Departament Pracy, Departament Handlu i Usług, Warszawa 2012, s. 70.

Istotne także jest, że nawet odsetek mieszkańców miast utrzymujących się z dochodów z pracy wyniósł 38,7%, a 63% ogólnej liczby osób zatrudnionych jest mieszkańcami miast[6]. Analizując szczegółowo grupy wiekowe, należy pamiętać, że wiele osób łączy naukę z pracą zawodową oraz że wiele osób w wieku poprodukcyjnym nadal jest aktywnych zawodowo. Ponadto w powyższym zestawieniu uwzględniono różnice w prawnych granicach wieku emerytalnego

[6] *Ibidem*, s. 82.

mężczyzn i kobiet, czego w badaniach marketingowych zachowań transportowych praktycznie się nie wykorzystuje. Nie uwzględnia się w takich badaniach także różnic w charakterze zatrudnienia zawodowego, czyli faktu, że kobiety częściej są zatrudniane w niepełnym wymiarze czasu pracy oraz że mężczyźni częściej pracują na własny rachunek.

Dojazdy do pracy mieszkańców Polski w świetle badań statystycznych GUS

Przepływy ludności związane z zatrudnieniem zwane dojazdami do pracy w skali ogólnopolskiej nie są w Polsce regularnie badane przez GUS ani w spisach powszechnych, ani w badaniach specjalnych. Przeprowadzono je w 1988 r., a następnie dopiero w 2006 r. Po 2006 r. nie prowadzono żadnych badań statystycznych o charakterze ogólnopolskim, co więcej, wyniki badań zrealizowanych w 2006 r. zostały opublikowane dopiero w 2010 r. Nie ma zatem możliwości przeprowadzenia poprawnej analizy zjawiska opartej na aktualnych danych i porównania ich ze zmianami w strukturze ludności polskich miast ustalonej w spisach powszechnych.

W 2006 r. badanie przeprowadzono na podstawie danych zawartych w formularzach podatkowych za 2006 r. sporządzonych przez polskich pracodawców. Wytypowano spośród osób dojeżdżających do pracy te osoby, które zamieszkiwały w innych gminach i miały prawo do zwiększonych kosztów uzyskania przychodu z tytułu dojazdów do pracy. Zbiorowość liczyła 3062 jednostek (więcej niż gmin w Polsce), ponieważ dokonano podziału na część miejską i wiejską we wszystkich gminach miejsko-wiejskich. Zeryfikowano także liczbę badanych osób, łącząc informacje o tej samej osobie zatrudnionej w różnych miejscach (na podstawie numeru NIP). Ostatecznie zbiór liczył 9,5 mln osób, z którego wyodrębniono 2,3 mln osób dojeżdżających do pracy tzn. pracowników najemnych mieszkających w gminie innej niż ta, w której znajdowało się ich miejsce pracy i jednocześnie ponoszących zwiększone koszty uzyskania przychodu z tytułu dojazdów do pracy w 2006 r. Na podstawie identyfikacji adresowej miejsca zamieszkania i miejsca pracy badanych jednostek statystycznych określono kierunki dojazdów do pracy. Wykorzystując te informacje, można było ustalić liczbę wyjeżdżających i przyjeżdżających do pracy z uwzględnieniem podziału terytorialnego[7]. Ustalono, że w 2006 r. dojeżdżało do pracy ponad 2,3 mln zatrudnionych, co stanowiło 25% ogółu pracowników najemnych. Rozmiary i natężenie dojazdów do pracy wykazywały znaczne zróżnicowanie przestrzenne.

[7] *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem*, (red.) K. Kruszka, GUS, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010, s. 10–14.

W tabeli 4 przedstawiono dane charakteryzujące osoby dojeżdżające do pracy według województw. Wśród dojeżdżających do pracy najwięcej zatrudnionych (ok. 17%) mieszkało w województwie śląskim, gdzie ponad 394 tys. pracowników najemnych dojeżdżało do pracy poza granice gminy, w której mieszkają.

Tabela 4. Dojeżdżający do pracy w Polsce według województw w roku 2006

Województwo	W liczbach bezwzględnych	Udział w strukturze (%)
Dolnośląskie	175 946	7,5
Kujawsko-pomorskie	92 916	4,0
Lubelskie	103 966	4,4
Lubuskie	57 406	2,5
Łódzkie	145 225	6,2
Małopolskie	235 294	10,1
Mazowieckie	265 373	11,3
Opolskie	59 862	2,6
Podkarpackie	170 048	7,3
Podlaskie	33 451	1,4
Pomorskie	134 327	5,7
Śląskie	394 073	16,8
Świętokrzyskie	74 011	3,2
Warmińsko-mazurskie	60 823	2,6
Wielkopolskie	269 192	11,5
Zachodniopomorskie	67 830	2,9
POLSKA	2 339 743	100,0

Źródło: *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem,* (red.) K. Kruszka, GUS, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010, s. 10–14.

Znaczącą liczbę dojeżdżających do pracy zanotowano w województwach: wielkopolskim, mazowieckim i małopolskim (odpowiednio: 269 tys., 265 tys., 235 tys.). Najmniej takich osób zamieszkiwało w województwie podlaskim (33 tys.) i lubuskim (57 tys.). Wskaźnik udziału dojeżdżających do pracy w ogólnej liczbie zatrudnionych zamykał się w przedziale od 13,5% (woj. podlaskie) do 37,0% (woj. podkarpackie). Wysoki udział (25,1–30,0%) odnotowano także w województwach: małopolskim, śląskim, wielkopolskim, opolskim i świętokrzyskim, co świadczy o dużej mobilności przestrzennej pracowników najemnych mieszkających w tych województwach[8]. Dane o osobach przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy według województw zestawiono w tabeli 5.

[8] *Ibidem*, s. 15.

Tabela 5. Przyjeżdżający i wyjeżdżający do pracy w Polsce według województw w roku 2006 (przepływy międzywojewódzkie)

Województwo	Liczba przyjeżdżających do pracy	Liczba wyjeżdżających do pracy	Liczba przyjeżdżających do pracy przypadająca na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy
Dolnośląskie	19 379	16 502	1,17
Kujawsko-pomorskie	6 431	12 690	0,51
Lubelskie	5 225	16 937	0,31
Lubuskie	7 369	9 268	0,80
Łódzkie	10 199	25 182	0,41
Małopolskie	22 088	34 376	0,64
Mazowieckie	87 519	16 995	5,15
Opolskie	6 617	11 227	0,59
Podkarpackie	8 524	15 532	0,55
Podlaskie	2 529	5 409	0,47
Pomorskie	11 422	12 604	0,91
Śląskie	38 409	32 727	1,17
Świętokrzyskie	7 475	13 741	0,54
Warmińsko-mazurskie	3 958	11 116	0,36
Wielkopolskie	25 090	22 460	1,12
Zachodniopomorskie	4 006	9 474	0,42
POLSKA	266 240	266 240	–

Źródło: *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem,* (red.) K. Kruszka, GUS, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010, s. 18–21.

Największą liczbę przyjeżdżających do pracy z terenu innego województwa odnotowano w województwie mazowieckim (ok. 88 tys.), w tym szczególnie do Warszawy. W drugiej grupie (powyżej 25 tys. przyjeżdżających do pracy) było województwo śląskie i wielkopolskie. W trzecim zespole (10–25 tys. przyjeżdżających do pracy) znalazły się cztery województwa: małopolskie, dolnośląskie i łódzkie. W pozostałych województwach liczba przyjeżdżających do pracy wynosiła mniej niż 10 tys. Najmniej zatrudnionych przyjeżdżało do pracy w województwie podlaskim (ok. 2,5 tys. osób) oraz warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim (po ok. 4 tys. osób).

Biorąc pod uwagę pracowników najemnych, wyjeżdżających do pracy poza województwo, w którym mieszkają, najwięcej takich osób (powyżej 25 tys.) było w województwach: małopolskim, śląskim i łódzkim. Do grupy województw, gdzie liczba wyjeżdżających do pracy mieściła się w przedziale od 15 tys. do 25 tys. należały: wielkopolskie, mazowieckie, lubelskie, dolnośląskie i podkarpackie. W pozostałych województwach liczba wyjeżdżających do pracy była mniejsza od 15 tys. Najmniej takich osób zamieszkiwało województwo podlaskie (ok. 5 tys.).

Stosunek liczby przyjeżdżający do pracy w danym województwie do liczby osób, które wyjeżdżają z niego do pracy w innym województwie można potraktować jako swoisty wskaźnik atrakcyjności określonego rynku pracy.

Najwyższy wskaźnik miało województwo mazowieckie, co oznaczało, że na jedną osobę wyjeżdżającą do pracy z tego województwa przypadało przeciętnie 5 osób przyjeżdżających do pracy z innych województw. Dużo niższy wskaźnik charakteryzował województwa: dolnośląskie, śląskie i wielkopolskie (średnio odpowiednio: 1,17; 1,17 i 1,12). Najniższe natomiast wartości wskaźnika, tj. najniższą „siłę przyciągania" miały województwa: lubelskie i warmińsko-mazurskie, gdzie liczba wyjeżdżających do pracy w innym województwie była 3-krotnie wyższa od liczby przyjeżdżających do tych województw.

Przepływy ludności rozpatrywano także w przekroju powiatowym. Zaobserwowano, że największą liczbą dojeżdżających do pracy (powyżej 10 tys. osób) w 2006 r. charakteryzowały się powiaty położone wokół dużych miast i ważnych ośrodków gospodarczych, tj. w sąsiedztwie Warszawy, Poznania, Gdańska, Konina, Zielonej Góry oraz duża część powiatów w województwie śląskim i małopolskim. W skali całego kraju liczba dojeżdżających do pracy w powiatach mieściła się najczęściej w przedziale od 2,5 tys. do 7,5 tys. osób. Wskaźnik udziału dojeżdżających do pracy w liczbie zatrudnionych w przekroju według powiatów kształtował się na poziomie 20–30%. Najwyższy występował w powiatach wokół największych polskich miast oraz ośrodków o dużym znaczeniu gospodarczym, tj. w sąsiedztwie Warszawy, Poznania, Wrocławia, Lublina, Bełchatowa, Legnicy, Trójmiasta, Krakowa i miast aglomeracji śląskiej[9].

Dla celu analizy dojazdów do pracy niezbędne jest zaprezentownie wydatków gospodarstw domowych ponoszonych na transport oraz dostępność samochodów osobowych w gospodarstwach domowych.

W strukturze wydatków polskich gospodarstw domowych wydatki na transport stanowiły w 2011 r. średnio 9,6%. Czynnikami istotnie różnicującymi poziom wydatków na transport i ich udział w strukturze wydatków ogółem gospodarstw domowych są:

– sytuacja dochodowa gospodarstw domowych;
– miejsce zamieszkania gospodarstw domowych;
– typ biologiczny gospodarstw domowych[10].

Ciekawe jest zróżnicowanie wyposażenia gospodarstw domowych w samochody jako dobra trwałego użytku. Obecnie nie można postrzegać samochodu jako dobra luksusowego, gdyż wartość samochodu bywa różna i samochody są w powszechnym posiadaniu zarówno gospodarstw domowych najbogatszych,

---

[9] *Ibidem*, s. 22.

[10] *Sytuacja gospodarstw domowych w 2011 r. w świetle wyników budżetów gospodarstw domowych*, GUS, Departament Nadań Społecznych i Warunków Życia, Warszawa 31.05.2012, s. 6–11, www.gus.pl [dostęp: 30.11.2012].

jak i najbiedniejszych. W 2011 r. w Polsce 68,0% najbogatszych gospodarstw domowych posiadało samochody, a wśród najbiedniejszych gospodarstw domowych – 56,7%. Warto dodać, że wiejskie gospodarstwa domowe były lepiej wyposażone w samochody (67,6%), niż gospodarstwa domowe w miastach (56,6%).

Najwięcej samochodów osobowych przypadało na gospodarstwa domowe z województw wielkopolskiego, podkarpackiego i opolskiego, natomiast wyposażenie w samochód osobowy w 2011 r. w stosunku do 2010 r. najbardziej wzrosło w województwie lubelskim i opolskim (o 3,1 punktu procentowego), podczas gdy ogółem w kraju o 0,6 punktu procentowego[11].

Dojazdy do pracy w województwie pomorskim w świetle badań statystycznych GUS

W województwie pomorskim w 2006 r. (por. tab. 6) ok. 31 tys. zatrudnionych przyjeżdżało z innych gmin do pracy w Gdańsku, blisko 22 tys. w Gdyni, a po około 6 tys. w Słupsku i Sopocie.

Tabela 6. Gminy województwa pomorskiego z największą liczbą przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy w 2006 r.

Gminy z największą liczbą przyjeżdżających do pracy		Gminy z największą liczbą wyjeżdżających do pracy	
gmina	liczba przyjeżdżających	gmina	liczba wyjeżdżających
Gdańsk	30 744	Gdańsk	12 250
Gdynia	21 878	Gdynia	10 438
Słupsk	6171	Rumia	5650
Sopot	5863	Wejherowo	4511
Wejherowo	3744	Tczew	4188
Tczew	3307	Sopot	3631
Kwidzyn	3091	Słupsk	3609
Pruszcz Gdański	2944	Reda	2843
Starogard Gdański	2873	Puck	2584
Chojnice	2122	Pruszcz Gdański	2279

Źródło: *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem*, (red.) K. Kruszka, GUS, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010, s. 50.

W pozostałych dziesięciu miastach województwa, do których przyjeżdżało najwięcej osób do pracy, liczba osób mieściła się w granicach od 2,1 tys. do 3,7 tys. Wyjeżdżających do pracy również najwięcej było w Gdańsku (12,3 tys.) i Gdyni

[11] *Ibidem*, s. 14–15.

(10,4 tys.). Drugą grupę – z liczbą wyjeżdżających w przedziale od 4,2 tys. do 5,6 tys. tworzyły miasta: Tczew, Wejherowo i Rumia. W Słupsku i Sopocie było ich po 3,6 tys., w Redzie – 2,8 tys., a w Pruszczu Gdańskim – 2,3 tys. W czołowej dziesiątce znalazła się też gmina wiejska Puck (2,6 tys.)[12].

Dziesięć miast województwa pomorskiego, w których odnotowano największą przewagę liczby przyjeżdżających nad liczbą wyjeżdżających do pracy w 2006 r. przedstawiono w tabeli 7. Były to Kwidzyn, gdzie iloraz przepływu zatrudnionych wynosił 4,99, co oznacza, że na jednego wyjeżdżającego przypadało tu przeciętnie 5 przyjeżdżających do pracy z innych gmin. Jest to zapewne związane z dużą liczbą miejsc pracy zlokalizowanych tam w specjalnych strefach ekonomicznych i poza nimi. Nieco mniejszą „siłę przyciągania" do pracy miały miasta Bytów i Łeba (ilorazy ok. 4,3). W pozostałych siedmiu wymienionych miastach liczba przyjeżdżających była 2–3 razy większa od liczby wyjeżdżających do pracy. Natomiast wśród dziesięciu gmin z najmniejszą wartością ilorazu przepływu zatrudnionych (od 0,02 do 0,08) w 2006 r. w województwie pomorskim znalazły się wyłącznie gminy i obszary wiejskie[13].

Tabela 7. Gminy województwa pomorskiego z największą przewagą liczby przyjeżdżających nad liczbą wyjeżdżających do pracy oraz przewagą liczby wyjeżdżających nad liczbą przyjeżdżających do pracy w roku 2006

Gminy z największą przewagą liczby przyjeżdżających nad liczbą wyjeżdżających do pracy		Gminy z największą przewagą liczby wyjeżdżających nad liczbą przyjeżdżających do pracy	
gmina	iloraz przepływów	gmina	iloraz przepływów
Kwidzyn	4,99	Dziemiany	0,02
Bytów – miasto	4,38	Przywidz	0,05
Łeba	4,33	Smętowo Graniczne	0,05
Krynica Morska	2,76	Debrzno – obszar wiejski	0,06
Człuchów	2,68	Czarne – obszar wiejski	0,07
Gdańsk	2,51	Główczyce	0,07
Gdynia	2,10	Koczała	0,07
Skórcz	1,92	Osieczna	0,07
Chojnice	1,81	Gardeja	0,08
Hel	1,72	Stara Kiszewa	0,08

Źródło: *Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem,* (red.) K. Kruszka, GUS, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010, s. 50.

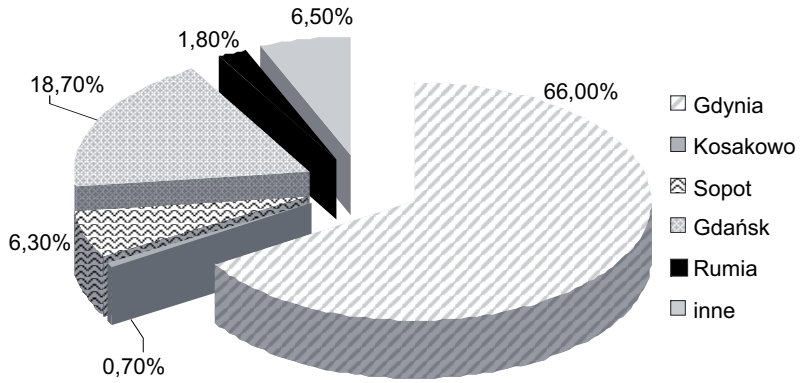
[12] *Dojazdy do pracy w Polsce….*, s. 50.
[13] *Ibidem*, s. 50.

W ramach ocen poszczególnych miast wojewódzkich Gdańsk znalazł się na trzecim miejscu (po Poznaniu i Warszawie, a przed Katowicami) pod względem liczby osób wyjeżdżających do pracy[14].

Dojazdy do pracy mieszkańców Gdyni w świetle badań marketingowych

Badania marketingowe w zakresie dojazdów do pracy prowadzone są w niektórych polskich miastach. Największe doświadczenie w takich badaniach ma Gdynia. W tym mieście Zarząd Komunikacji Miejskiej wraz z Katedrą Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego prowadzi regularnie co dwa lata badania marketingowe pt. „Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni". Badania w 2010 r. przeprowadzono w domach mieszkańców przy wykorzystaniu kwestionariusza ankietowego. Próba badawcza dobierana była losowo z zastosowaniem doboru warstwowego. Łącznie obejmowała ona 1975 osób w wieku 16–75 lat, co stanowiło 1% mieszkańców Gdyni. Zakres tematyczny badań był szeroki i obejmował m.in. problematykę dojazdów do pracy.

W wyniku tych badań ustalono, że 85% pracujących mieszkańców Gdyni deklarowało dojazdy do pracy. Kierunki dojazdów do pracy przedstawiono na rysunku 1.

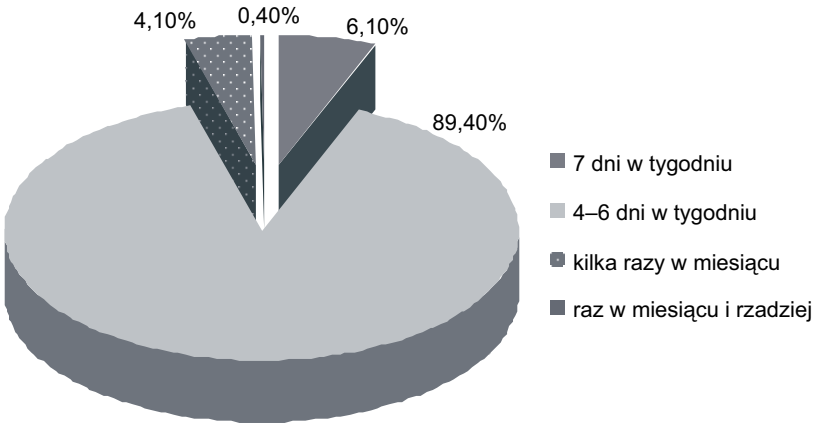


Rysunek 1. Kierunki dojazdów do pracy mieszkańców Gdyni w świetle badań marketingowych w roku 2010

Źródło: *Badania marketingowe „Preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni"*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdynia–Sopot 2011.

[14] *Ibidem*, s. 58.

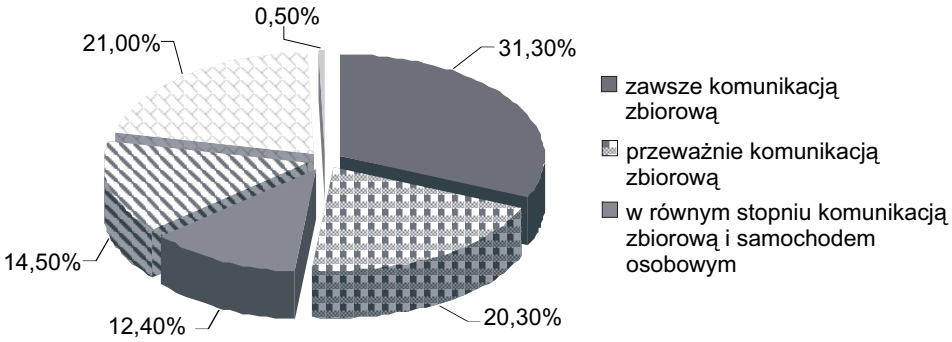
Poza Gdynią najważniejszym miejscem docelowym podróży do pracy był Gdańsk (ok. 19% podróży). W Gdyni najwięcej osób dojeżdżało do pracy do Śródmieścia (29%).



Rysunek 2. Częstotliwość dojazdów do pracy mieszkańców Gdyni w świetle badań marketingowych w roku 2010

Źródło: *Badania marketingowe „Preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni"*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdynia–Sopot 2011.

Zdecydowana większość mieszkańców dojeżdżała do pracy 4–6 razy w tygodniu, a 6% deklarowało takie dojazdy nawet 7 razy w tygodniu (por. rys. 2).



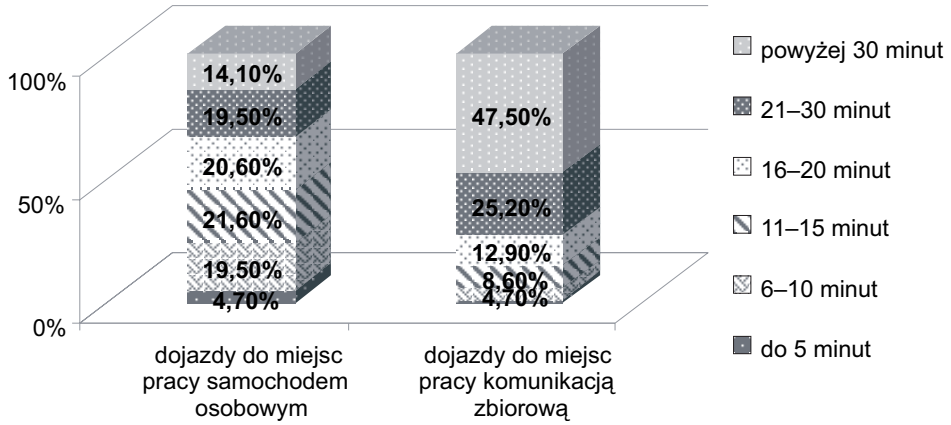
Rysunek 3. Sposób podróży miejskich mieszkańców Gdyni w świetle badań marketingowych w roku 2010

Źródło: *Badania marketingowe „Preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni"*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdynia–Sopot 2011.

68,3% badanych gospodarstw domowych posiadało samochód osobowy. W podróżach miejskich samochód osobowy wykorzystywany był w różnym stopniu, co zaprezentowano na rysunku 3.

Mieszkańcy Gdyni deklarowali, że 52% swoich podróży miejskich zawsze lub przeważnie zrealizowali komunikacją zbiorową.

Średni czas dojazdu do pracy samochodem wyniósł 21,5 minuty, podczas gdy średni deklarowany czas dojazdu do pracy komunikacją zbiorową wyniósł 38,4 minuty (por. rys. 4).



Rysunek 4. Czas dojazdu do pracy samochodem osobowym i komunikacją zbiorową mieszkańców Gdyni w świetle badań marketingowych w roku 2010

Źródło: *Badania marketingowe „Preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni"*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdynia–Sopot 2011.

Czas dojazdu około 50% mieszkańców Gdyni dojeżdżających do miejsc pracy samochodem osobowym nie przekroczył 20 minut, a dojeżdżających komunikacją zbiorową nie przekroczył 30 minut. Niemal co trzeci mieszkaniec (28%) uważał, że w okresie ostatnich dwóch lat poprzedzających badanie czas dojazdu do miejsca pracy wydłużył się. Jednocześnie 8% mieszkańców stwierdziło, że czas dojazdu do pracy zmniejszył się. Za główne przyczyny wydłużenia się czasu dojazdów do pracy respondenci uznali:

– wzrost zatłoczenia;
– modernizację i remonty dróg;
– budowę nowej sygnalizacji świetlnej.

Natomiast za główne przyczyny skrócenia czasu dojazdów do pracy uznano:

– budowę nowych dróg;
– modernizację i remonty dróg;
– powstanie nowej linii komunikacyjnej.

Podsumowanie

Niestety, w Polsce brakuje regularnych badań statystycznych dotyczących podróży do pracy. Sporadycznie podejmowane próby nie stanowią podstawy do prawidłowego wnioskowania. Wynika to z trudności określenia zarówno podmiotu, jak i przedmiotu badań. Za osoby dojeżdżające do pracy w statystykach uważa się wyłącznie osoby utrzymujące się z dochodów z pracy, pomijając inne, np. zatrudnione w szarej strefie, faktycznie jednak dojeżdżające w celu wykonywania zawodu. Ponadto w analizie nie uwzględnia się osób dojeżdżających do pracy, jeśli dojazdy te nie wykraczają poza granice zamieszkiwanej gminy. Tymczasem, szczególnie w miastach, jest to podstawowa grupa osób (osoby z obszarów wiejskich zatrudnione w miastach, zmuszone w dojazdach do pracy przekraczać granice administracyjne swoich gmin zostały uwzględnione).

Za podstawowy walor badań statystycznych prowadzonych w Polsce przez GUS można uznać określenie tendencji w zakresie kierunków przemieszczeń związanych z podjętą pracą. Ustalono bowiem, że pojawiła się nowa grupa osób młodych, które opuściły miasta przenosząc się na wieś i codziennie dojeżdżają do pracy w mieście.

Dodatkowym utrudnieniem w przeprowadzeniu prawidłowej analizy jest rozbieżność w terminach realizacji poszczególnych rodzajów badań. Pogłębione badania struktury ludności miejskiej całego kraju prowadzone są w ramach Narodowych Spisów Powszechnych, a statystyczne badania dojazdów do pracy nieregularnie, ostatnio w 2006 r. Celowe byłoby rozszerzenie Narodowych Spisów Powszechnych o tematykę dojazdów do pracy, szczególnie że są to badania prowadzone na całej populacji dorosłych mieszkańców Polski. Pozwoliłoby to na określenie tendencji w tym zakresie dla kraju i ich porównanie w ramach różnych regionów, tym bardziej że w badaniach o charakterze narodowym stosowana jest jednolita metodologia badawcza.

Jednak nawet zmodyfikowana metodologia badawcza w zakresie badań statystycznych nie będzie wystarczająca, gdyż nie pozwali na określenie sposobu podróży do pracy, ich czasu i odległości. Wydaje się zatem niezbędne uzupełnianie badań statystycznych prowadzonych w Polsce przez GUS badaniami marketingowymi prowadzonymi na szczeblach lokalnych. Jedynie wówczas można wykorzystać wyniki badań do dostosowania oferty przewozowej komunikacji miejskiej w konkretnym mieście do zmieniających się zachowań transportowych ludności, szczególnie w zakresie podróży do pracy. Warto też wskazać, że terminy badań marketingowych nie muszą pokrywać się z terminami badań statystycznych i chociaż powinny być prowadzone regularnie, to zawsze będą wynikać z potrzeb i możliwości organizacyjnych i finansowych konkretnych miast.

Literatura

Badania marketingowe „Preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni”, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdynia–Sopot 2011.

Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem, (red.) K. Kruszka, GUS, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010.

Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Raport z wyników, GUS, Departament Badań Demograficznych, Departament Pracy, Departament Handlu i Usług, Warszawa 2012.

Sytuacja gospodarstw domowych w 2011 r. w świetle wyników budżetów gospodarstw domowych, GUS, Departament Nadań Społecznych i Warunków Życia, Warszawa 31.05.2012, s. 6–11; www.gus.pl [dostęp: 30.11.2012].

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

Katarzyna Hebel[1], Marcin Wołek[2], Olgierd Wyszomirski[3]

PERCEPCJA TRANSPORTU TROLEJBUSOWEGO W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW

Streszczenie: Transport trolejbusowy to charakterystyczny element podaży transportu publicznego w wielu miastach europejskich. Na podstawie ponownej analizy danych, pochodzących z badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni z roku 2010, dokonano oceny postrzegania poszczególnych cech składających się na kompleksową ocenę podróży trolejbusem oraz autobusem. Ocena została przeprowadzona w segmentach wyodrębnionych na podstawie kryterium wieku.
Słowa kluczowe: transport miejski, transport trolejbusowy, badania marketingowe

PERCEPTION OF TROLLEYBUS TRANSPORT IN THE LIGHT OF RESEARCH ON CITIZENS' PREFERENCES AND TRANSPORT BEHAVIOUR

Abstract: Trolleybus transportation is a characteristic feature of supply side of public transport in many European cities. Based on analysis of data gathered in marketing research of preferences and transport behavior of Gdynia's citizens from 2010, an assessment of perception of particular features forming complex evaluation of trolleybus and bus trip was made. The assessment was conducted in segments, set up on the basis of age.
Keywords: urban transport, trolleybus transport, marketing research

Wprowadzenie

Trolejbusy jako środek transportu miejskiego zyskiwały na znaczeniu w czasie trudności z zaopatrzeniem w paliwa płynne (okres II wojny światowej, kry-

[1] k.hebel@zkmgdynia.pl
[2] mwol@wp.pl
[3] o.wyszomirski@wp.pl

zys naftowy lat 70. XX wieku). Obecnie eksploatowane są w ponad 300 miastach na świecie, charakteryzujących się zróżnicowanym poziomem rozwoju przestrzennego, technologicznego i akceptacją mieszkańców oraz władz odpowiedzialnych za kształtowanie rozwoju transportu miejskiego.

W miastach europejskich rola trolejbusu uległa zmniejszeniu, choć nadal stanowią one ważny element podaży transportu miejskiego w takich państwach, jak: Rosja, Ukraina, Rumunia, Włochy, Czechy czy Szwajcaria.

Do potencjalnych czynników eksploatacyjnych determinujących wykorzystanie trolejbusów w obsłudze obszarów zurbanizowanych należy zaliczyć[4]:
- mniejszą, w porównaniu z autobusami, elastyczność ruchową;
- ograniczoną możliwość zmiany układu linii;
- lepszą, w porównaniu z autobusami, dynamikę włączania się do ruchu;
- mniejszą dynamikę w trakcie jazdy spowodowaną podłączeniem do sieci trakcyjnej;
- większą zdolność do pokonywania wzniesień.

Wśród potencjalnych czynników ekonomicznych decydujących o rozwoju komunikacji trolejbusowej wymienia się:
- relatywnie wyższą, w porównaniu z autobusami, cenę taboru;
- wyższe, w porównaniu z komunikacją autobusową, koszty eksploatacyjne;
- wyższe, w porównaniu z komunikacją autobusową, koszty stałe;
- niższe, w porównaniu z komunikacją autobusową, koszty zewnętrzne.

Jednym z celów polityki transportowej Unii Europejskiej jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych m.in. poprzez zmniejszenie emisji pochodzących z transportu miejskiego. Odpowiada on za ok. 25 procent ogółu emisji wytwarzanych przez sektor transportu w Unii Europejskiej[5].

Stwarza to nowy impuls dla rozwoju transportu trolejbusowego ze względu na brak lokalnych emisji oraz wyższą efektywność energetyczną silnika elektrycznego[6]. W przypadku wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych trolejbus staje się całkowicie bezemisyjnym środkiem transportu miejskiego[7], podatnym na innowacje w zakresie magazynowania energii elektrycznej w pojeździe (baterie akumulatorowe) oraz w obrębie infrastruktury (np. superkondensatory na podstacjach trakcyjnych). Dodatkowym czynnikiem zwiększającym

---

[4] K. Grzelec, O. Wyszomirski, *Eksploatacyjne, ekonomiczne i społeczne uwarunkowania rozwoju komunikacji trolejbusowej na przykładzie Gdyni,* „Technika Transportu Szynowego" 2010, nr 5–6, s. 55.

[5] M. Rommerts, *Research and Innovation for Europe's future mobility. Developing a European Strategic Transport – Technology Plan,* Referat wygłoszony na konferencji „A new way of urban mobility planning – the concept of SUMP", Lipsk, 23.10.2012.

[6] Ch. Mi, M. Abul Masrur, D. Wenzhong Gao, *Hybrid Electric Vehicles: Principles and Applications with Practical Perpsectives,* Jon Wiley and Sons 2011, s. 2.

[7] S. Björklund, Ch. Soop, K. Rosenqvist, A. Ydstedt, *New Concepts for Trolleybuses in Sweden,* KFB Repport 2000:70, Swedish Transport and Communications Research Board, Malmö 1999, s. 1.

potencjał trolejbusu są znaczne wahania cen paliw płynnych oraz ich rozmieszczenie w krajach o relatywnie niskim poziomie stabilności politycznej.

Metodologia i zakres badań

Analizę percepcji transportu trolejbusowego przeprowadzono na podstawie wyników reprezentatywnych badań marketingowych „Preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni" przeprowadzonych w 2010 r. Były to badania przeprowadzone metodą wywiadu indywidualnego, pogłębionego, ustrukturyzowanego w gospodarstwach domowych na bazie kwestionariusza ankietowego jako instrumentu badawczego. Wywiady zostały przeprowadzone przez ankieterów z Sopockiej Pracowni Badań Społecznych działających na zlecenie Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Próbę badawczą dobrano w sposób losowy. Obejmowała ona 1% mieszkańców Gdyni, tj. 1975 respondentów w wieku 16–75 lat. Zastosowano dobór warstwowy, uwzględniający zróżnicowanie struktury mieszkańców pod względem wieku, płci oraz zamieszkiwanych dzielnic. Uzyskane wyniki zostały przetworzone przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni przy współpracy z Katedrą Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

Tematyka badań była bardzo obszerna i pozwoliła m.in. na określenie profili semantycznych poszczególnych rodzajów środków przewozowych funkcjonujących w Gdyni w ramach zintegrowanego systemu transportu miejskiego. Profil semantyczny ukazuje indywidualne preferencje respondentów w stosunku do określonych cech[8], którymi były:

- cena biletu („tani bilet" – „drogi bilet");
- czas podróży („szybki" – „wolny ");
- wygodę podróży („wygodny" – „niewygodny");
- czystość w pojeździe („czysty" – „brudny");
- punktualność („punktualny" – niepunktualny");
- bezpieczeństwo osobiste respondenta („bezpieczny" – niebezpieczny").

Porównano profil trolejbusów i autobusów z uwagi na ich zasadnicze znaczenie w obsłudze komunikacyjnej miasta. W roku 2011 trolejbusy wykonały 4851 tys. wozokilometrów, co stanowiło 28,77% ogółu pracy eksploatacyjnej transportu miejskiego na obszarze Gdyni[9]. Z analiz wykluczono Szybką Kolej

---

[8] K. Hebel, M. Wołek, *Developing The Image of Trolleybus Transportation,* [w:] *Contemporary transportation systems. Selected theoretical and practical problems. The transportation as the factor of the socio-economic development of the regions,* (red.) R. Janecki, S. Krawiec, G. Sierpiński,Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Monografia nr 386, Gliwice 2012, s. 199–208.

[9] Dodatkowo w roku 2011 trolejbusy wykonały 113 tys. wozokilometrów na obszarze Sopotu. Por.: *Sprawozdanie z wykonania budżetu miasta Gdyni za 2011 rok. Komunikacja miejska*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Gdynia, styczeń 2012, s. 1.

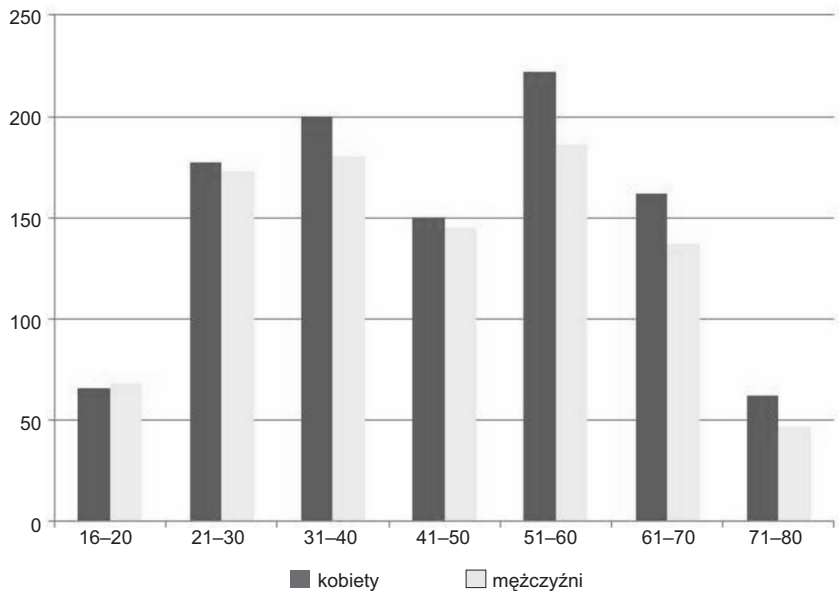
Miejską, która pełni przede wszystkim rolę integracyjną w obsłudze Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.

W rezultacie określono podobieństwa i różnice pomiędzy wizerunkiem autobusów i trolejbusów w ocenie mieszkańców Gdyni oraz ich podstawowe determinanty.

Pogłębioną analizę danych, obejmującą porównanie ocen poszczególnych cech transportu trolejbusowego i autobusowego na tle wybranych cech mieszkańców, przeprowadzono w ramach projektu TROLLEY, który jest realizowany w ramach IV Regionalnego Programu INTERREG dla Europy Środkowej i współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Liderem projektu TROLLEY jest SALZBURG AG für Energie, Verkehr und Telekomunikation z Austrii. Projekt Trolley realizowany jest przez konsorcjum obejmujące partnerów z krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Partnerstwo obejmuje m.in. przedsiębiorstwa transportowe z Salzburga (Austria), Parmy (Włochy), Eberswalde (Niemcy) oraz Szeged (Węgry), miasta, takie jak: Brno (Czechy) oraz Gdynia (Polska) i uczelnię wyższą (Uniwersytet Gdański).

Charakterystyka próby

Spośród 1975 mieszkańców 52,6% stanowiły kobiety. Struktura płciowa w poszczególnych przedziałach wiekowych została przedstawiona na rysunku 1.



Rysunek 1. Struktura płciowa mieszkańców według przedziału wiekowego

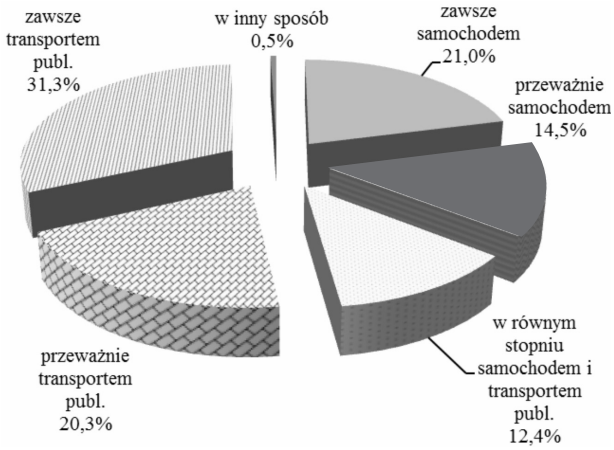
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia, kwiecień 2012.

Największe zróżnicowanie pod względem płci wykazują mieszkańcy w przedziale wiekowym 71–75 lat, w którym to udział kobiet wyniósł blisko 59% oraz w przedziałach 51–60 i 61–70 lat, które również cechują się odsetkiem kobiet wyższym niż dla całej próby.

Ze względu na dzielnice zamieszkania respondentów można podzielić na dwie grupy, mianowicie na mieszkańców dzielnic obsługiwanych przez komunikację trolejbusową oraz na mieszkańców dzielnic, które komunikacji trolejbusowej obecnie nie posiadają. W dalszej części opracowania stosowane będą odpowiednio określenia „dzielnica trolejbusowa" oraz „dzielnica nietrolejbusowa".

Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w roku 2010

Od wielu lat maleje liczba pasażerów korzystających z usług transportu miejskiego na terenie Gdyni. Jest to trend obserwowany praktycznie we wszystkich miastach krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Zasadniczą przyczyną takiego stanu rzeczy jest dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w Gdyni wyniosła w 2010 roku 452 pojazdy[10] (średnia dla całej Polski: 451 samochodów osobowych/1000 mieszkańców), choć należy podkreślić, że część spośród samochodów ciężarowych (20,7 tys. pojazdów w 2010 roku) stanowiły samochody osobowe zarejestrowane przez osoby prowadzące działalność gospodarczą jako samochody ciężarowe.



Rysunek 2. Struktura mieszkańców według sposobu realizacji podróży miejskich w Gdyni w roku 2010

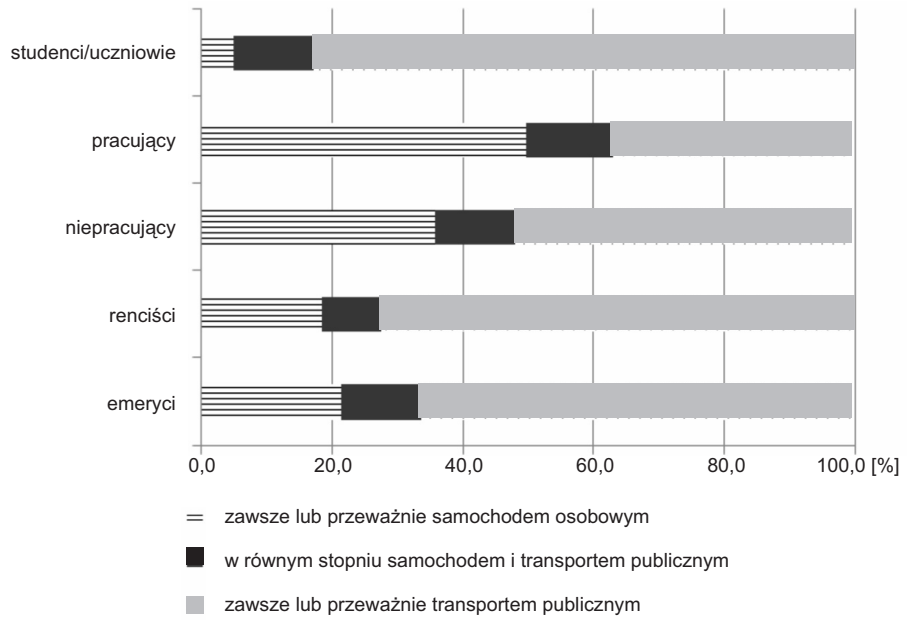
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia, kwiecień 2012.

[10] *Rocznik Statystyczny Gdyni. Gdynia 2011*, Wyd. GUS, Gdańsk 2011, s. 241.

Struktura mieszkańców według sposobu realizacji podróży miejskich została zaprezentowana na rysunku 2. Należy podkreślić fakt, iż w świetle wyników badań marketingowych aż 68,3% mieszkańców posiadało w swoim gospodarstwie domowym przynajmniej jeden samochód osobowy.

Więcej niż co 5. mieszkaniec korzystał wyłącznie z samochodu osobowego. Ponad 1/3 ogółu gdynian w podróżach miejskich korzystało wyłącznie lub przeważnie z samochodu osobowego.

W największym stopniu z samochodów osobowych korzystali pracujący (50%) oraz niepracujący (36%), podczas gdy w największym stopniu użytkownikami komunikacji zbiorowej byli studenci (83%) oraz emeryci (73%) i renciści (67%)[11], co przedstawiono na rysunku 3.

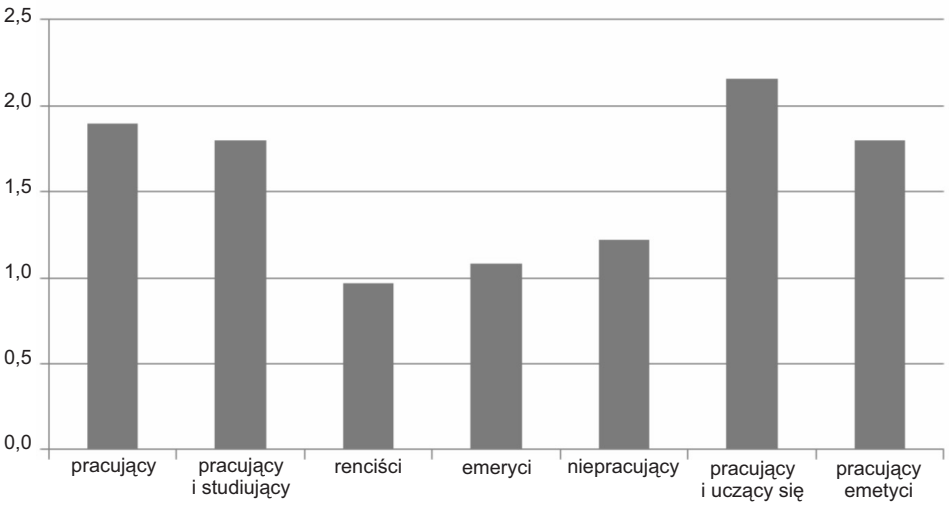


Rysunek 3. Sposób realizacji podróży miejskich w Gdyni a status społeczno-zawodowy mieszkańców w roku 2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia, kwiecień 2012.

Najbardziej mobilną grupą mieszkańców Gdyni byli pracujący i jednocześnie uczący się, którzy dziennie odbywali ponad 2 podróże. Powyżej średniej dla całej populacji (która w roku 2010 wyniosła 1,51 podróży) byli również pracujący, pracujący i jednocześnie studiujący oraz pracujący emeryci (rys. 4).

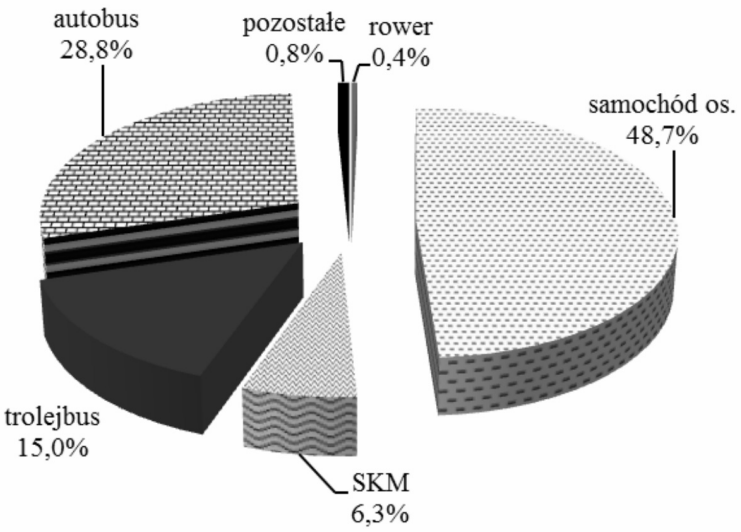
[11] *Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2010 r.*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Gdynia 2011, s. 9.



Rysunek 4. Dzienna liczba podróży mieszkańców Gdyni w roku 2010 wg statusu społeczno-zawodowego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia, kwiecień 2012.

Transport publiczny wciąż posiada duży udział w realizacji zmechanizowanych podróży mieszkańców Gdyni (z wyłączeniem przemieszczeń pieszych, rys. 5). W 2010 roku 50% ogółu podróży na terenie miasta było realizowanych transportem publicznym. Warto podkreślić, że 15% wszystkich podróży mieszk-



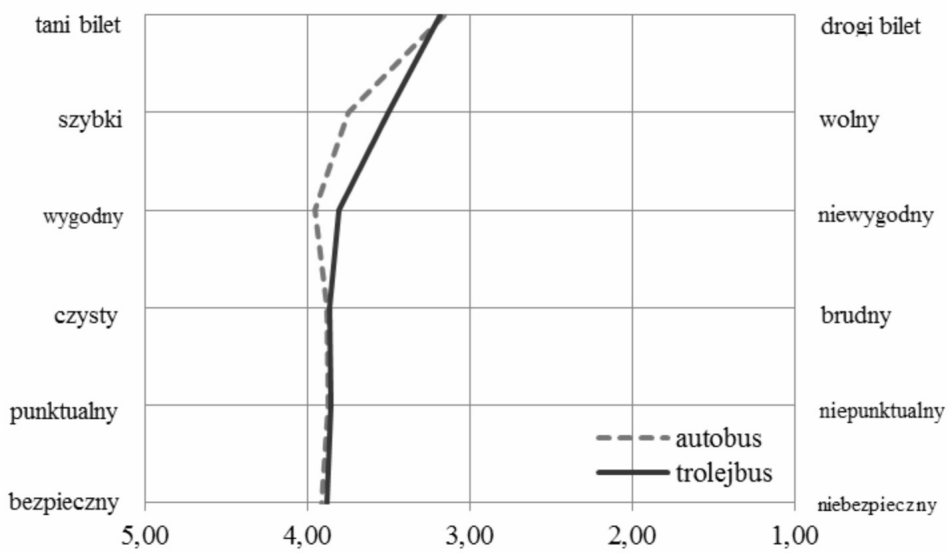
Rysunek 5. Sposób realizacji podróży miejskich w Gdyni w roku 2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia, kwiecień 2012.

kańców Gdyni była realizowana przez trolejbusy. Względnie niski udział PKP Szybkiej Kolei Miejskiej na poziomie 6% należy tłumaczyć jej niższą dostępnością przestrzenną oraz faktem, że w roku 2010 bilet metropolitalny, wdrażany przez MZKZG i umożliwiający podróż transportem miejskim (komunalnym) oraz SKM, dopiero zyskiwał na popularności. Ponadto podróże SKM są realizowane często w relacjach międzymiejskich, w obrębie obszaru metropolitalnego. Wysoki udział samochodu osobowego w podziale zadań przewozowych, sięgający 49%, jest cechą charakterystyczną systemu transportowego polskich miast. Wpływ na to mają takie czynniki, jak: stopniowy wzrost zamożności społeczeństwa, procesy suburbanizacji (*urban sprawl*) oraz zmiany kulturowe.

Ocena trolejbusów i autobusów – ogół mieszkańców

Dla przedstawienia różnic w postrzeganiu poszczególnych elementów składających się na kompleksową ocenę jakości podróży między trolejbusem a autobusem posłużono się profilem semantycznym. Z analiz wykluczono Szybką Kolej Miejską, która pełni inną rolę w obsłudze Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Profil semantyczny dla trolejbusu oraz autobusu w odniesieniu do poszczególnych cech charakteryzujących mieszkańców został przedstawiony na rysunku 6.



Rysunek 6. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla ogółu mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.

W opinii ogółu mieszkańców, zaprezentowanych na rysunku 6, ocena bezpieczeństwa podróży zarówno autobusowych, jak i trolejbusowych, jest wysoka, gdyż w obu przypadkach zostało ono ocenione na prawie 4 w skali 1–5.

Podobne zdanie mają mieszkańcy w stosunku do punktualności i czystości autobusów i trolejbusów. Istotne rozbieżności dotyczą oceny czasu podróży, dla autobusów średnia ocena wynosi 3,75, podczas gdy dla trolejbusów zaledwie 3,5. Wytłumaczeniem takiego stanu rzeczy może być z jednej strony fakt, że niemal wszystkie linie trolejbusowe w Gdyni (za wyjątkiem linii nr 31) przebiegają przez centrum miasta i przez to trolejbusy są bardziej narażone na kongestię transportową, która zmniejsza ich prędkość komunikacyjną, z drugiej natomiast wśród linii autobusowych występują linie pospieszne o wyższej prędkości komunikacyjnej.

Istotne są również rozbieżności dotyczące wygody podróży autobusowych i trolejbusowych. Podróż autobusem uważana jest za nieco wygodniejszą niż podróż trolejbusem, ale wciąż na poziomie zbliżonym do 4.

Przy ocenie wygody podróży należy pamiętać, że wszystkie trolejbusy w Gdyni to pojazdy krótkie, 12-metrowe, podczas gdy znaczna część autobusów to pojazdy przegubowe o długości 18 metrów i znacznie większej pojemności, co przekłada się na wygodę podróży szczególnie w godzinach szczytu przewozowego.

Najniżej jednak jest oceniany przez respondentów koszt podróży – na poziomie niższym niż 3,5, przy czym oceny te zrównane są dla autobusów i trolejbusów. Należy zaznaczyć że ceny biletów autobusowych i trolejbusowych były w badanym okresie w Gdyni identyczne.

Ocena trolejbusów i autobusów a wiek mieszkańców

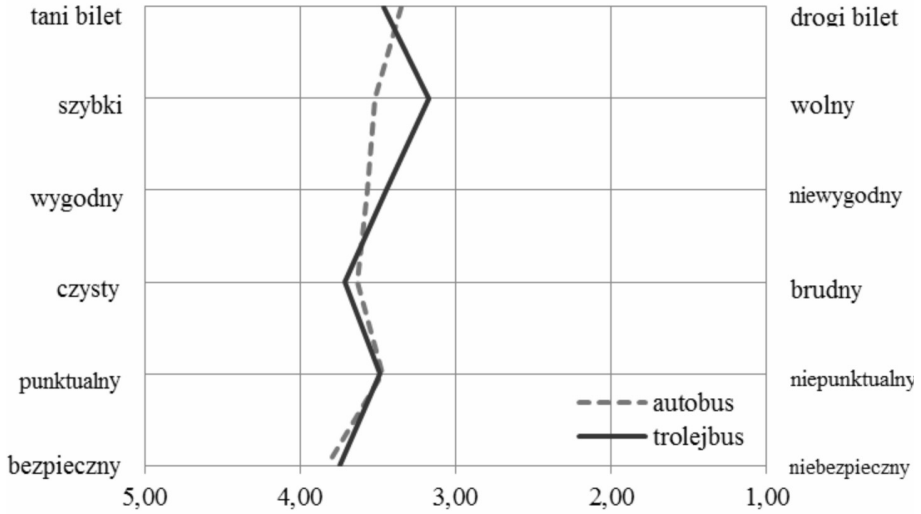
Wiek ma istotny wpływ na stosunek do parametrów jakościowych transportu autobusowego i trolejbusowego.

Mieszkańcy w wieku 16–20 lat zdecydowanie najniżej ocenili prędkość trolejbusu w porównaniu do autobusu (różnica blisko 10%). Trolejbus również zyskał wśród nich niższą ocenę w przypadku wygody podróży oraz bezpieczeństwa, zaś wyższą w odniesieniu do czystości. Ocena punktualności ukształtowała się na niemal identycznym poziomie, co przedstawia rysunek 7.

Ponadto jedynie 16–20-latkowie uważają, że podróże trolejbusem są tańsze niż autobusem. Może to wiązać się z faktem, że częściej niż inne osoby w tym przedziale wiekowym podróżują autobusami pospiesznymi, czyli droższymi. Wszystkie linie trolejbusowe w badanym okresie w Gdyni były liniami zwykłymi, o jednolitej opłacie taryfowej.

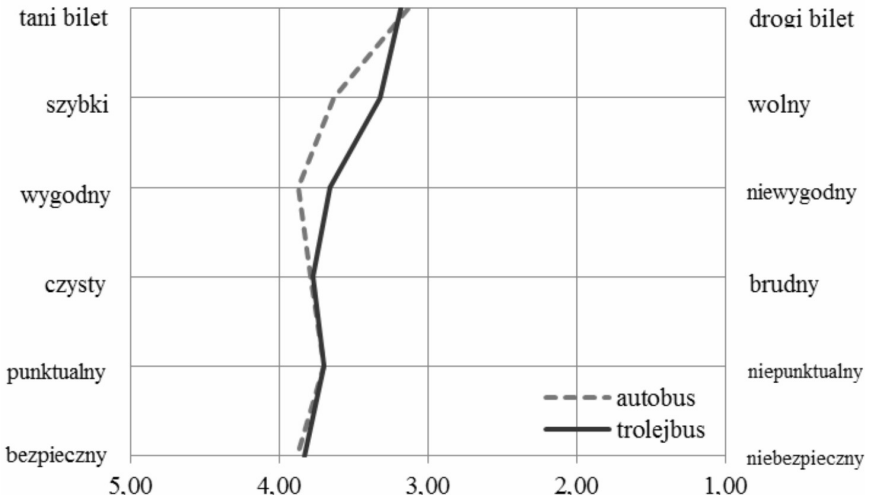
W tej grupie mieszkańców uwidoczniły się największe różnice w stosunku do ogólnych ocen średnich transportu trolejbusowego. W swych ocenach są oni

bardziej rygorystyczne niż inni. Szczególnie wyraźnie widoczne jest to w ocenie punktualności i wygody oraz prędkości.



Rysunek 7. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla mieszkańców w wieku 16–20 lat

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.



Rysunek 8. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla mieszkańców w wieku 21–30 lat

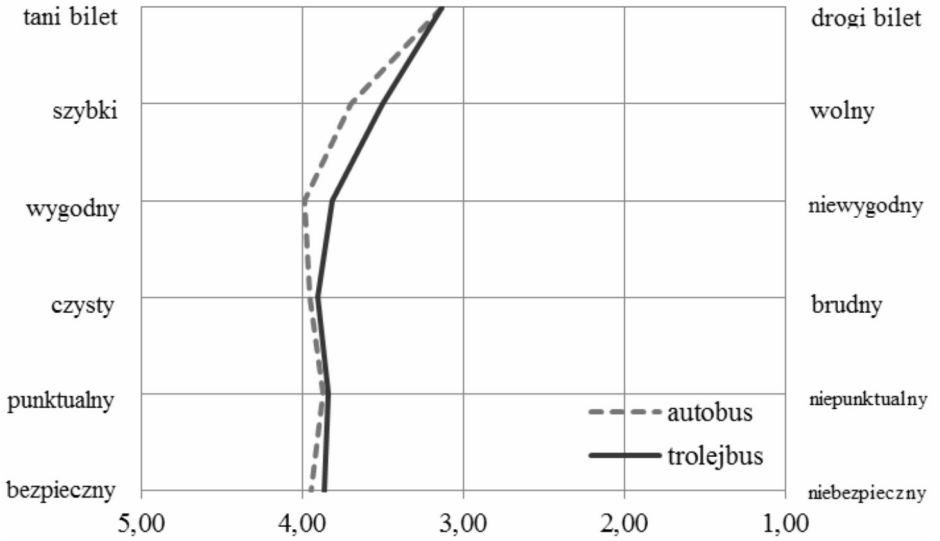
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.

Największe różnice w ocenie wygody podróży pomiędzy autobusem i trolejbusem dostrzegają osoby w wieku 21–30 lat. Nieznacznie gorzej w odniesieniu

do trolejbusów osoby w wieku 21–30 lat oceniły bezpieczeństwo i czystość w pojazdach (rys. 8).

W stosunku do ogólnych średnich ocen transportu trolejbusowego, 21–30-latkowie niżej ocenili wszystkie badane cechy, choć znaczne różnice cechowały przede wszystkim prędkość, wygodę oraz punktualność.

Mieszkańcy w wieku 31–40 lat gorzej ocenili prędkość trolejbusu w stosunku do autobusu, zbliżona różnica w ocenach (na niekorzyść trolejbusu) cechowała również wygodę. Praktycznie wszystkie elementy składające się na ocenę podróży zostały ocenione gorzej w przypadku trolejbusu, za wyjątkiem kosztu podróży (rys. 9). Jest to również grupa, której średnia ocena poszczególnych cech trolejbusu najmniej różni się od średnich ocen dla całej próby badawczej.

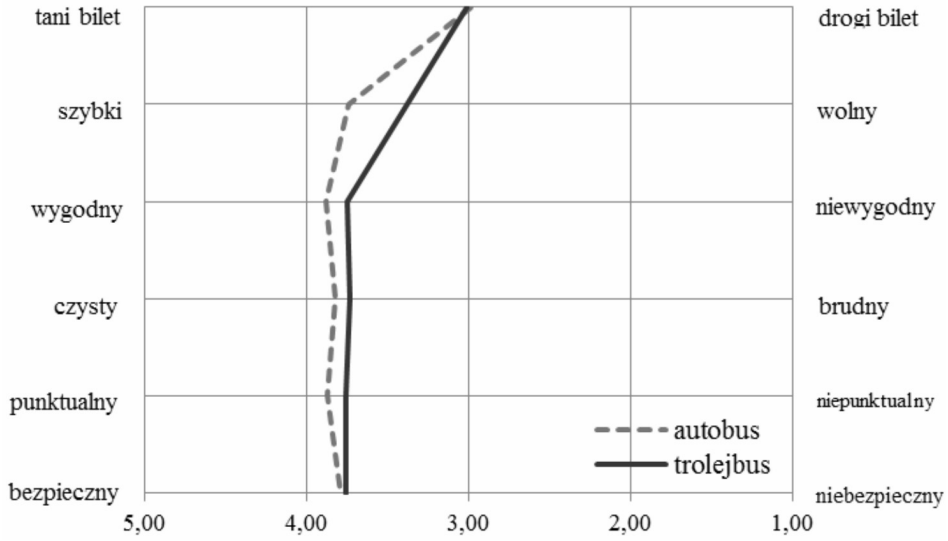


Rysunek 9. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla mieszkańców w wieku 31–40 lat

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.

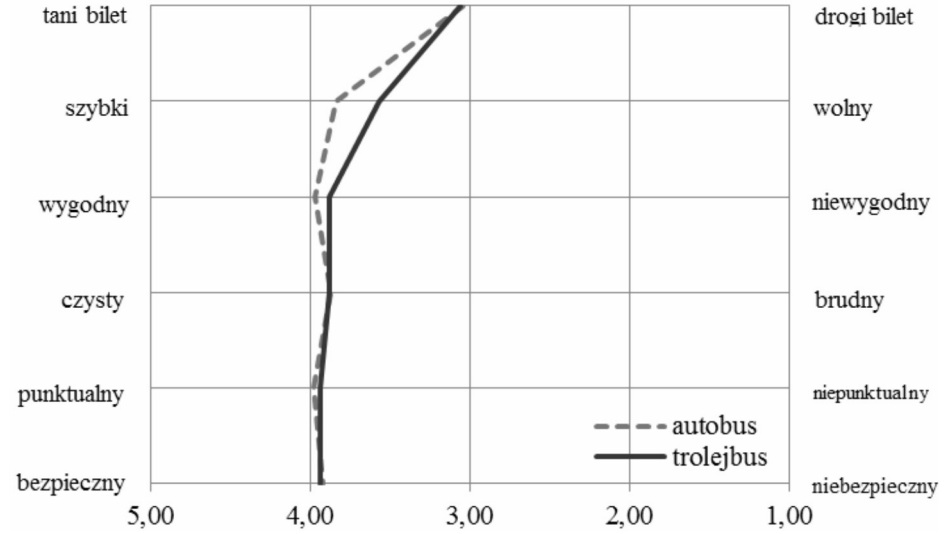
Również wśród mieszkańców w wieku 41–50 lat dostrzegalna jest niższa ocena elementów podróży trolejbusem (rys. 10). Jest ona także niższa w porównaniu do ogólnej oceny transportu trolejbusowego przez respondentów w tym wieku w zakresie kosztu podróży, prędkości, czystości oraz bezpieczeństwa.

Oceny transportu trolejbusowego i autobusowego w odniesieniu do kosztu podróży, czystości oraz punktualności są w przypadku mieszkańców w wieku 51–60 lat niemal identyczne (rys. 11). Co więcej, w przypadku tej grupy wiekowej średnie oceny poszczególnych cech są nieznacznie wyższe w relacji do ogólnych średnich ocen transportu trolejbusowego (za wyjątkiem kosztu podróży).



Rysunek 10. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla mieszkańców w wieku 41–50 lat

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.

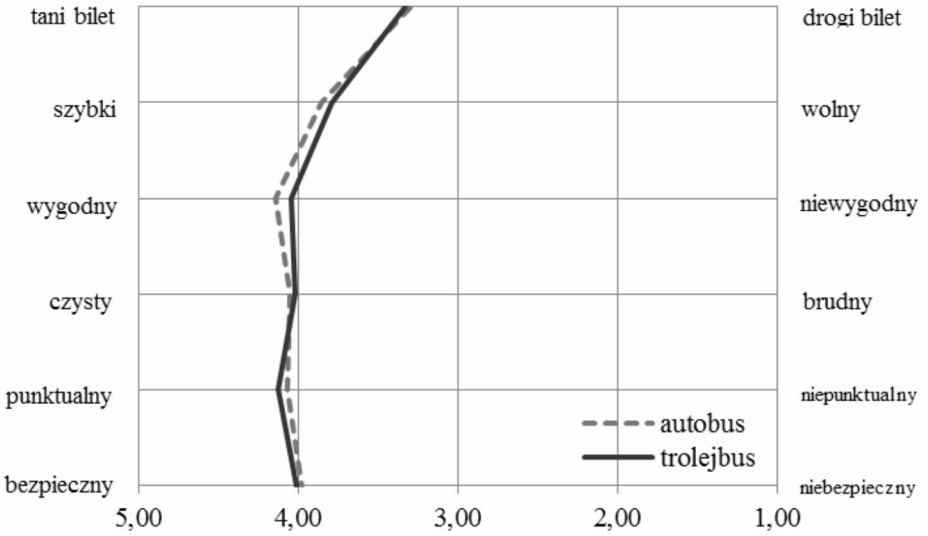


Rysunek 11. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla mieszkańców w wieku 51–60 lat

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.

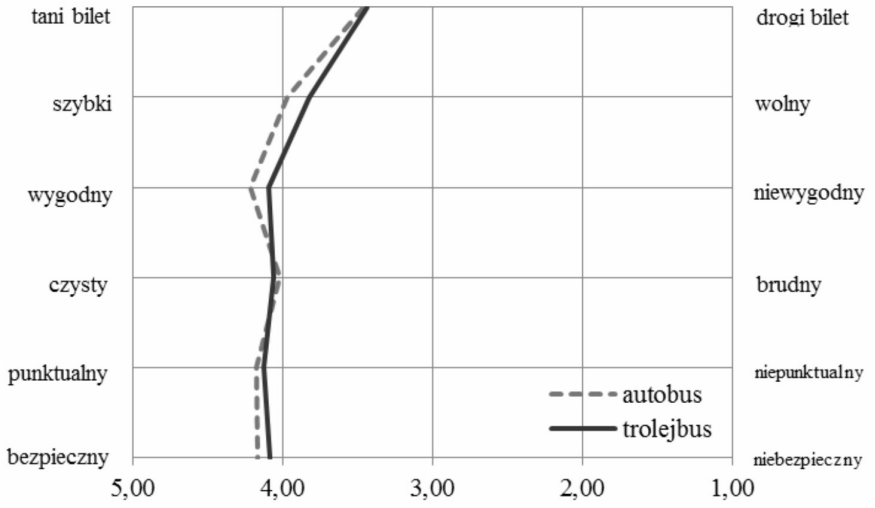
Osoby w wieku 61–70 lat wysoko oceniły bezpieczeństwo, punktualność, czystość oraz wygodę podróżowania trolejbusami i autobusami (rys. 12). W ocenie tych elementów między trolejbusem a autobusem występują nieznaczne

różnice, podobnie jak w przypadku prędkości. Ta grupa osób znacznie wyżej ocenia trolejbus na tle ogólnych średnich ocen transportu trolejbusowego zaprezentowanych na rysunku 6, szczególnie zaś w odniesieniu do prędkości, punktualności oraz wygody.



Rysunek 12. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla mieszkańców w wieku 61–70 lat

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.



Rysunek 13. Profil semantyczny autobusu i trolejbusu dla ogółu mieszkańców w wieku 71–75 lat

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia w ramach projektu TROLLEY, kwiecień 2012.

Mieszkańcy w wieku 71–75 lat wyżej oceniają trolejbus niż autobus pod względem czystości, natomiast nieznacznie gorzej pod względem punktualności i kosztu podróży. Wyraźniejsza różnica na korzyść autobusu zaznacza się w ocenie takich cech, jak: bezpieczeństwo, wygoda oraz prędkość (rys. 13). Jest to jednak grupa mieszkańców, która niezwykle wysoko ocenia trolejbus na tle średnich ocen dla całej próby. Dotyczy to zwłaszcza prędkości podróży i wygody oraz kosztu i punktualności.

Podsumowanie

Na podstawie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni można stwierdzić, że ogólna percepcja trolejbusu jest gorsza niż autobusu w zakresie wygody i prędkości podróży oraz identyczna w zakresie bezpieczeństwa, punktualności, czystości oraz kosztu podróży.

Różnice w percepcji trolejbusu i autobusu na niekorzyść tego pierwszego środka transportu w zakresie komfortu i prędkości mogą wynikać z następujących przyczyn:

– w okresie badań wśród trolejbusów 40% taboru stanowiły jeszcze pojazdy wysokopodłogowe o rozruchu oporowym ograniczającym płynność jazdy, natomiast prawie wszystkie autobusy były już niskopodłogowe;
– wśród linii autobusowych część funkcjonowała jako linie pospieszne o większej prędkości komunikacyjnej.

Wiek mieszkańców jako kryterium ich segmentacji w roli użytkowników transportu publicznego wpływa przede wszystkim na ocenę stopnia spełnienia określonych wymagań dotyczących poszczególnych środków transportu. Tylko w niewielkim zakresie determinuje odmienną percepcję trolejbusów i autobusów, a mianowicie:

– w segmencie mieszkańców młodych, tj. w wieku do 40 lat bezpieczeństwo podróży trolejbusem zostało ocenione gorzej niż autobusem;
– w segmencie mieszkańców w wieku 41–50 lat występuje gorszy odbiór trolejbusów niż autobusów pod względem punktualności i czystości;
– w segmencie mieszkańców w wieku 61–70 lat prawie nie występuje różnica w percepcji prędkości obu porównywanych środków transportu.

Literatura

Badania marketingowe „Preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni”, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdynia–Sopot 2011.

Björklund S., Soop Ch., Rosenqvist K., Ydstedt A., *New Concepts for Trolleybuses in Sweden*, KFB Repport 2000:70, Swedish Transport and Communications Research Board, Malmö 1999.

Grzelec K., Wyszomirski O., *Eksploatacyjne, ekonomiczne i społeczne uwarunkowania rozwoju komunikacji trolejbusowej na przykładzie Gdyni*, „Technika Transportu Szynowego" 2010 nr 5–6.

Hebel K., Wołek M., *Developing The Image Of Trolleybus Transportation*, [w:] *Contemporary transportation systems. Selected theoretical and practical problems. The transportation as the factor of the socio-economic development of the regions*, (red.) R. Janecki, S. Krawiec, G. Sierpiński, *Wydawnictwo Politechniki Śląskiej*, Monografia nr 386, Gliwice 2012, s. 199–208.

Mi Ch., Abul Masrur M., Wenzhong Gao D., *Hybrid Electric Vehicles: Principles and Applications with Practical Perpsectives*, Jon Wiley and Sons, 2011.

Rocznik Statystyczny Gdyni. Gdynia 2011, Wyd. GUS, Gdańsk 2011.

Rommerts M., *Research and Innovation for Europe's future mobility. Developing a European Strategic Transport – Technology Plan,* Referat wygłoszony na konferencji „A new way of urban mobility planning – the concept of SUMP", Lipsk, 23.10.2012.

Sprawozdanie z wykonania budżetu miasta Gdyni za 2011 rok. Komunikacja miejska, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Gdynia, styczeń 2012.

RECENZJA
REVIEW

ZESZYTY NAUKOWE WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO

Ekonomika Transportu i Logistyka Nr 44 (2012)

TRANSPORT LOTNICZY – EKONOMIKA I ORGANIZACJA

Autorzy: Danuta Rucińska, Andrzej Ruciński, Dariusz Tłoczyński
Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, ss. 302

AIR TRANSPORT – ECONOMIC AND ORGANIZATION

Authors: Danuta Rucińska, Andrzej Ruciński, Dariusz Tłoczyński
Ed. University of Gdańsk, Gdańsk 2012, pp. 302

Do rąk czytelników trafia znakomite, kompleksowe i ciekawe opracowanie dotyczące problematyki transportu lotniczego – jego ekonomiki i organizacji. Jest to jedyne w polskiej literaturze przedmiotu tak wszechstronne ujęcie zagadnień związanych z funkcjonowaniem gałęzi i rynku usług lotniczych. Szczególnym walorem opracowania jest prezentacja współczesnych zagadnień, a zatem funkcjonowania transportu lotniczego i związanych z nim problemów w XXI wieku. Podkreślenia wymaga fakt aktualności publikacji ze względu na skalę liberalizacyjnych i deregulacyjnych przeobrażeń transportu lotniczego w ostatnich dziesięcioleciach i ich efektów.

W recenzowanej publikacji wyeksponowano bardzo ważne dla gałęzi i jej rynku sekwencje tematyczne, które autorzy rozwinęli w ośmiu następujących rozdziałach:

1. Transport lotniczy jako dziedzina gospodarowania.
2. Środki pracy transportu lotniczego.
3. Funkcjonowanie rynku usług lotniczych.
4. Funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu lotniczego.
5. Konkurencja i współpraca w transporcie lotniczym.
6. Badania marketingowe na rynku usług lotniczych.
7. Wykorzystanie instrumentarium marketingu na rynku usług lotniczych.
8. Polityka transportowa a transport lotniczy.

Przyjęta przez autorów sekwencja prezentacji zagadnień jest merytorycznie logiczną konstrukcją, w której przedstawiono zarówno sferę realną, jak i regulacyjną transportu lotniczego. W publikacji scharakteryzowano najważniejsze

problemy związane z funkcjonowaniem gałęzi w warunkach globalizacji, regionalnej integracji i gospodarki rynkowej. Począwszy od ogólnych zagadnień oraz przedstawienia podstawowych pojęć i zagadnień w pierwszym rozdziale, poprzez charakterystykę środków pracy gałęzi, elementów oraz uwarunkowań funkcjonowania rynku usług lotniczych w rozdziałach następnych, skoncentrowano się na problematyce konkurencji i współpracy w transporcie lotniczym. Zaprezentowano też problemy związane z badaniami i wykorzystaniem instrumentów marketingu w celu efektywnego gospodarowania na konkurencyjnym rynku. Wreszcie przedstawiono instrumenty polityki transportowej stwarzające warunki do funkcjonowania gałęzi transportu oraz miejsce transportu lotniczego w polityce transportowej państwa. Właśnie w ostatnim, ósmym rozdziale opracowania, czytelnicy mają możliwość zapoznania się z problematyką polityki „otwartego nieba", kształtowania infrastruktury lotniczej w Polsce, wybranymi zagadnieniami zarządzania europejską przestrzenią powietrzną, a wreszcie perspektywami rozwoju gałęzi i rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji i kryzysowej sytuacji w drugiej dekadzie bieżącego stulecia.

Szczególnie warte podkreślenia jest odniesienie rozważań do polskiego rynku usług lotniczych. Są one wyczerpująco egzemplifikowane przykładami przybliżającymi czytelnikowi obraz współczesnego polskiego transportu lotniczego, jego dynamicznego rozwoju i dostosowania do potrzeb zgłaszanych przez użytkowników.

Bardzo ważnym i użytecznym elementem publikacji jest słowniczek pojęć, skrótów i oznaczeń, przybliżający semantykę lotniczą, terminy i pojęcia z praktyki lotniczej, w tym zwroty stosowane w procedurach lotniczych.

Opracowanie, choć zdefiniowane jako podręcznik, powinno być wykorzystywane zarówno przez teoretyków, jak i praktyków zajmujących się problematyką transportu lotniczego. Niniejszy podręcznik, jako kompendium wiedzy podstawowej o tej gałęzi, jest cennym zbiorem fundamentalnej, aktualnej wiedzy o funkcjonowaniu rynku usług lotniczych, badaniach marketingowych tej dynamicznej struktury i jej otoczenia kreowanego przez politykę transportową państwa.

O merytorycznym bogactwie i użyteczności stanowi autorski skład publikacji. Jej autorzy są wysoko specjalizowanymi pracownikami nauki zajmującymi się teoretyczną stroną prezentowanych zagadnień, a także posiadają praktyczną wiedzę w zakresie funkcjonowania transportu lotniczego. Zatem w szczególności zachęcam studentów do zapoznania się z treścią opracowania.

Opracowanie to jest także fascynującą beletrystyką dla niespecjalistów. Może być inspiracją do głębszego zainteresowania się transportem lotniczym i jego rynkiem oraz zasadami jego funkcjonowania. Jest godny polecenia społeczności korzystającej z oferowanych na rynku usług lotniczych, a zatem pasażerów i kontrahentów usług świadczonych przez przewoźników i porty lotnicze.

Ponadto uważam, że tej rangi podręcznik (publikacja zwarta), z uwagi na dynamikę rozwoju prezentowanej gałęzi transportu i jej znaczenie dla gospodarki i społeczeństwa, a w szczególności na lukę wydawniczą z zakresu podjętej przez autorów problematyki mógłby, w miarę możliwości, być wydawany w co najmniej rocznych okresach czasu w wydawnictwie lokalnym. Rekomendowałbym też, z uwagi na znaczenie badawczego profilu Katedry Rynku Transportowego i jego uznanie w środowisku – opublikowanie recenzowanej książki w wydawnictwie ogólnopolskim.

Zdzisław Kordel