



**HANNA GŁUCH**

NR ALBUMU: 221219

**EWOLUCJA OFERTY PRZEWOZOWEJ  
W SEGMENTCIE PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW  
KOLEJOWYCH W POLSCE**

Praca magisterska napisana  
pod kierunkiem  
dr Marty Mańkowskiej

.....  
(data i podpis promotora)

Hasła identyfikacyjne:

1. Transport lądowy
2. Strategie transportowe

## OŚWIADCZENIE STUDENTA

HANNA GŁUCH  
imię i nazwisko studenta

221219  
nr albumu

Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania .....

Kierunek Logistyka .....

Poziom*	Profil*	Forma*
studia drugiego stopnia	ogólnoakademicki	stacjonarne

oświadczam, że moja praca pt.: EWOLUCJA OFERTY PRZEWOZOWEJ W SEGMENTCIE PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

- została napisana przeze mnie samodzielnie,
- nie narusza praw autorskich w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1231 ze zm.) oraz dóbr osobistych chronionych prawem,
- nie zawiera danych i informacji, które uzyskałem w sposób niedozwolony,
- nie była podstawą nadania tytułu zawodowego ani mnie ani innej osobie.

Ponadto oświadczam, że treść pracy przedstawionej przeze mnie do egzaminu dyplomowego, zawarta na przekazywanym nośniku elektronicznym, jest identyczna z jej wersją drukowaną.

.....dnia.....  
(miejscowość) (podpis)

## OŚWIADCZENIE

Wyrażam zgodę na udostępnianie mojej pracy dyplomowej pt. EWOLUCJA OFERTY PRZEWOZOWEJ W SEGMENTCIE PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

.....dnia.....  
(miejscowość) (podpis)

# SPIS TREŚCI

<b>WSTĘP .....</b>	<b>4</b>
<b>ROZDZIAŁ I PASAŻERSKI TRANSPORT KOLEJOWY W TEORII EKONOMIKI I ORGANIZACJI TRANSPORTU .....</b>	<b>6</b>
1.1. Transport kolejowy jako element systemu transportowego.....	6
1.2. Transport kolejowy w obsłudze ruchu pasażerskiego.....	11
1.3. Konkurencja i kooperacja na rynku pasażerskich przewozów kolejowych.....	15
<b>ROZDZIAŁ II RYNEK PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH W POLSCE NA TLE RYNKU UNII EUROPEJSKIEJ .....</b>	<b>24</b>
2.1. Transport kolejowy w europejskim systemie transportowym .....	24
2.2. Charakterystyka europejskiego rynku pasażerskich przewozów kolejowych ..	30
2.3. Charakterystyka polskiego rynku pasażerskich przewozów kolejowych .....	38
<b>ROZDZIAŁ III POSTULOWANE KIERUNKI DOSKONALENIA OFERTY PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH W POLSCE.....</b>	<b>45</b>
3.1. Analiza aktualnej oferty przewozowej w segmencie pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce.....	45
3.2. Ocena i rekomendacje zmian oferty pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce w świetle wyników badań ankietowych .....	57
<b>WNIOSKI.....</b>	<b>74</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>76</b>
<b>SPIS TABEL .....</b>	<b>80</b>
<b>SPIS RYSUNKÓW .....</b>	<b>81</b>

## WSTĘP

Od początków rozwoju cywilizacji podróżowanie stanowiło dla ludzkości nieodzowny element pozwalający na jego rozwój oraz przetrwanie. Wraz z upływem lat oraz zmianą trybu życia z koczowniczego na osiadły, ludzkość zaczęła podróżować ze względu na chęć odkrywania nowych nieznanych jeszcze lądów oraz kultur. Współcześnie ludzie podróżują w celach wypoczynkowych, biznesowych oraz związanych z migracją. Transport kolejowy jest jedną z najstarszych gałęzi transportu obsługujących ruch pasażerski motywowany różnymi celami podróży. Wraz z postępowaniem technologicznym w transporcie oraz intensyfikacją zjawiska konkurencji międzygałęziowej nieustannie zmienia się oferta przewozowa w segmencie pasażerskich przewozów kolejowych.

Celem niniejszej pracy jest wskazanie pożądanego kierunku zmian w ofercie przewozowej pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w świetle opinii użytkowników kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce.

Określono następujące pytania badawcze, które przyczyniły się do realizacji celu głównego pracy:

1. Jaką pozycję konkurencyjną ma transport kolejowy na rynku przewozów pasażerskich?
2. Jakie relacje kooperacyjne łączą transport kolejowy z innymi gałęziami transportu w obsłudze ruchu pasażerskiego?
3. Czy polski system transportu kolejowego zintegrowany jest z europejskim systemem transportowym?
4. Jak funkcjonuje rynek kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce oraz UE?
5. Jak ustrukturyzowana jest aktualna oferta usług pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce?
6. Jak pasażerowie oceniają aktualną ofertę transportu kolejowego w Polsce?

Strukturę pracy tworzą trzy rozdziały, wstęp, wnioski oraz spisy.

Rozdział pierwszy ma charakter teoretyczny i poświęcony jest podstawowym zagadnieniom związanym z aspektami ekonomicznymi i zarządczymi funkcjonowania transportu kolejowego w systemie transportowym w segmencie przewozów pasażerskich. W rozdziale przedstawiono również problematykę konkurencji oraz kooperacji transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu na rynku przewozów pasażerskich.

W rozdziale drugim, analitycznym, scharakteryzowano europejską sieć transportu kolejowego oraz dokonano charakterystyki rynku pasażerskiego transportu kolejowego w

Polsce na tle rynku UE. W szczególności opisano i zobrazowano infrastrukturę transportu kolejowego, podmioty rynkowe oraz wielkość i strukturę przewozów pasażerskich.

Rozdział trzeci jest rozdziałem badawczo-postulatywnym. W pierwszej części rozdziału zaprezentowano wyniki analizy aktualnej oferty usług pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce na podstawie danych wtórnych (raportów i analiz rynkowych, roczników statystycznych, materiałów przewoźników kolejowych). W drugiej części rozdziału przedstawiono wyniki autorskich badań ankietowych, które pozwoliły na zebranie opinii pasażerów na temat jakości usług oraz określenie kierunków zmian w ofercie przewozowej transportu kolejowego w Polsce.

Baza źródłowa pracy została stworzona w oparciu o publikacje naukowe z zakresu ekonomiki i organizacji transportu, inne materiały źródłowe oraz badania własne.

# ROZDZIAŁ I

## PASAŻERSKI TRANSPORT KOLEJOWY W TEORII EKONOMIKI I ORGANIZACJI TRANSPORTU

### 1.1. Transport kolejowy jako element systemu transportowego

Transport (przenosić, przewozić, przeprowadzać) jest to przemieszczenie osób bądź ładunków z punktu A do punktu B przy pomocy odpowiednich środków i celowa działalność ludzka wyodrębniona technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie z innych działalności, wykonywana przy użyciu wyspecjalizowanych urządzeń<sup>1</sup>. Wyróżnić można dwie podstawowe klasyfikacje transportu: pionową i poziomą. Pierwsza dotyczy podziału transportu według środowiska drogi i techniki poruszania się po niej, czyli w układzie gałęziowym transportu, i wyróżnia transport: kolejowy, samochodowy, wodny śródlądowy, morski oraz lotniczy. Druga klasyfikacja koncentruje się na rodzajach transportu, kategoryzowanych według:

- przedmiotu przewozu (przewóz osób/ładunków);
- formy własności (sektor publiczny/prywatny);
- stopnia dostępności (publiczny/własny);
- celu działania (zarobkowy/niezarobkowy);
- funkcjonalności (regularna/nierregularna);
- obszaru i zasięgu działania (krajowy/międzynarodowy/międzywojewódzki/regionalny/osiedlowy);
- organizacji przewozów (bezpośrednia/pośrednia)<sup>2</sup>.

Transport kolejowy zaliczany jest do gałęzi transportu lądowego i ma za zadanie przemieścić osoby bądź ładunki poprzez docelowe środki po specjalnie do tego przystosowanym torowisku, a konkretnie linii kolejowej<sup>3</sup>.

Gałąź jaką jest transport kolejowy łączy się z wieloma pojęciami, których nie używa się w geografii ekonomicznej, przedstawione są w tabeli 1.1.

---

<sup>1</sup>S. Marksiuk, *Infrastruktura logistyczna w transporcie*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2011 s. 7-8.

<sup>2</sup>*Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, I. Urbanyi-Popiołek (red.), Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013, s. 10-11.

<sup>3</sup>I. Urbanyi-Popiołek (red), op. cit., s. 12-13., s. 47.

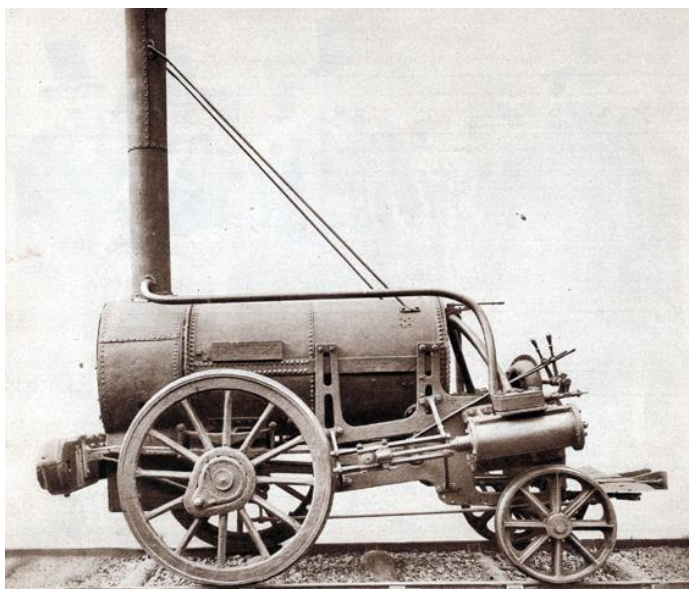
**Tabela 1.1. Podstawowe pojęcia transportu kolejowego**

Pojęcie	Definicja
Droga kolejowa (szynowa)	Nawierzchnia kolejowa z podtorzem, gruntem oraz inżynierskimi budowlami, na którym jest ulokowana.
Linia kolejowa	Nazywa się drogę kolejową, posiadającą początek i koniec oraz przyległy pas gruntu, na nią składają się odcinki linii, budynki, budowle, urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami.
Odcinek linii kolejowej	Część zawarta pomiędzy węzłami kolejowymi, punktem początkowym albo końcowym linii kolejowej i najbliższym węzłem.
Koleje	Drogi kolejowe wraz z przeznaczonymi do ich eksploatacji budowlami, urządzeniami i przemieszczającym się po tych drogach tabor, mającym za zadanie przewóz osób i towarów.
Sieć kolejowa	Układ połączonych ze sobą linii kolejowych, terminali i stacji kolejowych oraz wszelkiego rodzaju ciągłego wyposażenia, które jest niezbędne do zagwarantowania bezpiecznej i stałej eksploatacji systemu kolejowego.
Bocznica	Droga kolejowa, która jest połączona z linią kolejową w celu załadunku bądź wyładunku wagonów albo wykonywania czynności związanych z eksploatacją taboru kolejowego, tyczy się to przykładowo postojów, naprawy itp.
Węzeł kolejowy	Inaczej stacja lub przystanek, gdzie zbiegają się linie przynajmniej z trzech kierunków.
Koleje przemysłowe	Wchodzące w skład kolei użytku prywatnego w okresie międzywojennym, a w latach 1945-97 w skład użytku niepublicznego. Wyłącznie do użytku eksploatujących jednostek.

Koleje piaskowe	Wchodzące w skład kolei użytku niepublicznego, zarządzają nimi Minister Górnictwa i Energetyki.
Koleje publiczne	Mówiące o przewozie ładunków i osób.

Źródło: A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010*. Prace Geograficzne-Polska Akademia Nauk, Warszawa 2013.

Geneza transportu kolejowego ma swój początek już w latach 50. XVI w. W Anglii i w tym samym czasie w Niemczech zaczęła się praca nad budową drewnianych torów, po których wagony były przemieszczane dzięki zwierzętom pociągowym takim jak: koń, bydlę, lama, osioł, muł<sup>4</sup>. Pierwsza współczesna i zbiorowa linia kolejowa na trasie Stockton – Darlington została utworzona w 1825 r. w Walii, zaś George Stephenson skonstruował lokomotywę parową o nazwie „Rakieta” w roku 1829, którą przedstawia rysunek 1.1<sup>5</sup>.



**Rysunek 1.1. Lokomotywa parowa**

Źródło: Primar History,

[https://www.bbc.co.uk/schools/primaryhistory/famouspeople/george\\_stephenson/images/stephenson\\_rocket.jpg](https://www.bbc.co.uk/schools/primaryhistory/famouspeople/george_stephenson/images/stephenson_rocket.jpg)

(dostęp 10.10.2021 r.).

W Polsce kluczową datą w rozwoju transportu kolejowego jest 24 września 1926 roku gdy swoją działalność rozpoczęły Polskie Koleje Państwowe, rozporządzenie wydał Ignacy

<sup>4</sup>G. Mallard, S. Glaister, *Transport Economics. Theory, application and policy*, Palgrave Macmillan Ltd., Londyn 2010, s. 3-4.

<sup>5</sup>Ibidem, s. 3-4 oraz A. Piskozub, *Transport w dziejach cywilizacji*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 1999, s. 154-155.



Mościcki. Pierwsza linia kolejowa zaczęła funkcjonować w 1842 r., będąca linią żelazną na granicach Polski, a najwcześniejszym połączeniem była trasa Warszawa – Grodzisk Mazowiecki o nazwie „Wiedenki” w roku 1845. Linia na odcinku Kraków – Zagłębie Górnoszląskie pojawiła się najpóźniej. Niepodległa Polska zajęła aż 15947 km żelaznych dróg, a dokładniej patrząc od Rosji 7362 km, następnie od Austro-Węgier 4357 km i kończąc na Prusach 4228 km<sup>6</sup>.

Współcześnie wyróżnić można kategorie linii kolejowej do użytku publicznego znaczenia ogólnego i miejscowego. Te pierwsze dzielą się na magistralne (łącznie stolicę państwa z dużymi ośrodkami handlowo-przemysłowymi); pierwszorzędne (łącznie linie magistralne z przemysłowymi regionami); drugorzędne (łącznie oddzielone miejsca kilku linii pierwszorzędnych). Do linii znaczenia miejscowego zaliczyć można koleje wąskotorowe przewożące pasażerów jak i ładunki na pewnym określonym terenie<sup>7</sup>. Najpowszechniejszą szerokością torów jest szerokość normalnotorowa, wynosząca 1435 mm, stworzona przez wcześniej już wspomnianego George’a Stephensona<sup>8</sup>. Linie o szerokości 1520 mm/1524 mm, czyli szerokotorowe zobaczyć można w krajach tj. Rosja, Azja Środkowa, Europa Wschodnia itp<sup>9</sup>. Ostatnie linie – wąskotorowe – o szerokości 600, 750 i 1000 mm, powstające tam gdzie nie ma możliwości wybudowania torów o określonych parametrach transportu kolejowego<sup>10</sup>. W 2020 roku w Polsce normalnotorowe linie kolejowe wynosiły łącznie 18893,3 km długości, a szerokotorowe 567,3 czyli łączna długość to 19461 km<sup>11</sup>.

Linie kolejowe przechodzą przez różne ukształtowanie terenu. Nizinne, czyli obszar, na którym znajdują się wzniesienia nieprzekraczające 5-10‰, a promienie łuków muszą się mieścić w 400-1200 m. Kolejne to linie kolejowe podgórskie, których wzniesienia maksymalnie są w przedziale od 10 do 15‰, a promienie łuków 600-250 m. Ostatnie górskie – 30‰ lub więcej wynosi pochylenie, promienie łuków w przedziale 300-180 m.

Inną klasyfikacją linii kolejowych jest podział na<sup>12</sup>:

- jedno-, dwu- i wielotorowe;

---

<sup>6</sup>A. Wielądek, *Historia i przyszłość kolei w Polsce*, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie, 2016, s. 257-258.

<sup>7</sup>*Encyklopedia*, <https://kolej.mkm.szczecin.pl/encyklopedia/klaslinii> (dostęp 10.10.2021 r.).

<sup>8</sup>A. Sołowczuk, *Podstawy dróg kolejowych*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1999, s. 12.

<sup>9</sup>*Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 70.

<sup>10</sup>A. Sołowczuk, op. cit., s. 12-13.

<sup>11</sup>UTK, <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/linie-kolejowe/17665,Linie-kolejowe-2020.html> (dostęp 05.03.2022 r.).

<sup>12</sup>*Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 70.

- mające blokadę samoczynną, półsamoczynną oraz bez żadnej blokady;
- zelektryfikowane i nieelektryfikowane;
- z urządzeniami samoczynnego hamowania maszyn modelu punktowego i ciągłego oraz bez tych urządzeń.

Transport kolejowy jest szczególnie atrakcyjny w obsłudze średnich i długi tras w zakresie przewozów osób – o prędkości od 200 do 250 km/h lub ładunków – do 120 km/h. Kolejnym wyróżnikiem jest możliwość przewożenia dużej masy towarowej jak i pasażerów, a dokładniej w pociągach dalekobieżnych wyznaczonych jest około 54-72 miejsc siedzących przypadających na jeden wagon, natomiast w regionalnych miejsca siedzące wynoszą ok. 280 w wieloczlonowym zespole trakcyjnym (trakcji zwielokrotnionej).

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1998 roku określone zostały minimalne oraz maksymalne wytyczne linii kolejowej przedstawione w tabeli 1.2.

**Tabela 1.2. Parametry eksploatacyjne transportu kolejowego w Polsce**

Lp.	Kategoria linii kolejowej	Obciążenie przewozami T [Tg/rok]	Prędkość maks. $V_{max}$ [km/h]	Prędkość maks. pociągów towarowych $V_t$ [km/h]	Dopuszczalne naciski osi P [kN]
1	2	3	4	5	6
1.	Magistralne (0)	$T \geq 25$	$120 < V_{max} \leq 200$ 0	$80 < V_{max} \leq 120$	$P \leq 221$
2.	Pierwszorzędne (1)	$10 \leq T < 25$	$80 < V_{max} \leq 120$	$60 < V_{max} \leq 80$	$210 \leq P < 221$
3.	Drugorzędne (2)	$3 \leq T < 10$	$60 < V_{max} \leq 80$	$50 < V_{max} \leq 60$	$200 \leq P < 210$
4.	Znaczenia miejscowego (3)	$T < 3$	$V_{max} \leq 60$	$V_{max} \leq 50$	$P < 200$

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, Dz. U. 1998 r. nr 151, poz. 987.

Istotną cechą transportu kolejowego jest wysoki poziom bezpieczeństwa przewozów z racji odpowiedniej organizacji czy zarządzania siecią kolejową. Transport kolejowy nie jest

podatny na warunki atmosferyczne i w stosunku do innych gałęzi transportu, jest bardziej przyjazny środowisku (zasilanie elektryczne, mały pobór energii, niskie emisje gazów cieplarnianych, ograniczone kongestie)<sup>13</sup>. Oznacza to, że rozwój transportu kolejowego w dużym stopniu wkomponowuje się w koncepcję rozwoju zrównoważonego (trwałego). Zrównoważony rozwój oparty jest na trzech filarach: ekonomicznym, społecznym i środowiskowym, i oznacza postęp społeczno-ekonomiczny warunkujący, czyli zaspokojenie obecnych potrzeb ludzkości w taki sposób, żeby nie zmniejszać zaspokojenia potrzeb pokoleniom w przyszłości<sup>14</sup>. Istotą jest dbałość o środowisko naturalne i jego zasoby, oszczędność energii, zminimalizowanie wytwarzania szkodliwych substancji chemicznych, gdyż od tego zależy dobrobyt przyszłego społeczeństwa<sup>15</sup>.

Transport kolejowy odgrywa różną rolę na zróżnicowanych geograficznie na rynkach przewozów pasażerskich i towarowych. Przedmiot zainteresowania niniejszej pracy jest segment pasażerskich przewozów kolejowych.

## 1.2. Transport kolejowy w obsłudze ruchu pasażerskiego

Rynek przewozów pasażerskich tworzy popyt i podaż oraz świadczone na rynku usługi przewozowe. Popyt na rynku przewozów pasażerskich wyznacza potrzebę transportową, która zaspokajana jest poprzez wybranie przez pasażera odpowiedniego środka transportu wedle własnych preferencji i postulatów przewozowych w warunkach posiadanych zasobów pieniężnych.

Przewoźnicy oferujący usługi transportowe muszą liczyć się z wymaganiami i oczekiwaniami klienta oraz kontrolować jak zmienia się rynek. Należy ciągle się udoskonalać w celu maksymalizacji zysku i zaspokojenia potrzeb klienta. Postulaty przewozowe cały czas ewoluują, gdyż każdy ma inną potrzebę przemieszczenia, niektórzy oczekują szybkiego transportu np. do pracy, a dla innych ważniejsze jest bezpieczeństwo podróży. Poniżej wymienione część z nich<sup>16</sup>:

- czas,
- wygoda,

---

<sup>13</sup>*Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, I. Urbanyi-Popiołek (red.), Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013, s. 47-48.

<sup>14</sup>Zob. J.S. Zegar, *Kierowanie zrównoważonym rozwojem społeczno-gospodarczym (ekorozwojem)*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2003, s. 41.

<sup>15</sup>Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. DzU 2001, nr. 62, poz 627.

<sup>16</sup>K. Hebel, O. Wyszomirski, *Ewolucja postulatów przewozowych dotyczących podróży miejskich mieszkańców Gdyni w świetle badań marketingowych z lat 1985-2015*, Uniwersytet Gdański 2016, s.65.

- koszt,
- dostępność,
- bezpośredniość,
- częstotliwość,
- punktualność,
- prędkość,
- bezpieczeństwo,
- rytmiczność,
- klarowna informacja,
- łatwa i prosta obsługa zakupu biletów lub kasowania.

Wewnętrzne czynniki konkurencyjności<sup>17</sup> obejmują natomiast:

- atrakcyjność oferowanych produktów,
- przedsiębiorczość i innowacyjność w zarządzaniu,
- kapitał ludzki,
- kluczowe kompetencje,
- sposób zarządzania relacjami z klientem,
- kultura organizacyjna,
- umiejętność realizacji przyjętej strategii rozwoju,
- analiza strategiczna,
- sieć dystrybucji,
- lokalizacja firmy,
- systemy zarządzania jakością,
- technologie,
- posiadany majątek.

W komunikacji indywidualnej zaspokajanie potrzeb i postulatów przewozowych realizowane jest w transporcie samochodowym (osobowym), komunikacją rowerową czy motocyklową. W komunikacji zbiorowej oferowane są usługi wielu gałęzi transportu w tym transportu autobusowego, autokarowego, lotniczego, morskiego oraz kolejowego. Transport kolejowy odgrywa istotną rolę w systemie komunikacji zbiorowej, w szczególności regionalnej i krajowej, ale też międzynarodowej. Podaż na rynku przewozów kolejowych reprezentują przewoźnicy kolejowi, którzy dysponują taborem kolejowym i wyrażają gotowość do

---

<sup>17</sup>W. Walczak, *Analiza czynników wpływających na konkurencyjność przedsiębiorstw*, Warszawa 2020, s. 11.

świadczenia usług przewozowych<sup>18</sup>. Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym z 2003 roku przewoźnik kolejowy to inaczej „przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa”<sup>19</sup>.

Przewozy kolejowe zaspokajają przede wszystkim potrzeby komunikacyjne związane z przemieszczaniem się w celach zawodowych i turystycznych. Centralne motywy popytu można podzielić na: demograficzne, psychospołeczne, ekonomiczne, prawno-polityczne, geograficzne oraz wpływ mediów. Najważniejszym z nich jest czynnik ekonomiczny mówiący o dochodzie (gospodarstw domowych czy ogólnogospodarczym), a z nim wiąże się demograficzny (wiek, liczba ludności, poziom wykształcenia, zawód). Geograficzny czynnik głównie dotyczy się odległości do docelowego miejsca, do którego chce się udać pasażer i związane z nim warunki pogodowe, a przede wszystkim urokliwość kraju. Kolejny prawno-polityczny wiążący się z przepisami czy zdarzeniami prawnymi, a społeczny z opinią rodziny i bliskich<sup>20</sup>.

Podstawą funkcjonowania transportu kolejowego jest sieć transportowa tworzona przez infrastrukturę liniową i punktową.

Do infrastruktury liniowej w transporcie kolejowym zalicza się<sup>21</sup>:

- przejazdy kolejowe (maszyny gwarantujące bezpieczeństwo);
- powierzchnia gruntów;
- podłoże kolejowe wraz z torami (głównie system kanałowy odwadniający, nasypy, rowy, wykopy, przepusty, osłony przeciwsniegowe, perony pasażerskie, perony towarowe, żywopłoty, skrzyżowania);
- nadbudowy (szyny ochronne, pręty wzdłużne, szyny z rowkiem, podkłady);
- balasty (punkty, odpryski skalne, punkty, przesuwnice, piasek, obrotnice);
- oświetlenia;
- drogi dojazdowe;
- sygnalizacje świetlne;

---

<sup>18</sup>K. Pietrzak, O. Pietrzak, *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu kolejowego*, w: *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, I. Urbanyi-Popiołek (red.), Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013.

<sup>19</sup>Zgodnie z art. 43 ust. 1 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789.

<sup>20</sup>A. Niezgoda, *Popyt turystyczny: uwarunkowania i perspektywy rozwoju*, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 82, 2012, s. 11-25.

<sup>21</sup>Rozporządzenie Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r., *Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej* L 158/3.

- urządzenia pomocnicze do holowania pociągów (kable zasilające, podstacje).

Za infrastrukturę punktową powszechnie uważa się drogi szynowe, które określane są mianem torów kolejowych, po których poruszają się pociągi. Podstawowym celem wykorzystywania tej infrastruktury jest zagwarantowanie procesów wsiadania oraz wysiadania pasażerów jak również wszelkich ładunków oraz wyładunku materiałów. Infrastruktura punktowa jest więc złożona ze stacji towarowych oraz pasażerskich jak również między innymi elementy takie jak:

- dworzec kolejowy;
- terminal przeładunkowy;
- magazyn;
- plac składowy;
- punkt eksploatacyjny;
- posterunki ruchu;
- punkty ekspedycyjne.

Specyficznym segmentem rynku są przewozy kolejowe realizowane w celach turystycznych, gdy przewóz transportem kolejowym traktowany jest jako atrakcja turystyczna.

Jedną z najpopularniejszych i najdłuższych tras kolejowych na świecie jest trasa biegnąca z Moskwy do Władywostoku, wynosząca 9300 km określana jako Kolej Transsyberyjska. Taką trasą można udać się w celach turystycznych. Podróż trasą wiąże się z przejazdem przez osiem stref czasowych. Najdłuższy szlak trwa 7 dni i 8 nocy z Moskwy do Władywostoku, a najkrótszy 3 dni i 4 noce z Moskwy do Irkucka. Inne bardzo istotne odcinki to:

- Moskwa – Pekin (przez Ułan Bator 7622 km; przez Mandżurię 8961 km);
- Magistrala Bajkalsko-Amurska Moskwa – Tynda (6721 km);
- Moskwa – Ułan Bator (6266 km);
- Ułan Bator – Pekin (1356 km);
- Irkuck – Ułan Bator (1113 km).

Cała trasa uwzględnia 89 miast, przez które można przejechać, niektóre z nich mają ponad milion mieszkańców w tym: Pekin, Perm, Nowosybirsk, Harbin, Moskwa, Jekaterynburg oraz Omsk. Największym dworcem powstałym w 1940 r. jest Nowosybirsk Główny, ale ciekawszym dla podróżujących jest Dworzec Słudjanka, sklecony z marmuru w 1904 r.<sup>22</sup>.

W kontekście bardziej komfortowych i luksusowych podróży kolejowych w celach turystycznych warto wspomnieć także o Orient Express, połączeniu kolejowym na trasie Paryż

---

<sup>22</sup>Kolej Transsyberyjska, <https://kolej-transsyberyjska.pl/informacje/>, (dostęp 18.03.2022 r.).

– Konstantynopol, założonym w 1883 r. o długości 2880 km. Połączeniem zarządza spółka Belmond, która odpowiada za najlepszą jakość usług i do której należą także takie połączenia jak<sup>23</sup>:

- Eastern&Oriental Express (przemierza Azje Południowo-Wschodnią, najpopularniejszy odcinek trwający 4 dni to Bangkok – Singapur);
- Belmond Andean Explorer i Hiram Bingham (podróż w Ameryce Południowej);
- Venice Simplon – Orient Express (trasa głównie na szlaku Paryż – Stambuł);
- The Royal Scotsman i British Pullman (przemieszcza się przez Szkocję i Anglię, zabierając tylko 36 osób).

### **1.3. Konkurencja i kooperacja na rynku pasażerskich przewozów kolejowych**

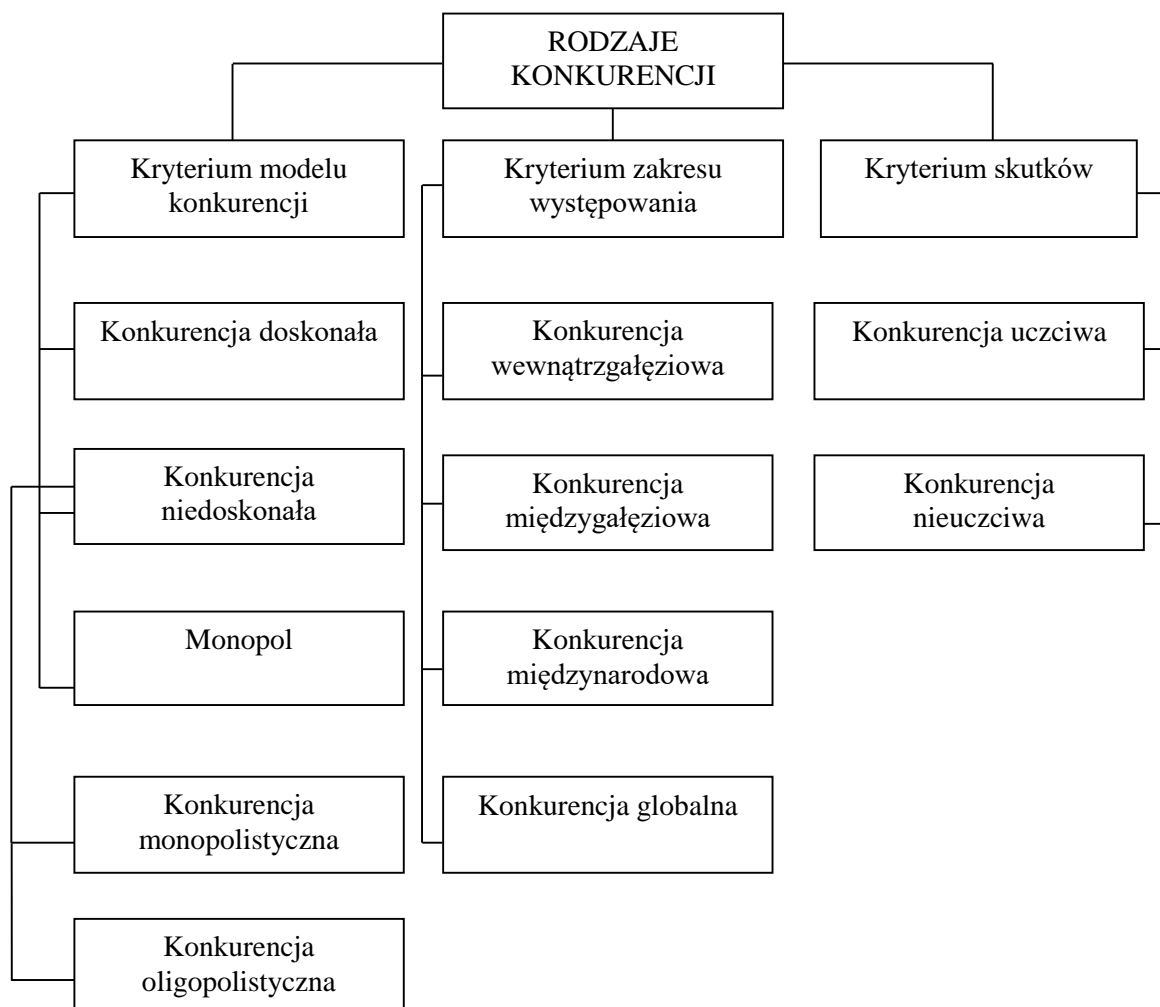
Pojęcie konkurencji posiada kilka definicji, według Adama Smitha jest to „współzawodnictwo w rywalizacji o ograniczone ilości towarów albo sprzedaż ich większej ilości”<sup>24</sup>, natomiast D. R. Kamerschen, R. B. McKenzie, C. Nardinelli sądzą, że to „proces, przy pomocy którego uczestnicy rynku dążąc do realizacji swych interesów, próbują przedstawić korzystniejsze od innych oferty pod względem ceny, jakości lub innych charakterystyk, wpływających na decyzję zawarcia transakcji”<sup>25</sup>. Najważniejszym punktem jest określenie jej celu w tym cele finansowe (maksymalizacja zysku) oraz niefinansowe (dobra pozycja na rynku). Konkurencja posiada swoje rodzaje przedstawione na rysunku 1.2.

---

<sup>23</sup>*Orient Express*, <https://bissole.pl/orient-express-kierunki/>, (dostęp 18.03.2022 r.).

<sup>24</sup>E. Kośmicki, *Teoria konkurencji ekonomicznej. Próba oceny stanu badań i koncepcji*, Ruch Prawny, Ekonomiczny i Socjalny 1988, s.156.

<sup>25</sup>J. Chotkowski, *Rynek jako podstawowa instytucja gospodarki – pojęcie, struktury, efektywność*, Zeszyty Naukowe SGGW w Warszawie, *Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej*, nr 101, 2013, s. 55.



**Rysunek 1.2. Rodzaje konkurencji**

Źródło: opracowanie własne na podstawie: A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s.240.

Występowanie konkurencji doskonałej następuje wtedy gdy<sup>26</sup>:

- na rynku transportowym przedsiębiorstwa świadczą usługi standardowe lub jednorodne;
- jakakolwiek pojedyncza firma nie wpływa na ceny swoich usług tylko jest ona jednakowa, wyznaczana przez dany rynek;
- bardzo duża ilość przewoźników posiada pewną swobodę w świadczeniu usług po danej cenie;
- jest możliwość swobodnego wejścia oraz wyjścia na rynek.

<sup>26</sup>A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 240.



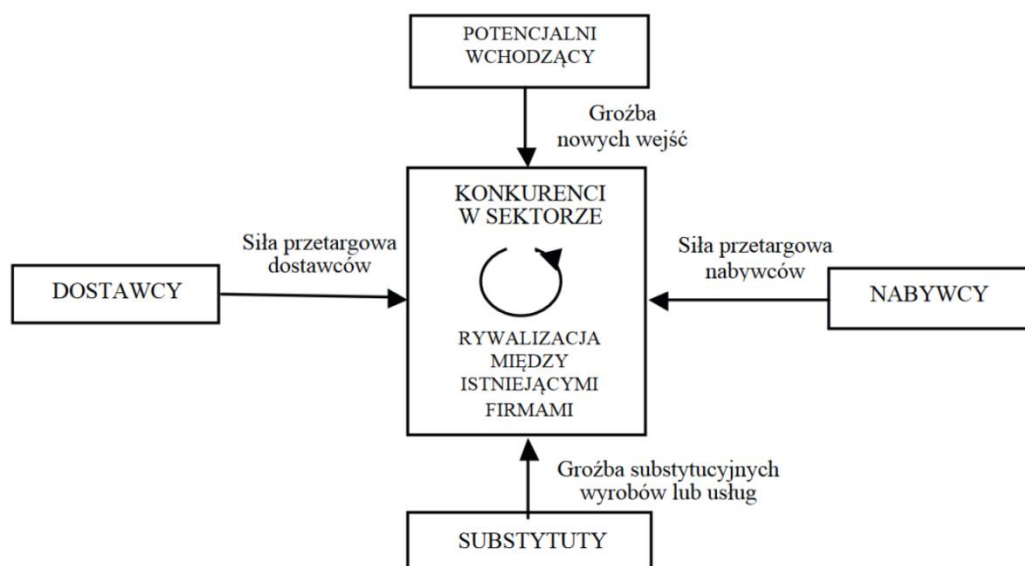
Kiedy sprzedawca wywiera duży wpływ na cenę na rynku, dzięki pewnej zmianie wielkości podaży wtedy mowa jest o konkurencji niedoskonałej, do której zalicza się również konkurencję monopolistyczną i oligopolistyczną. Ta pierwsza bardziej przypomina konkurencję doskonałą, ponieważ ma bardzo dużą liczbę producentów, a oni posiadają niskie udziały oraz swobodę wejścia i wyjścia na rynek. Druga funkcjonuje wtedy gdy producenci są od siebie niezależni, a cena produktu zależy od zachowań konkurentów. W kryterium zakresu występowania zalicza się konkurencję wewnątrzgałęziową, międzygałęziową, międzynarodową i globalną<sup>27</sup>:

- konkurencja wewnątrzgałęziowa funkcjonuje gdy między firmami zajmującymi się tą samą branżą, którzy produkują produkty tego samego typu (rywalizacja o rynki zbytu, zaopatrzenia, siłę roboczą w ramach jednej gałęzi transportu);
- konkurencja międzygałęziowa jest wtedy gdy między takimi samymi branżami, których wyroby są substytucyjne i zaspokajają te same potrzeby;
- konkurencja międzynarodowa to pewna rywalizacja między przedsiębiorstwami, które są z różnych krajów i świadczące usługi jednorodne albo substytucyjne; (może być traktowana jako konkurencja wewnątrzgałęziowa i międzygałęziowa);
- konkurencja globalna, czyli rozprzestrzenienie się konkurencji poza granicami państw czy regionów; konkurują ze sobą wielkie transnarodowe oraz globalne korporacje.

Michael Porter w badaniach nad konkurencją opracował model pięciu sił w 1979 r. w Harvard Business School. Miał on pomóc w opracowaniu jaka firma jest bardziej opłacalna w porównaniu z innymi w branży poprzez badania otoczenia politycznego, społecznego, ekonomicznego, społeczno-demograficznego, technologicznego i został przedstawiony na rysunku 1.3.

---

<sup>27</sup>A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 240-247.



### Rysunek 1.3. Pięć sił konkurencji Portera

Źródło: M.E. Porter (1994), *Strategia konkurencji metody analizy sektorów i konkurentów*, PWE, Warszawa, s. 24.

Pierwszy z obszarów – rywalizacja konkurencji – dotyczy aktualnie panującej konkurencji i czterech najpotężniejszych przedsiębiorstw w danej branży. Mierzy współczynnik koncentracji w procentach. Drugi – siła przetargowa dostawców – mówi o tym w jaki sposób dostawcy kontrolują rynek. Sprawdza czy są w stanie podnieść ceny jeśli to zwiększyłoby ich efektywność. Trzeci z obszarów – siła przetargowa klientów – odnosi się do konsumentów i jak ceny w raz z jakością towarów na nich wpływają. Im większa siła tym mniej osób kupuje, ale wzrasta liczba dostawców, natomiast gdy siła jest mniejsza to jest mniej dostawców do wyboru. Czwarty – groźba wejścia nowych uczestników na rynek – łączy się z barierami wejścia nowego wyrobu gotowego na rynek. Jeżeli w łatwy sposób da się wejść na rynek to siła jest wysoka. Takimi barierami może być przewaga kosztów, korzyści skali, a szczególnie posiadanie łatwej do rozpoznania marki. I ostatni z obszarów – zagrożenie ze strony substytutów nawiązuje do klienta i sprawdzenia jak łatwo może zastąpić produkt. Istnieje mała siła wtedy gdy kupujący często zakupuje produkty<sup>28</sup>.

Natomiast jeśli chodzi o pojęcie konkurencyjności to A. Koźlak definiuje ją jako, że „jest właściwością (cechą) charakteryzującą podmioty rynkowe”. Wynikiem konkurencyjności można nazwać tworzenie zdolności do osiągania oraz zachowania przewagi cenowej i/lub

<sup>28</sup>M. Moroz, *Determinanty rozwoju serwisów zakupów grupowych w Polsce w świetle analizy 5 sił Portera*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 702, Ekonomiczne problemy usług nr 87/ 2012, s. 713-718.

jakościowej nad wytworami albo usługami innych członków wymiany<sup>29</sup>. Ułatwienie w rozróżnianiu podobnych pojęć przedstawia rysunek 1.4.



**Rysunek 1.4. Różnica między konkurencją a konkurencyjnością**

Źródło: opracowanie własne na podstawie H.G. Adamkiewicz – Drwiłło, *Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstwa*, PWN, Warszawa 2002, s. 91.

Konkurencyjność regionów (obszarów) według Klasika precyzuje się jako „przewagę jednego regionu nad innymi będącą wypadkową kilku elementów: atrakcyjności oferty usługowej kierowanej do obecnych i potencjalnych użytkowników regionu (mieszkańców, firm, inwestorów, gości), silnych stron, produktywności i siły eksportowej regionów”<sup>30</sup>.

Innym rozwiązaniem niż konkurowanie jest kooperacja, dotycząca przedsiębiorstw bądź też ludzi współpracujących ze sobą w przebiegu produkcyjnym. Nie jest to rywalizacja czy konkurowanie, a porozumiewanie się i dążenie do wspólnie założonych celów, po to by rozwijać firmę. To wszystko przyczynia się do wzrostu poziomu konkurencyjności. Natomiast głównym celem kooperowania jest wysoka pozycja firmy na rynku oraz efektywne wykorzystanie zasobów<sup>31</sup>.

Rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich zależy od kształtu, tempa i kierunku rozwoju. Te cechy wyznaczają ciągły rozkwit konkurencji międzygałęziowej czy kooperacji. Może to przynosić również negatywne skutki tj. kryzys ekonomiczny na przykład sytuacja z 2008 r., która spowodowała spadek popytu na przewozy pasażerskie. Inne skutki to

<sup>29</sup>A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 285.

<sup>30</sup>*Strategie konkurencyjne polskich regionów*, A. Klasik, 2003. W: Nowe kierunki badawcze w regionalistyce. Nowe doświadczenia polityki regionalnej. R. Domański (red.). Biuletyn KPZK PAN, Warszawa, s. 63-79.

<sup>31</sup>S. Kaczyński, *Konkurowanie czy kooperacja – drogą rozwoju przedsiębiorstw w XXI wieku*, Wzorzec artykułu do PiM WZ UG, s. 166-167.

zmniejszenie cen paliwa, epidemia COVID-19, grypa A(H1N1), czy też wzrost bezpieczeństwa w transporcie lotniczym<sup>32</sup>.

Na rynku pasażerskich przewozów kolejowych konkurencja ma wymiar zarówno wewnątrzgałęziowy jak i międzygałęziowych.

Badanie przeprowadzone przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) w latach 2018 i 2019 r. w zakresie konkurencji w przewozach pasażerskich na liniach kolejowych w IRG-Rail (Independent Regulator's Group – Rail) wskazało, że konkurencja wewnątrzgałęziowa ma miejsce na rynkach kolejowych takich krajów jak Polska, Włochy, Czechy, Austria, Rumunia, Szwecja, Francja, Niemcy, Wielka Brytania. Na pierwszym miejscu pod względem ilości pociągów góruje Wielka Brytania z wynikiem ponad 5500 składów na tydzień mająca cztery podstawowe relacje konkurencyjne, drugie miejsce zajmują Włochy, które posiadają 3000 pociągów i sześć relacji, a na trzecim Niemcy z liczbą wynoszącą 2500 pociągów pięciu relacjach. Podobne pod tym względem są rynki kolejowe Czech, Polski i Szwecji (około 1000 pociągów). We Francji silna konkurencja występuje na jednej z relacji Marsylia – Nicea, gdzie operuje dwóch konkurentów (spółki publiczne).

Sieć kolejowa w Polsce ma długość 19 tysięcy kilometrów i 6,3 km/100 km<sup>2</sup> gęstości oznacza to, pod tym względem znajduje się na trzecim miejscu w Europie ujmując długość, a jedenastym w kwestii gęstości. W Polsce konkurencja wewnątrzgałęziowa istnieje na sześciu relacjach obsługiwanych przez pięciu przewoźników, a dokładniej na linii Warszawa – Gdynia pomiędzy PKP Intercity a pociągami międzynarodowymi i międzywojewódzkimi i Kolejami Mazowieckimi, które w ofercie posiadają połączenia sezonowe w miesiącach czerwiec – sierpień. PKP Intercity uruchamia 264 pociągów tygodniowo, a Koleje Mazowieckie w sezonie 8 pociągów na tydzień. Zróżnicowanie ofert pasażerów przewozów kolejowych istnieje także na trasie Poznań – Szczecin (191 pociągów) i Poznań – Wrocław (247 pociągów), gdzie przejazd PKP Intercity jak i Polregio zajmuje około 3 godzin.

W układzie międzygałęziowym pasażerski transport kolejowy konkuruje przede wszystkim z transportem drogowym na krótszych i średnich dystansach oraz z transportem lotniczym na dłuższych trasach, w szczególności międzynarodowych. Głównym postulatem wspierającym konkurencyjność przewozów kolejowych w relacjach międzygałęziowych jest realizacja przewozów „dwa razy szybciej niż samochód, i w połowie tak szybko jak samolot”. Spełnienie tego postulatu przyczyniłoby się do wzrostu konkurencyjności transportu

---

<sup>32</sup>M. Mańkowska, *Stan i perspektywy rozwoju rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską w warunkach spowolnienia gospodarczego*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2015, s. 222.

kolejowego na trasach od 100 km do 450 km w stosunku do przewozów drogowych i lotniczych. Do zalety jakimi może się wyróżnić transport kolejowy w stosunku do transportu lotniczego, należą m.in. dużo miejsca w przedziale pasażerskim w porównaniu do kabiny samolotu, szeroka możliwość porozumienia się w trakcie przewozu przykładowo przez komputer, telefon. Wspieranie konkurencyjności transportu kolejowego ma także wymiar polityczny i wiąże się z realizacją idei zrównoważonego rozwoju<sup>33</sup>.

Transport kolejowy może być w szczególności konkurencyjny w porównaniu do transportu lotniczego oraz samochodowego w formule kolei wysokich prędkości, w realizacji połączeń między dużymi centrami miejskimi jeśli zapewni połączenia nocne kursujące na długich dystansach. W relacji z transportem drogowym (autobusowym) również wzrost konkurencyjności przewozów kolejowych mogą zapewnić pociągi kursujące o dużej częstotliwości na średnich odcinkach o bardzo dużym natężeniu ruchu; częstsze pociągi regionalne oraz lokalne. Najslabszą pozycję konkurencyjną transport kolejowy w stosunku do przewozów drogowych osiąga na trasach krótkiego zasięgu na liniach o małym natężeniu ruchu pasażerskiego.

Na rynku pasażerskich przewozów kolejowych istnieją także relacje kooperacyjne. Silna kooperacja występuje między transportem kolejowym a lotniczym, skupiająca się na integracji usługi w formule *AirRailproduct*. Jej istotą jest przewóz pasażerów na krótkie oraz średnie odcinki powyżej 100 km transportem kolejowym, zaś transport lotniczy realizuje przewóz na dłuższe odległości. Ważnym założeniem jest przejazd dwoma środkami transportu na jednorazowym bilecie.

W innym przypadku gdy dwie gałęzie mają odmienne usługi i mowa wtedy o komplementarności kolei wobec podróży lotniczych w formule określanej jako *airportsraillinks*. Transport kolejowy jest elementem uzupełniającym transport lotniczy, czyli dowozi pasażerów bądź odwozi do portów lotniczych do 100 km. Taki system wygrywa z transportem samochodowym z racji redukcji kosztów, zmniejszenia kongestii, wypadków czy emisji spalin<sup>34</sup>. Analizując wskazania dotyczące dodatkowych środków transportowych należy stwierdzić, że wybór środka transportu, który pozwala na dojazd do portu lotniczego uzależniony jest głównie od funkcjonującej infrastruktury gałęziowej<sup>35</sup>. Pomimo tego,

---

<sup>33</sup>E. Załoga, T. Kwarciański, *Strategie rynkowe w transporcie*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006, s. 120-123.

<sup>34</sup>M. Mańkowska, T. Mańkowski, *Możliwość integracji transportu kolejowego i lotniczego na przykładzie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów* Zeszyty Naukowe nr 778, Problemy transportu logistyki nr 22, 2013, s. 128-130.

<sup>35</sup>M. Kouwenhoven, *The Role of Accessibility in passengers' choice of airports*, International Transport Forum, Working Paper 2008, s. 14.

wszystkie największe porty lotnicze stawiają na intermodalność, która ma im pozwolić na wykreowanie możliwości dla pasażerów, którzy mogą skorzystać zarówno z transportu drogowego jak i kolejowego. W perspektywie skali osób korzystających z transportu lotniczego można stwierdzić, że zdecydowanie korzystniejszą opcją wydaje się transport kolejowy. Aby ten środek transportu odniósł sukces, musi spełniać kilka warunków, które stawiać go będą na wyższym poziomie konkurencyjności od transportu drogowego (w perspektywie dotarcia do portu lotniczego). Elementami takimi są:

- niższe koszty transportu;
- niższy czas transportu;
- możliwość dojazdu na linii port lotniczy- centrum;
- duży obszar połączeń.

Warto również wskazać, że ze 150 największych portów lotniczych na świecie - około 39% - posiada bezpośrednie linie kolejowe na linii port lotniczy - centrum. Jest to liczba, która w jasny sposób wskazuje na znaczenie tego rodzaju środka transportu dla portów lotniczych<sup>36</sup>.

Również na terenie Polski występują takie połączenia. Przykładem takiego połączenia może być linia Warszawa Zachodnia - MPL Okęcie, która zakończona została w 2011 roku.



**Rysunek 1.5. Linia kolejowa Warszawa Zachodnia - MPS Okęcie**

Źródło: *Transport lotniczy i kolejowy*,

<https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/6116/Transport%20kolejowy%20w%20obsłudze%20portów%20lotniczych.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

<sup>36</sup>Airport rail links must focus on service, "Railway Gazette International" 2006 nr 8, s. 467-469.

Oprócz tego na terenie Polski występują linie kolejowe, które doprowadzone są do prawie wszystkich portów lotniczych działających na terenie kraju. Takie działanie pozwala na zapewnienie obsługi wyższej liczby pasażerów przy jednoczesnym rozwoju zarówno transportu kolejowego jak i lotniczego. Tworzenie takich połączeń jest więc silnie uzależnione z usprawnieniem dojazdów, pozwalających na szybkie oraz tanie dotarcie do portu lotniczego dzięki zastosowaniu kolei.

## **ROZDZIAŁ II**

# **RYNEK PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH W POLSCE NA TLE RYNKU UNII EUROPEJSKIEJ**

### **2.1. Transport kolejowy w europejskim systemie transportowym**

Transport kolejowy niewątpliwie stanowi niezwykle ważny element polityki transportowej Unii Europejskiej (UE). Polityka ta opiera się o analizę zasad działania transportu kolejowego we wszystkich państwach wchodzących w skład wspólnoty. Jest ona związana również z ustalaniem kierunku rozwoju tego transportu dla wszystkich państw członkowskich. Warto w tym miejscu podkreślić, że wspólne rynki transportowe zostały po raz pierwszy wykreowane w ramach UE już 1 stycznia 1993 roku. Ustalone one zostały w oparciu o jednolity akt europejski. Pomimo, że minęło prawie 30 lat od momentu określenia tych rynków, to nadal można zauważyć różnice w kwestiach takich jak sfery organizacyjne, techniczne czy prawne w poszczególnych krajach wchodzących w skład UE.

Już od samych początków funkcjonowania Wspólnoty (dziś UE) transport obejmowany był ujednoczonymi działaniami politycznymi, z uwagi na fakt, iż procesy związane z jego integracją pozostają silnie utożsamiane z koniecznością rozbudowy oraz rozwijania poszczególnych połączeń transportowych, które występują pomiędzy danymi państwami. Podstawą do tworzenia takich działań miało być podpisanie Traktatu Rzymskiego w 1957 r., którego głównym założeniem było dojście do ujednoczonego rynku, który opierać się będzie na elementach takich jak:

- wspólna unia celna;
- jednorodna polityka handlowa;
- jednorodna polityka rolna;
- wspólna polityka transportowa.

Należy wskazać, że określone w tamtym czasie zasady odnoszące się do polityki transportowej krajów są aktualne do dziś. Najważniejszymi z nich są:

- utrzymanie wolnej i uczciwej konkurencji kontrolowanej (art. 76 TWE);
- utrzymanie równego traktowania przez przewoźników towarów na tych samych trasach (art. 79 TWE);



- zakaz pobierania jednego przewoźnika kosztem innych - chyba, że wydane zostanie pozwolenie KE (art. 80 TWE)<sup>37</sup>.

Działania, które prowadziły do uzyskania celów założonych w ramach 3 podstawowych polityk udało się dość szybko osiągnąć. Problemy wystąpiły jednak w wypadku polityki transportowej. Trudności związane z osiągnięciem integralności były tak duże, że aż do 1985 roku nie podjęto żadnych działań w tym zakresie. Za podstawową przyczynę braku zdecydowanych działań uznaje się odrębne zdania państwa Wspólnoty co do kierunku rozwoju oraz architektury nowych rozwiązań ujednociających transport. Brak zgody państw członkowskich wiązał się bezpośrednio z faktem, iż dla wielu z nich wprowadzenie poszczególnych rozwiązań stało w bezpośredniej sprzeczności z ich własnymi interesami.

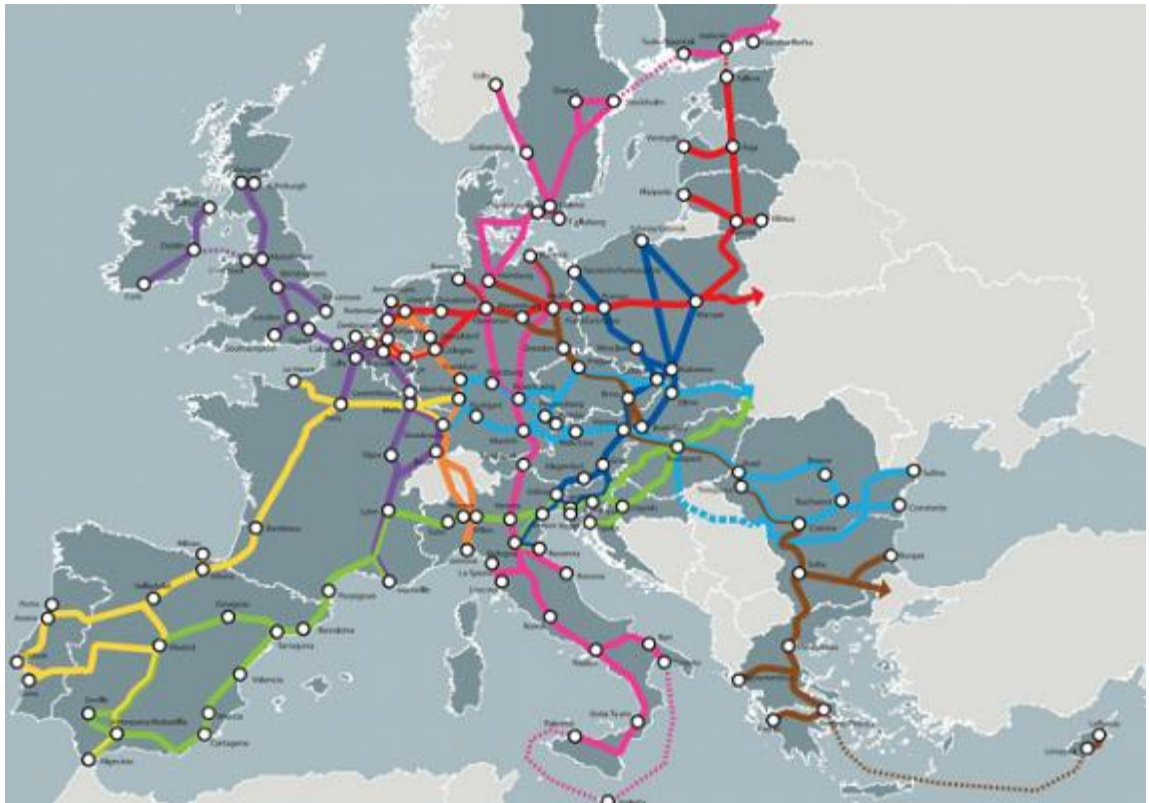
W tym miejscu warto podkreślić, że samo ukierunkowanie oraz prowadzenie polityki transportowej uznać należy za działanie szczególnie trudne, z uwagi na fakt, iż zbiera ona w sobie wiele rozgałęzień transportu, co przekłada się na konieczność wdrażania indywidualnych rozwiązań oraz reguł dla każdej z nich. Nie mogą być to jednak działania ani pośpieszne, ani niewłaściwie przeanalizowane, gdyż to właśnie transport związany jest z prawidłowym funkcjonowaniem wspólnego rynku przy jednoczesnej realizacji najważniejszych dla UE celów. Za jeden z takich celów uznać należy dynamiczny rozwój gospodarki, która odgrywać ma wiodącą rolę na świecie. Już w latach 90. XX wieku transport odpowiadał około 7,5% Europejskiego PKB, skupiając w sobie pracę około 6 milionów osób oraz dodatkowe 2, które pracowały w przemyśle związanym z produkcją oraz naprawą takich środków<sup>38</sup>. W obecnej perspektywie transport wytwarza około 10% PKB UE i zatrudnia około 10 milionów osób.

Na rysunku 2.1 przedstawiono parametry eksploatacyjne transportu kolejowego w Europie.

---

<sup>37</sup>M. Majewska, *Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej*, Uniwersytet w Białymstoku, 2016, s. 42.

<sup>38</sup>E. Małuszyńska, B. Gruchman, *Kompendium wiedzy o Unii Europejskiej*, PWN, Warszawa 2007, s.10.



**Rysunek 2.1. Parametry eksploatacyjne transportu kolejowego w Europie**

Źródło: <https://www.nakolei.pl/struktura-transportowa-ue-rozwija-sie-coraz-bardziej-najnowszy-przeglad-stanu-infrastruktury-sieci-ten-t/>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Prowadzenie zintegrowanych kolejowych systemów transportowych stanowi więc niezwykle ważny element wpływający na rozwój całej Unii Europejskiej. Poprzez zintegrowany system kolejowy należy mówić zarówno o aspektach technicznych oraz organizacyjnych. Aspekty techniczne związane są więc bezpośrednio z koniecznością wdrożenia interoperacyjności kolei, natomiast kwestie organizacyjne mają na celu poprawić elementy związane z efektywnością funkcjonowania systemów kolejowych. Nie można oczywiście zapominać również o konieczności stałej poprawy jakości infrastruktury oraz taborów kolejowych, co przekładać się będzie nie tylko na wyższy poziom zadowolenia konsumentów, ale również na znacznie wyższą jakość usług, a to będzie wpływać na wyższy prestiż kolei Europejskich w porównaniu do innych regionów świata. Stosowanie nowoczesnych technologii jest również silnie sprzężone z wyższym poziomem bezpieczeństwa oraz skuteczniejszą ochroną środowiska naturalnego.

Trudności związane z właściwym wykonywaniem traktatów wynikają także z faktu, iż zawierają one postanowienia do wszystkich transportów międzynarodowych łącznie. Oznacza to, że kwestie takie jak transport międzynarodowy, możliwości wykorzystywania

przewodników czy kwestie bezpieczeństwa utożsamiane są zarówno z transportem kolejowym, drogowym jak i śródlądowym. W wypadku Polski transport kolejowy natomiast uregulowany jest w ramach ustawy o transporcie kolejowym<sup>39</sup>.

Pomimo występujących trudności związanych z ujednoceniem systemu transportowego, UE od lat prowadzi wzmożone działania związane z rozwojem sektora kolejowego, poprzez działania związane z:

- coraz szerszym otwieraniem rynku na działania konkurencji;
- uzyskanie wysokiego stopnia interoperacyjności;
- stałe zwiększanie bezpieczeństwa sieci kolejowych;
- rozbudowa oraz modernizacja istniejącej już infrastruktury kolejowej.

Innym przykładem potwierdzającym szczególne zainteresowanie UE rozwojem transportu kolejowego jest ilość wdrażanych aktów prawnych, które są stale podejmowane przez okres ostatnich 20 lat<sup>40</sup>. Analizując te dokumenty wskazać można, że podstawowymi założeniami tych dokumentów jest nie tylko rozwój infrastruktury, ale także ukierunkowanie transportu kolejowego w taką stronę, aby był on bardziej przystępny w kwestii ochrony środowiska jak i również bardziej atrakcyjny dla potencjalnych klientów. W tym celu konieczne jest stałe podejmowanie poszczególnych inwestycji drogowych, które pozwolą na poprawę całej infrastruktury kolejowej. Przykładem takich rozwiązań mogą być nowoczesne i innowacyjne technologie, które związane są z zarządzaniem ruchem<sup>41</sup>(Rysunek 2.2).

---

<sup>39</sup>Ustawa z dn. 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 r., nr. 86, poz 780).

<sup>40</sup>M. Garlikowska, *Ewolucja celów polityki transportu kolejowego w Europie. Problemy kolejnictwa*, nr 149, s. 108-130.

<sup>41</sup>Biała Księga, Bruksela 2011, KOM(2011)144.



**Rysunek 2.1. Przykład urządzeń umożliwiających zarządzanie ruchem kolejowym**

Źródło: <http://inwestel.com.pl/instalacja-urzadzen-sterowania-ruchem-kolejowym/>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Transport kolejowy w Unii Europejskiej niewątpliwie coraz bardziej zbliża się do powszechnego stosowania nowoczesnych rozwiązań, które nie tylko usprawniają cały system, ale również zwiększają komfort pasażerów. Celem podstawowym jest więc również wzrost udziału transportu kolejowego w rynku transportowym odpowiednio przekierowując preferencję użytkowników z transportu indywidualnego na grupowy. Jest to również element szczególnie ważny z uwagi na występowanie zjawisk takich jak:

- przeludnienie miast,
- wysoki poziom zanieczyszczenia środowiska,
- wysoki poziom wypadków związanych z transportem indywidualnym.

Pomimo wdrażania nowych rozwiązań transport kolejowy nadal pozostaje daleko w tyle za transportem indywidualnym, w szczególności z transportem drogowym. Niewątpliwie jednym z elementów, którym warto się zająć jest zwiększenie prędkości pojazdów kolejowych, które mogą ze swojej prędkości transportu uczynić główny atut dla potencjalnych konsumentów.

Porównanie wybranych cech transportu kolejowego na tle innych gałęzi transportu prezentuje Tabela 2.1.

**Tabela 2.1. Porównanie wybranych właściwości poszczególnych gałęzi transportu**

Cecha	Transport kolejowy	Transport samochodowy	Transport lotniczy	Transport morski	Transport śródlądowy
Poziom bezpieczeństwa	B. duże	Małe	Duże	Duże	Duże
Częstotliwość połączeń	Średnia	Duża	Mała	Mała	Mała
Poziom dostępności	Średnia	B. duża	Mała	Mała	Mała
Poziom elastyczności	Mała	B. duża	Mała	Mała	Mała
Komfort	Duży	Mały	Średni	Duży	Duży
Masowość przewozów	Tak	Tak	Nie	Tak	Tak
Aspekty wpływające na środowisko naturalne:					
Hałas	Mały	Duży	Duży	B. mały	B. mały
Zanieczyszczenie powietrza	Małe	Duże	Średnie	Małe	Małe
Zanieczyszczenie wód	Brak	Duże	Brak	Średnie	Średnie
Zanieczyszczenie gleb	Małe	Duże	Małe	Brak	Brak
Zajętość terenu	Średnia	Duża	Średnia	Mała	Mała
Niezawodność połączeń	Duża	Duża	Średnia	Duża	Duża
Prędkość	Duża na duże odległości	Duża	B. duża	Mała	Mała
Przepustowość	Duża	Mała	Duża	Duża	Duża
Poziom punktualności	Duża	Duża	Mała	Duża	Duża
Sieć dróg	Duża	B. duża	Mała	Mała	Mała
Poziom podróży	Średni	Niski	Wysoki	Wysoki	Wysoki
Terminowość	Duża	B. duża	Mała	Duża	Duża
Udział we wszystkich przewozach o charakterze pasażerskim	Duży	Duży	B. duży	B. mały	B. mały
Udział we wszystkich przewozach o charakterze towarowym	Duży	Duży	Mały	Duży	Duży

Usługi dodatkowe	Szeroki	Mały	Szeroki	Szeroki	Średni
Zależność od warunków pogodowych	Mała	Mała	Duża	Średnia	Średnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Garlikowska, *Znaczenie transportu kolejowego w polityce wspólnotowej UE*, Problemy Kolejnictwa 157/ 2021, s. 86.

Analizując tabelę 2.1 należy stwierdzić, że transport kolejowy jest przodownikiem w wielu najważniejszych właściwościach, w których należy postrzegać transport. Przykładem może być tutaj bezpieczeństwo, które w wypadku transportu kolejowego niewątpliwie stoi na szczególnie wysokim poziomie w przeciwieństwie np. do transportu samochodowego, który charakteryzuje się niskim poziomem bezpieczeństwa z uwagi m.in. na częste wypadki na drogach. Innym pozytywnym aspektem transportu kolejowego może być jego wygoda jak również przepustowość infrastruktury. Za niewątpliwym minus tego środka transportu uznać należy natomiast niski poziom elastyczności z uwagi na konieczność utrzymania odpowiedniej infrastruktury jak również średnia dostępność w poszczególnych częściach Europy.

## **2.2. Charakterystyka europejskiego rynku pasażerskich przewozów kolejowych**

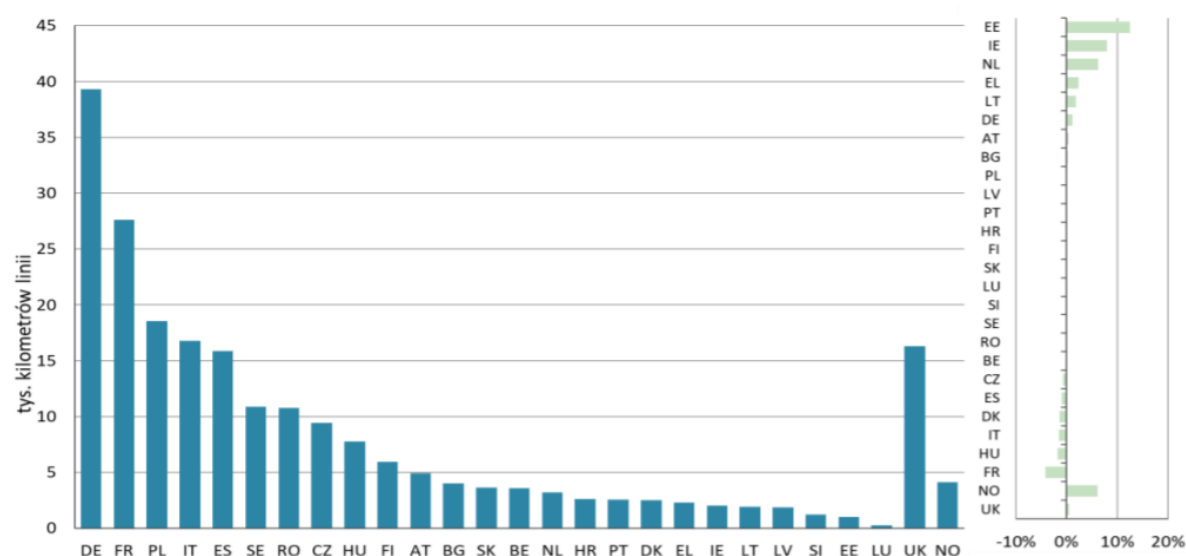
Prowadząc działania związane z zobrazowaniem charakterystyki rynku pasażerskiego przewozów kolejowych UE warto przyjrzeć się bliżej sprawozdaniu komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady.

Podstawowymi założeniami sprawozdania jest przeprowadzenie analizy, która oparta jest o stałe monitorowanie rynków związanych z przewozami kolejowymi. Osiągnięcie tych analiz z kolei pozwala na zrozumienie wszelkich przemian, które zachodzą na poziomie rynku kolejowego, co dalej przekłada się na szanse podjęcia świadomych działań związanych z rozwojem sfery politycznej kolei. Analizowane dokumenty przedstawiają stan kolei w UE do roku 2018, z uwagi na brak dotychczasowych, nowszych danych obejmujących swoim zakresem analizowany problem badawczy. Raport pochodzi z dnia 13.01.2021 roku, stając się tym samym siódmym sprawozdaniem dotyczącym monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych funkcjonujących na terenie UE.

Pierwsza analizowana kwestia dotyczy zrównoważenia transportu kolejowego, utożsamianego z nieprzerwanymi zmniejszeniami dotyczącymi emisji gazów cieplarnianych w

szczególności CO<sub>2</sub>. Według badań całkowity udział kolei w transporcie UE to około 20% (w tym 13% przewozy towarowe oraz 7% pasażerskie). Przekłada się to na emisję jedynie około 0,4% wszystkich gazów cieplarnianych, w tym CO<sub>2</sub>, które emitowane są w ramach wszystkich środków transportowych (dane na 2018 rok). Transport kolejowy jest również niezwykle energooszczędny, z uwagi na fakt, iż wykorzystuje on jedynie około 2% całego zużycia energii w transporcie całej Unii Europejskiej.

Kolejnym aspektem, który warto przeanalizować jest kwestia długości Unijnej Sieci Kolejowej (Rysunek 2.3).

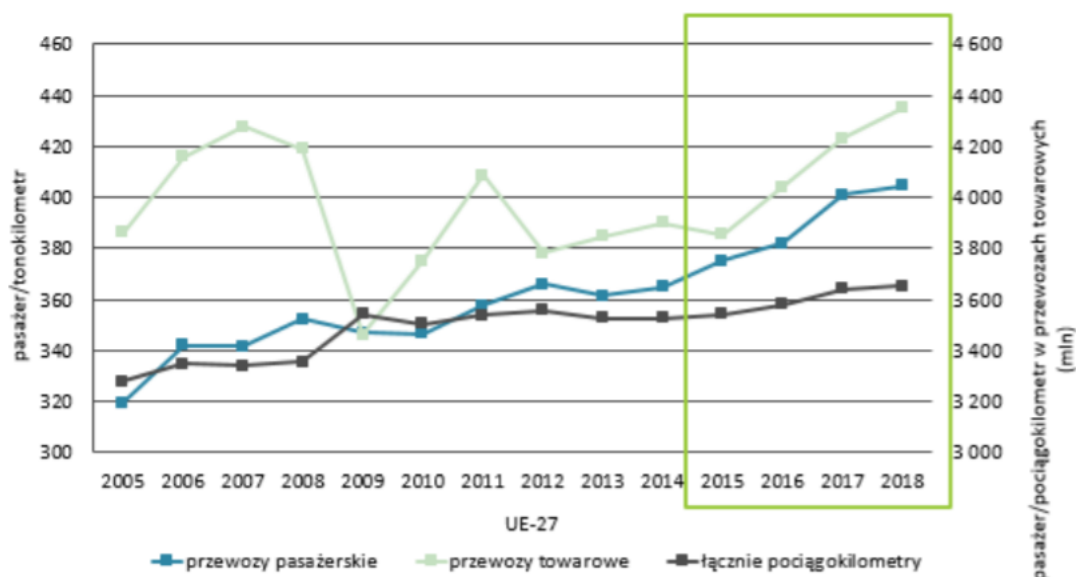


**Rysunek 2.2. Długość sieci kolejowych w wybranych krajach UE przy jednoczesnym wskazaniu zmian długości (wartości w tysiącach kilometrów) w latach 2015-2018**

Źródło: Sprawozdanie komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Analizując rysunek 2.3 można wskazać, że ogólna długość wszystkich sieci kolejowych UE wynosi około 201 000 km wszystkich trakcji kolejowych. Warto w tym miejscu wskazać na zmiany dokonane w ramach infrastruktury kolejowej. Według raportu w przybliżeniu 56% sieci zostało zelektryfikowanych, co pozwoliło na osiągnięcie wzrostu o około 855 km od roku 2015 (wzrost o około 1,2%). Dodatkowo pod koniec roku 2019 unijna sieć kolei dużych prędkości wzrosła do poziomu 9 100 km, co przekłada się na uzyskanie wzrostu aż o około 17% w stosunku do roku 2015.

Kolejna kwestia przedstawiona przez raport dotyczy zmian w przewozach kolejowych. Zacząć należy więc od przeanalizowania zmian w kwestii przewozów pasażerów (Rysunek 2.4).

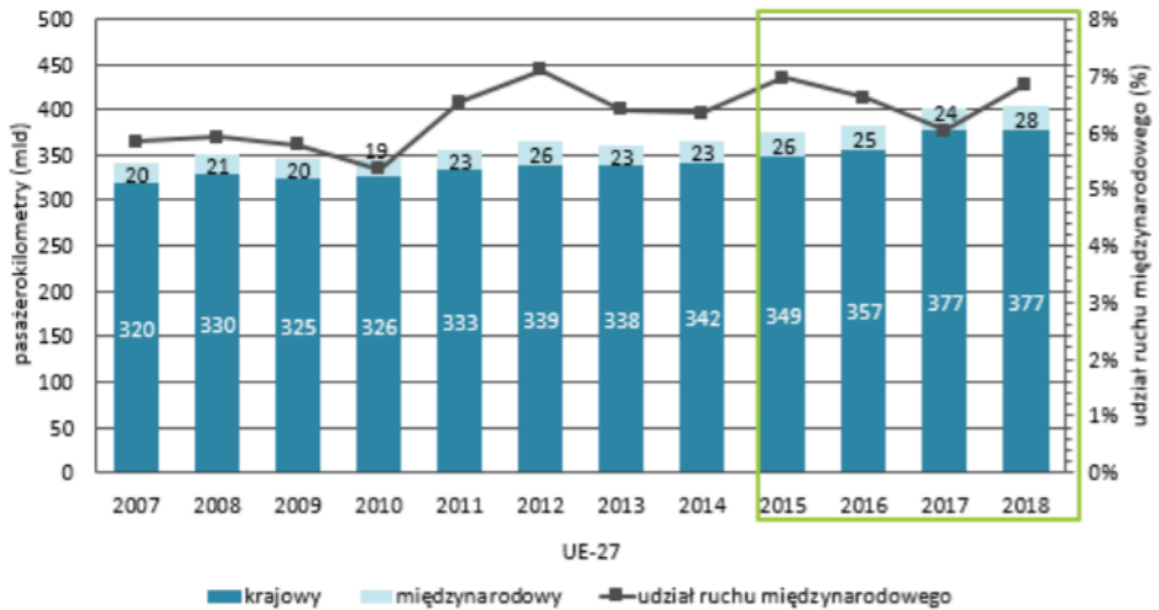


**Rysunek 2.3. Zmiany liczby pasażerów oraz wielkości kolejowych przewozów towarowych (wartości w pasażerokilometrach, tonokilometrach oraz pociągokilometrach) w latach 2005-2018 w UE**

Źródło: Sprawozdanie komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Analizując lata 2005-2018 można wskazać, że całkowita ilość pociągokilometrów utrzymuje się na podobnym poziomie. Warto jednak wskazać na rok 2008, w którym z uwagi na występowanie światowego kryzysu znacząco zyskały przewozy pasażerskie oraz towarowe i znacznie się poprawiły. W okresie lat 2015-2018 odnotowano również znaczne wzrosty ruchu kolejowego. Wzrosty te uplasowały się w okolicach 2,5% w wypadku przewozów pasażerskich oraz 4,1% w przewozów towarowych (Rysunek 2.5).

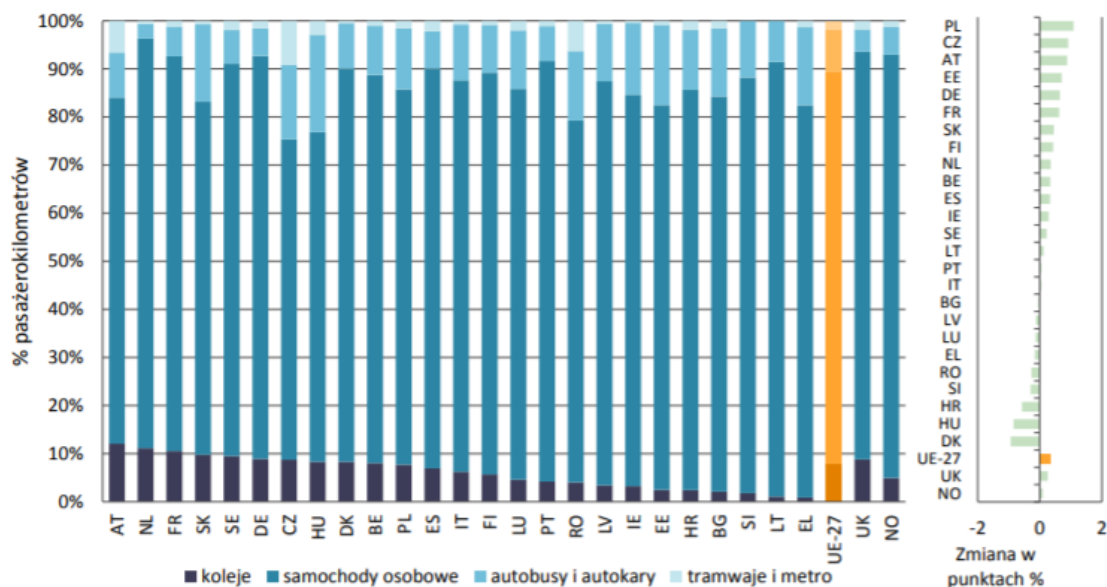




**Rysunek 2.4. Transport kolejowy w UE według rodzaju przewozów (pasażerokilometry)**

Źródło: Sprawozdanie komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Całkowita wielość pasażerskich ruchów kolejowych w UE osiągnęła wartość około 404 mld pasażerokilometrów ze wszystkich 5 bln pasażerokilometrów, które wykonano we wszystkich rodzajach transportu lądowego. Niewątpliwą, stale występującą bolączką transportu kolejowego jest jego wykonywanie głównie na arenie krajowej. Wyłącznie około 7% wszystkich wykonywanych połączeń charakteryzowało się ich wykonywaniem na terenie minimum dwóch krajów (Rysunek 2.6).

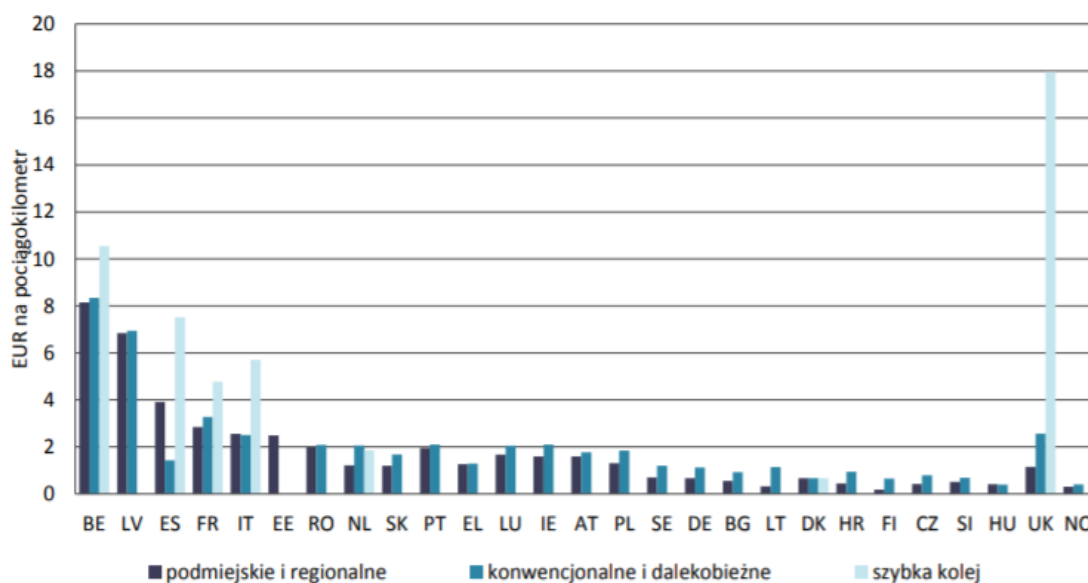


**Rysunek 2.5. Udział transportu kolejowego na tle innych gałęzi transportu lądowego w ruchu krajowym w wybranych krajach UE w latach 2015-2018 (pasażerokilometry)**

Źródło: Sprawozdanie komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Warto także przeanalizować kwestie udziału transportu kolejowego w transporcie lądowym. Według analiz przeprowadzonych przez badaczy UE na każdego obywatela Unii Europejskiej przypadło wykonanych około 909 pasażerokilometrów (na rok 2018), co z kolei przekłada się na wzrost o około 2,4% w stosunku do roku 2015. Dodatkowo należy również wskazać na wzrost w przewozie transportu samochodowego, wobec którego odnotowano wzrost z 81% w 2015 roku do 81,4% w 2018 roku. Nieznaczne wzrosty odnotować można również w transporcie kolejowym, który wzrósł z 7,6% w 2015 roku do 7,8% w 2018 roku w skali Unii Europejskiej.

Po zapoznaniu się z poszczególnymi danymi związanymi z wielkością rynku należy również podkreślić zmiany związane z warunkami ramowymi dotyczącymi ten sektor. Pierwszą kwestią, którą warto podjąć jest element kosztów związanych z dostępnością do infrastruktury kolejowej (Rysunek 2.7).

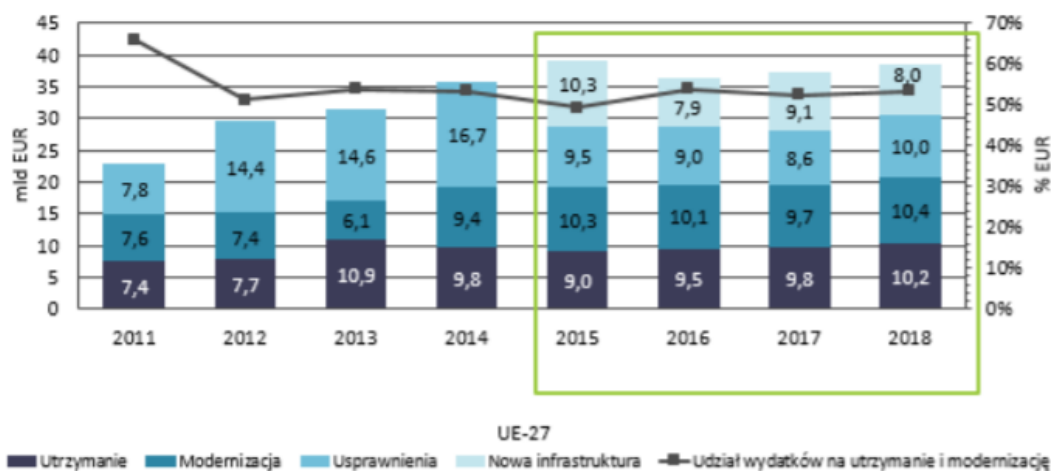


**Rysunek 2.6. Wysokości opłat związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej (euro na pociągokilometr) na okres 2018 roku**

Źródło: Sprawozdanie komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Analizując opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej w poszczególnych krajów Unii Europejskiej należy stwierdzić, że najwyższe opłaty związane są z kolejami dużych prędkości. Najwyższe opłaty w 2018 roku odnotowano na terenie Wielkiej Brytanii (18 euro na pociągokilometr) oraz w Belgii (10,6 euro na pociągokilometr).

Równie ważnym elementem wpływającym na rozwój kolei zarówno w Europie jak i na świecie są środki, które przeznaczane są na jego modernizację. Analiza takich wydatków przy jednoczesnym wskazaniu na wysokości odsetek związanych z ich utrzymaniem przedstawione zostały na Rysunku 2.8.



**Rysunek 2.7. Skala wydatków związanych z infrastrukturą kolejową (w miliardach euro) na lata 2011-2018**

Źródło: Sprawozdanie komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Jedynie w 2018 roku środki przeznaczone na szeroko rozumianą infrastrukturę kolejową osiągnęły wartość 38,6 miliardów euro, co stanowi wartość wyższą niż w roku 2017 (37,2 mld euro), jednak niższą niż w rekordowym roku 2015 (39,1 mld euro). W roku 2018 dokonano przekazania środków na takie cele jak:

- utrzymanie sieci transportowej – 10,2 mld euro;
- modernizacja sieci transportowej – 10,4 mld euro;
- utrzymanie uprawnień – 10 mld euro;
- nowa infrastruktura – 8 mld euro.

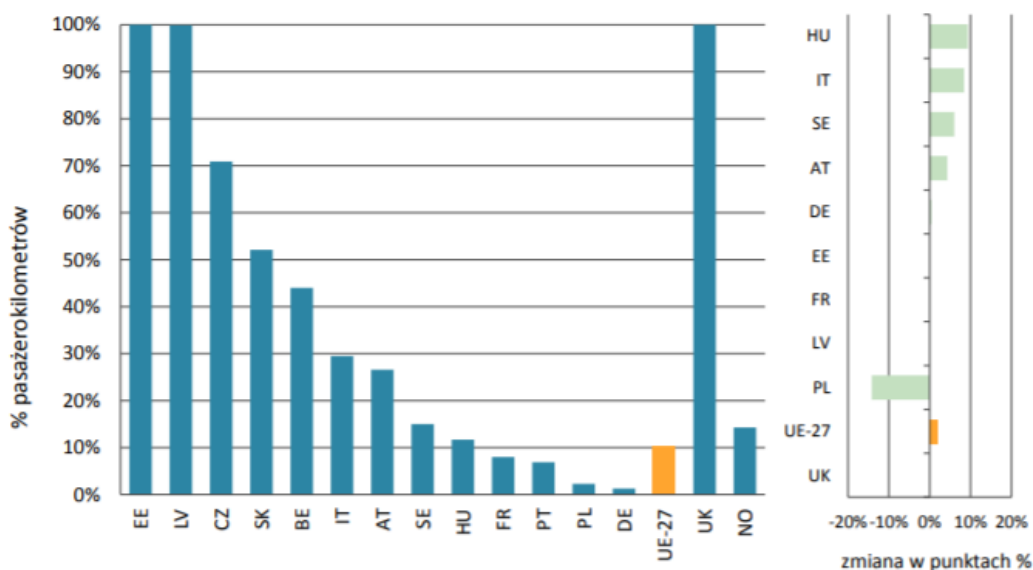
Wysokie środki pieniężne przekazywane są na konieczność utrzymania samej infrastruktury kolejowej, co przekłada się bezpośrednio na mniejsze możliwości związane z podejmowaniem nowych inwestycji w zakresie rozbudowy sieci kolejowej. Celem dodatkowym działań UE jest więc zoptymalizowanie kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań mających na celu uzyskać między innymi niższe poziomy zużycia energii.

Wszystkie wyżej wymienione elementy przekładać się będą między innymi na jakość usług kolejowych w UE, którą również należy przeanalizować. Na samym wstępie należy podkreślić, iż koleje stanowią najbezpieczniejszy rodzaj transportu. Wskazuje się, że transport samochodowy jest około 50 razy bardziej niebezpieczny od transportu kolejowego. Bardzo ważną kwestią, która przekłada się bezpośrednio na częstotliwość korzystania z transportu

kolejowego jest jej punktualność, która nadal stanowi element konieczny do poprawy. Świadczą o tym również liczby, które wskazują, iż średnia punktualność przewozów o zasięgu regionalnym oraz lokalnym w perspektywie lat 2015-2018 spadła z 93% do 90%. W wypadku kolei dalekobieżnych również odnotowano wysoki spadek w latach 2015-2018 z 85% do jedynie 79%. Dodatkowym elementem wpływającym na niekorzyść kolei są wzrosty związane z odwoływaniem transportów, która w wypadku tras regionalnych oraz lokalnych wzrosła z poziomu 1,4% do 1,9%. W wypadku szybkich linii kolejowych natomiast odnotowano spadek z poziomu 1,5% do 1,3%.

O możliwościach rozwoju europejskich kolei świadczyć może również jej otwartość na rynek oraz poziom konkurencyjności. Możliwość wdrożenia własnych taborów opiera się głównie o uzyskanie odpowiednich licencji na przewóz materiałów lub pasażerów. Jedynie w 2018 roku Rada Unii Europejskiej odnotowuje wydanie 1082 licencji, z czego najwięcej zyskali przedsiębiorcy z Niemiec (434), natomiast najmniej z Luksemburga oraz Irlandii (2).

Ilość uzyskanych licencji przekłada się również bezpośrednio na wzmożoną konkurencję na rynku transportu kolejowego (Rysunek 2.9).



**Rysunek 2.8. Udział konkurentów w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2015-2018**

Źródło: Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

W roku 2018 konkurenci zagraniczni osiągnęli udział w wysokości 10% ogólnych przewozów pasażerskich, co pozwoliło na odnotowanie wzrostu w wysokości około 2% w stosunku do roku 2015.

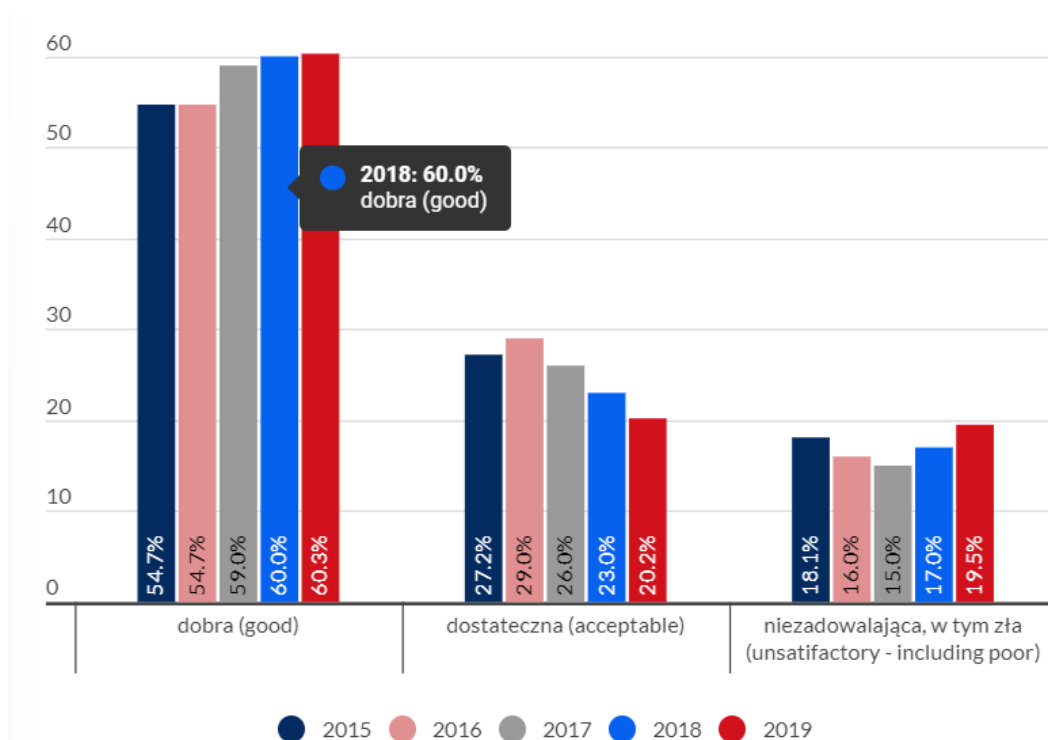
Podsumowując analizę zmian na rynku kolejowych przewozów pasażerskich, które zaszły w latach 2015-2018:

- odnotować można wzrost w ujęciach rocznym o minimalnych wskaźnikach 2,5% dla przewozu pasażerskiego oraz 4,1% dla przewozu towarowego;
- odnotować można wzrost udziału kolei w strukturze transportu lądowego - z 7,6% na 7,8%;
- transport kolejowy odpowiada wyłącznie za około 0,4% emisji gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla we wszystkich sferach transportu;
- transport kolejowy odpowiada jedynie za 2% zużycia energii w transporcie UE;
- odnotowano wzrost o około 17% w ilości tras związanych z sieciami dużych prędkości;
- jedynie na 2018 rok odnotowano wydanie 1082 licencji aktywnych;
- odnotować można znaczny wzrost w ilości komercyjnych rynków przewozów pasażerskich.

Wszystkie te aspekty wpływają na opinie, iż transport kolejowy jest rozwojową gałęzią transportu, której problemy są szeroko dyskutowane na szczeblu i Unii Europejskiej. Należy więc śledzić przyszłe trendy oczekując na analizy związane z wpływem pandemii SARC-COV2 na rynek usług transportu kolejowego.

### **2.3. Charakterystyka polskiego rynku pasażerskich przewozów kolejowych**

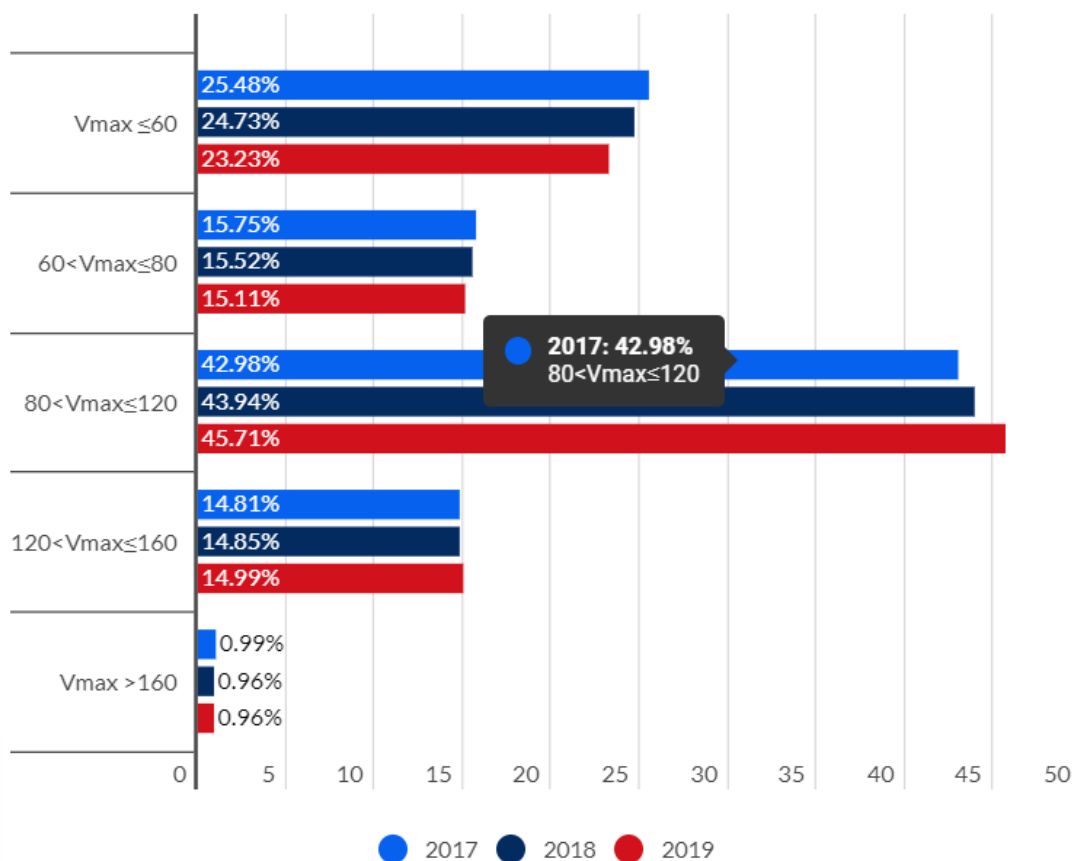
Liczba otwartych linii kolejowych na terytorium RP w 2019 roku wyniosła 19 503 km. Jest to wzrost o około 155 km w stosunku do roku 2018 (Rysunek 2.10).



**Rysunek 2.9. Stan techniczny infrastruktury kolejowej w okresie lat 2015-2019**

Źródło: *Stan techniczny infrastruktury kolejowej*, <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16263,Stan-techniczny-infrastruktury-kolejowej-a-inwestycje-w-2019-r.html>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Dane przedstawione przez PKP PLK, które zawarte zostały w raporcie dotyczącym stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego wskazują, że ilość linii, które mogą być ocenione jako dobre z roku na rok zwiększa się (z 54,7% w 2015 roku do 60,3% w 2019 roku). Odnotować można również spadek długości linii o charakterze dostatecznym (z 27,7% w 2015 roku na 20,2% w 2019 roku). Niewątpliwie niepożądaną sytuacją jest również zwiększenie się długości linii o charakterze niezadowalającym (z 18,1% w 2015 roku do 19,5% w 2019 roku). Warto również przyjrzeć się bliżej ilości linii oferujących transport o poszczególnej skali prędkości, co przekładać się będzie na jakość oferowanych przez polskie koleje linii (Rysunek 2.11).



**Rysunek 2.10. Dopuszczalna prędkość na poszczególnych liniach kolejowych w Polsce**

Źródło: *Stan techniczny infrastruktury kolejowej*, <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16263,Stan-techniczny-infrastruktury-kolejowej-a-inwestycje-w-2019-r.html>, (dostęp: 01.04.2022 r.).

Analizując powyższy rysunek należy odnotować wzrosty udziału linii kolejowych o znacznych prędkościach. Takie wzrosty odnotowano w liniach pozwalających na utrzymanie prędkości w przedziale 80-120 km (42,98% w 2017 roku do 45,71% w 2019 roku). Również nieznaczny wzrost odnotowano w występowaniu linii w przedziale prędkości 120-160 km/h (z 14,81 % w 2017 roku do 14,99 % w 2019 roku).

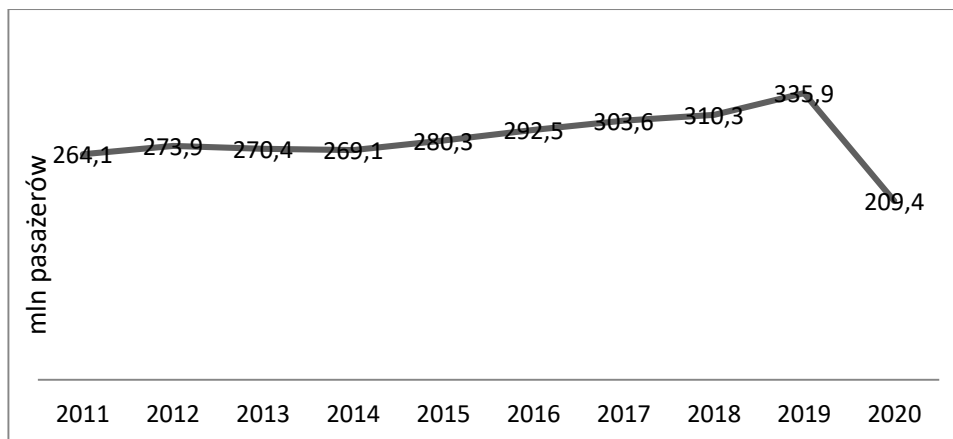
W latach 2015-2019 nastąpiła poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce. Pomimo, iż odnotowano znaczne zwiększenie długości linii kolejowych, które mogą być określane jako dobre, to jednak wzrosła również ilość linii o charakterze niedostatecznym. Pozytywnym trendem jest jednak wzrost długości linii pozwalających na osiągnięcie wysokich prędkości.

Sytuację na rynku kolejowych przewozów pasażerskich przedstawia raport opracowany 2020 roku przez Urząd Transportu Kolejowego<sup>42</sup>. Analizując lata 2011-2019 należy mówić o

<sup>42</sup> Urząd transportu kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020



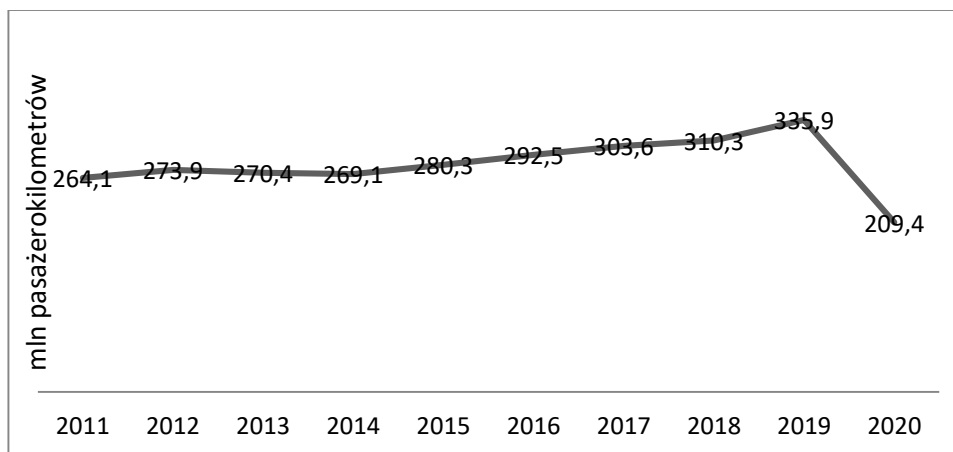
stałych wzrostach liczby pasażerów polskich kolei (z jedynym, nieznacznym spadkiem w roku 2013). Jedynie w 2020 roku przewieziono w Polsce transportem kolejowym około 209,4 miliona pasażerów. Jest to spadek o około 37,7% (335,9 milionów) w stosunku do roku 2019 (Rysunek 2.12).



**Rysunek 2.11. Liczba pasażerów transportu kolejowego w Polsce w okresie lat 2011-2020**

Źródło: Urząd transportu kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020.

Tak wysokie spadki wyniknęły bezpośrednio z występującej pandemii SARS COV-2, która występowała na obszarze międzynarodowym. Dodatkowo wystąpienie pandemii wpłynęło również na liczne różnice w podejmowanej pracy przewozowej w oparciu o poszczególne miesiące (Rysunek 2.13).

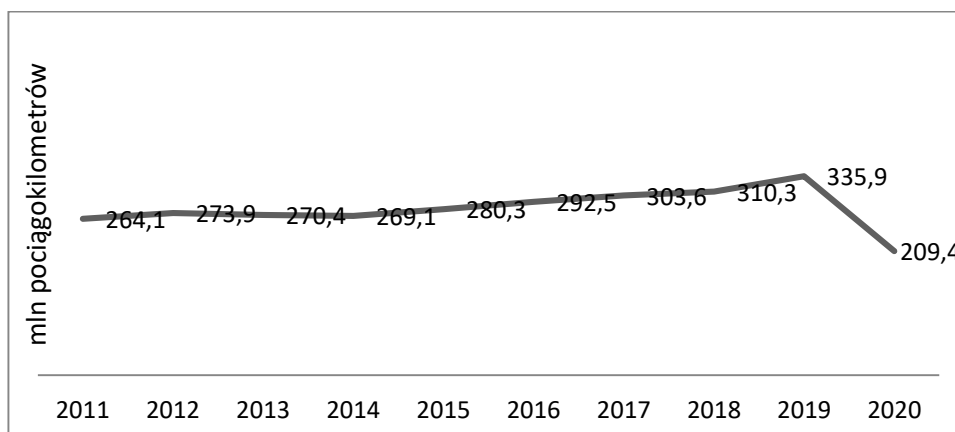


**Rysunek 2.12. Wykonana praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w Polsce w okresie lat 2011-2020**

Źródło: Urząd transportu kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020.

Również w wypadku wykonanej pracy przewozowej można mówić o zmiennych trendach. W okresie lat 2011-2014 odnotowano znaczący spadek z 18164 mln pasażerokilometrów w 2011 roku, do 16 071 mln pasażerokilometrów w 2014. W latach 2014-

2019 odnotowano natomiast znaczne wzrosty z 16 071 mln pasażerokilometrów w 2014 roku do 22 065 mln pasażerokilometrów w 2019 roku. Sama praca przewozowa w 2020 roku zmniejszyła się w stosunku do 2019 roku o około 42,7% osiągając tym samym około 12,6 mld pasażerokilometrów. Można więc odnotować znaczące spadki, które pozostają szczególnie widoczne w wypadku linii o zasięgu dalekobieżnym (Rysunek 2.14). Oznacza to, że pandemia odcisnęła szczególne piętno na przewoźnikach kolejowych jak PKP Intercity.

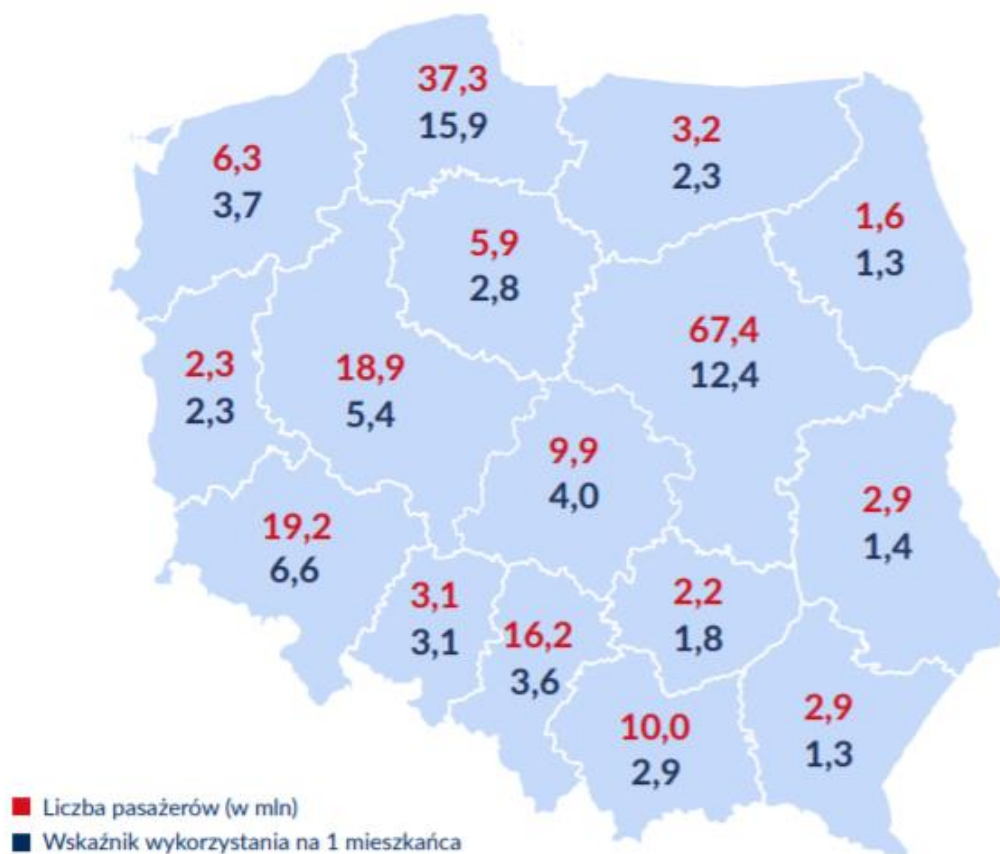


**Rysunek 2.13. Wykonana praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach pasażerskich w Polsce w okresie 2011-2020**

Źródło: Urząd transportu kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020.

Bardzo ważną kwestią pozostaje również przeanalizowanie pracy eksploatacyjnej, która przedstawiana jest w skali pasażerokilometrów. W latach 2011-2012 można mówić o nieznacznym wzroście z 143,3 mln pasażerokilometrów (2011) do 144,1 mln pasażerokilometrów (2012). Następnie w latach 2012-2014 odnotowano spadek z 144,1 mln pasażerokilometrów w roku 2012 do 135,4 mln pasażerokilometrów w 2014 roku. Następnie wskazać można na wzrost w latach 2014-2019 (z 135,4 mln pasażerokilometrów w 2014 roku do 171,0 mln pasażerokilometrów w roku 2019). W 2020 roku odnotowano natomiast kolejny spadek, w porównaniu do roku 2019 (z 171,0 mln pasażerokilometrów do 160,2 mln pasażerokilometrów).

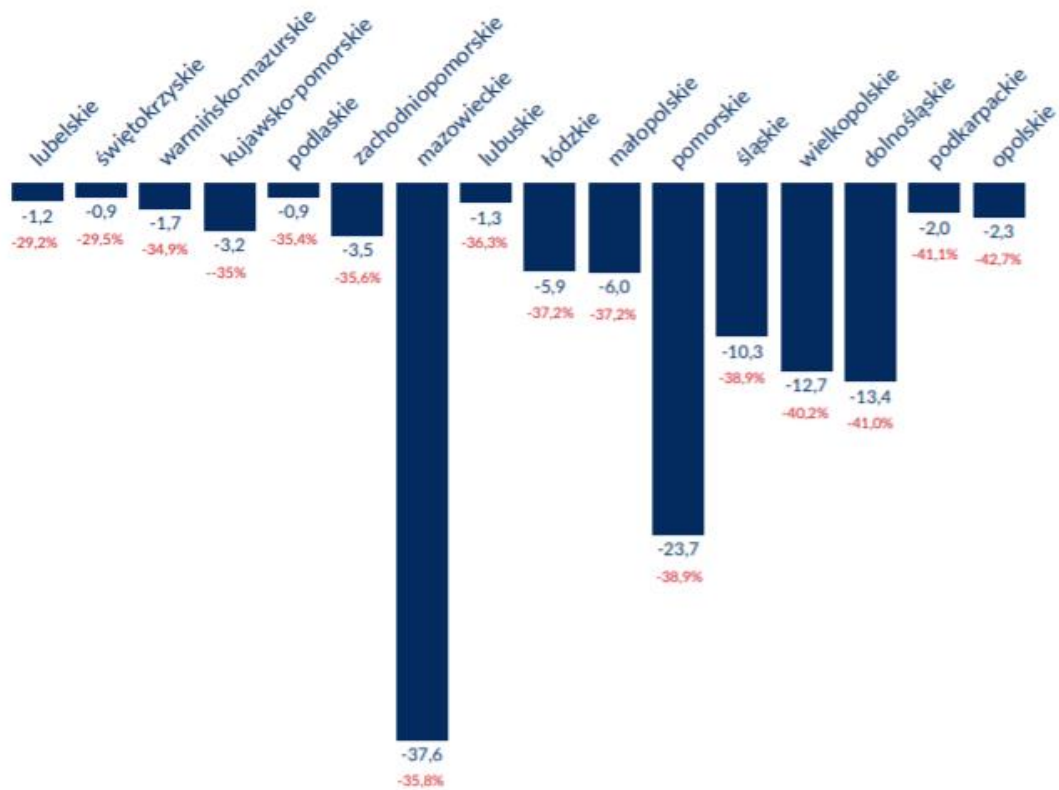
Dane wskazują także na spadek wykorzystania transportu kolejowego w przeliczeniu na 1 mieszkańca w Polsce. W 2020 roku wskaźnik ten wynosił 5,5, co oznacza spadek w stosunku do roku 2019, w którym każdy z mieszkańców Polski statystycznie wykorzystywał kolej jako środek transportu około 8,7 razy w każdym roku (Rysunek 2.15).



**Rysunek 2.14. Wskaźnik wykorzystywania transportu kolejowego na 1 mieszkańca na tle liczby pasażerów w poszczególnych województwach (dane na 2020 rok)**

Źródło: Urząd transportu kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020.

Województwa, w których odnotowano wyższy wskaźnik od średniej krajowej są województwa dolnośląskie (6,6), mazowieckie (12,4) oraz pomorskie (15,9). Najniższe wartości natomiast odnotować można w województwach podlaskim i podkarpackim (1,3). Warto w tym miejscu wskazać również na liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych województwa. Najwyższe wyniki odnotować można w województwie mazowieckim (67,4 mln) oraz pomorskim (37,3 mln). Najniższe zaś w województwie podlaskim (1,6 mln) oraz lubuskim (2,3 mln). Takie wyniki wynikają z wielu czynników, z których najważniejszym pozostaje w tamtym okresie niewątpliwie pandemia. O znacznej wysokości liczby pasażerów województwie np. mazowieckim może świadczyć fakt wysokiego poziomu zaludnienia przy jednoczesnym wysokim znaczeniu tamtejszych przewoźników, do których zaliczyć można między innymi PKP SKM, które wykonują swoje kursy na terenie aglomeracji (Rysunek 2.16).



**Rysunek 2.15. Porównanie liczby pasażerów transportu kolejowego w Polsce w latach 2019-2020**

Źródło: Urząd transportu kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020.

Porównując liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych województwach w okresie lat 2019-2020 należy wskazać, że w każdym z województw odnotowano zdecydowane spadki. Największe odnotowano w województwie opolskim (42,7%) oraz podkarpackim (41,4 %). Najniższe natomiast w województwie lubelskim (29,2 %) oraz świętokrzyskim (29,5 %).

Należy również wskazać, że rok 2022 może okazać się kluczowy dla kolejowych przewozów pasażerskich z uwagi na spowolnienie rozwoju pandemii SARS COV-2. Oznacza to, że potencjalne spadki zainteresowania podróżowaniem (szczególnie dalekobieżnym) powinny zakończyć się wraz z 1 kwartałem 2022, aby sukcesywnie rosnąć do końca roku. W roku 2023 należy więc przyrzeć się bliżej raportem dotyczącym tego okresu, co pozwoli na ocenę skali smakowo/wzrostowych potencjalnych liczny pasażerów.

## ROZDZIAŁ III

### POSTULOWANE KIERUNKI DOSKONALENIA OFERTY PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

#### 3.1. Analiza aktualnej oferty przewozowej w segmencie pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce

Pozycję lidera rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce w 2020 roku stabilnie utrzymywał przewoźnik POLREGIO, nie mniej jednak POLREGIO odnotował spadek liczby pasażerów o około  $\frac{1}{3}$  w stosunku do roku 2019 (Tabela 2.2). W okresie pandemii odnotowano znaczące spadki liczby pasażerów transportu kolejowego w okresie 2020-2022. Taki stan rzeczy wpłynął również na ofertę przewozową poszczególnych przewoźników działających na terytorium RP.

**Tabela 2.2. Ilość pasażerów przewieziona przez poszczególnych przewoźników kolejowych w Polsce w okresie 2017-2020**

Przewoźnik	2017	2018	2019	2020
<b>Łącznie</b>	<b>303,6</b>	<b>310,3</b>	<b>335,9</b>	<b>209,4</b>
POLREGIO	79,9	81,2	88,9	55,7
Koleje Mazowieckie	62,0	59,7	62,1	41,8
PKP Intercity	42,8	46,1	48,9	26,7
PKP SKM	42,3	42,2	43,1	25,5
SKM Warszawa	23,1	18,9	22,0	14,9
Koleje Śląskie	15,7	17,0	20,4	13,0
Koleje Dolnośląskie	9,4	11,7	14,1	9,2
Koleje Wielkopolskie	8,1	11,0	12,2	7,6
WKD	7,7	8,6	8,0	4,6
ŁKA	3,9	4,7	6,0	4,6
Koleje Małopolskie	5,7	6,4	6,5	3,9
Arriva	2,3	2,1	2,3	1,5

UBB	0,5	0,5	0,5	0,3
Pozostali	0,2	0,2	0,1	0,1

Zródło: Urząd transportu kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020.

Drugim największym przewoźnikiem działającym na terenie Polski są Koleje Mazowieckie, które również odnotowały znaczący spadek ilości pasażerów w okresie lat 2019-2020 (z 62,1 mln do 41,8 mln). Pandemia SARSCOV-2 oddziałuje również na ilość wykonywanych tras dalekobieżnych, co szczególnie odbiło się na spółce PKP Intercity, która jedynie w perspektywie lat 2019-2020 utraciła około 32,7% pasażerów.

Utrzymujący się stan pandemii oddziałuje także na stopień rentowności transportu kolejowego. Jest to szczególnie niebezpieczna sytuacja, z uwagi na fakt, iż pasażerskie przewozy kolejowe mogą być utożsamiane jako jeden z najważniejszych czynników, które determinują poziom rozwoju społecznego oraz gospodarczego kraju. Konieczne jest więc zarówno utrzymywanie jak i realizacja poszczególnych połączeń, co pozwoli na spełnienie ich roli.

Niewątpliwie największymi przedsiębiorstwami kolejowymi, które działają na terenie RP są przewoźnicy, którzy pozostają pod bezpośrednim nadzorem przez władze państwowe oraz samorządowe. Kolejnym, niepozostającym w ścisłym nadzorze przedsiębiorstwem kolejowym, który działa na terenie Polski jest Arriva, która posiada około 4,77% udziałów w rynku przewozów pasażerskich w RP (na rok 2020).

Warto w tym miejscu przyrzeć się również poszczególnym ofertom taryfowym w transporcie kolejowym oferowanym na rynku polskim. Jest to element niezwykle istotny z uwagi na fakt, iż zarówno ceny jak i czas przejazdu stanowią najważniejsze czynniki, które oddziałują na decyzję co do podjętych środków transportu przez pasażerów. Czas stanowi naturalnie czynnik, który pozostaje w znacznym stopniu determinowany przez czynniki niezależne, jednak polityka cenowa stanowić może podstawowe pole działania poszczególnych przewoźników, którzy mogą utrzymywać wysoki poziom klientocentryczności. Przedstawienie odpowiednich ofert taryfowych stanowi więc podstawowe działanie dla prawidłowego funkcjonowania przewoźników zarówno publicznych jak i prywatnych. Z tego względu na polskim rynku transportowym odnotować można wiele rozwiązań, które ukierunkowane są do poszczególnych grup odbiorców. Taryfy te różnią się więc co do zasady jak i miejsca funkcjonowania.

Na samym wstępie należy przeanalizować oferty, które ukierunkowane są na poszczególne grupy społeczne. Są to więc oferty, które najczęściej skierowane są np. do

seniorów czy rodzin. Jedną z najpopularniejszych grup odbiorców pozostają seniorzy, którzy w wypadku transportu kolejowego otrzymują ulgi w zasadzie u wszystkich, działających w Polsce przewoźników (Tabela 2.3).

**Tabela 2.3. Oferty dla seniorów u poszczególnych przewoźników kolejowych**

Przewoźnik	Oferta	Wiek uprawniający do możliwości skorzystania z ulgi	Wysokość rabatu	Cena uprawnienia
Koleje Śląskie	<i>Senior 65+</i>	65 lat	30%	-
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	<i>Senior SKM</i>	65 lat	30%	30,00 zł
Koleje Mazowieckie	<i>KM-35</i>	60 lat	35%	-
Koleje Małopolskie	<i>Bilet dla Seniora</i>	60 lat	cena zryczałtowana	W zależności od długości odcinka
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	<i>ŁKA 60+</i>	60 lat	średnio 30%	-
Warszawska Kolej Dojazdowa	<i>Przejazdy dla Seniorów</i>	60 lat	50%	-
PKP Intercity	<i>Bilet dla Seniora</i>	60 lat	30%	-
Przewozy Regionalne	<i>REGIO karta Senior</i>	60 lat	do 30%	49,00 zł

Zródło: Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.

Analizując poszczególne oferty skierowane do seniorów należy stwierdzić, że najczęściej są to zniżki skierowane do osób, które ukończyły 60 rok życia (rzadziej 65 rok życia). Wielkość zniżki jaką mogą otrzymać seniorzy znajduje się w przedziale od 30%-50% ceny podstawowej przewozu. Podstawowym wymogiem otrzymania zniżki jest przedstawienie dokumenty poświadczającego wiek danej osoby.

Kolejnymi zniżkami, które ukierunkowane są na poszczególne grupy mogą być również bilety pracownicze, które skierowane są do pracowników kolei (Tabela 2.4).

**Tabela 2.4. Zniżki dla pracowników kolei**

Nazwa przewoźnika	Nazwa oferty	Warunki brzegowe przystąpienia do oferty	Wysokość zniżki	Cena uprawnienia (w skali roku)
Arriva RP	<i>Oferta Sami Swoi</i> 55	Oferta dla pracowników spółek które zawarły porozumienie z Arrivą RP.	55% od taryfy REGIO	W zależności od długości trasy
Koleje Mazowieckie	<i>Firma z KM</i>	Oferta dla firm, które podpisały umowę z KM.	35%	400,00 zł

Zródło: Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.

Warto podkreślić, że ta konkretna zniżka odnosi się bezpośrednio do pracowników zatrudnionych u przewoźników kolejowych. Istnieją jednak sytuacje, w której przedsiębiorstwo oferuje zniżkę na przejazdy również najbliższej rodzinie pracownika. Zniżki wynikające z tego rodzaju oferty znajdują się w przedziale od 35% do nawet 95% ceny bazowej biletu. Również w wypadku tej zniżki podstawowym czynnikiem pozwalającym na jej uzyskanie jest przedstawienie dokumentu poświadczającego pracę w wybranym przedsiębiorstwie.

Kolejną grupą ofert, które odnaleźć można w polskich kolejach są oferty, które integrują transport kolejowy z innymi gałęziami transportu. Oferty z tej grupy bazują na rozwiązaniu, które ma pozwolić podróżującemu na korzystanie z jednego biletu, który odnosił będzie się do różnych środków transportu. Jest to oferta szczególnie korzystna w większych aglomeracjach, w których kolej traktowana jest niejednokrotnie jak komunikacja miejska. Takie rozwiązanie pozwala podróżującemu na osiągnięcie niższych kosztów transportu przy jednoczesnym zaoszczędzeniu czasu oraz trudów wynikających z konieczności zakupu kilku biletów na poszczególne zróżnicowane gałęziowo środki transportu. Takie rozwiązania najczęściej występują w dużych aglomeracjach miejskich i miastach wojewódzkich takich jak np. Warszawa czy Kraków. W tych miejscach prężnie działają koleje miejskie, które posiadają szeroki wachlarz ofert dla klientów i które ukierunkowane są właśnie na te rozwiązania. Dzięki temu posiadając jeden bilet podróży jest w stanie podróżować po praktycznie wszystkich



strefach miejskich bez dodatkowych trudności. Przykłady rozwiązań związanych z możliwością korzystania z różnych środków transportu przedstawiono w tabeli 2.5.

**Tabela 2.5. Wybrane oferty związane z możliwością korzystania z kilku rodzajów transportu**

Przewoźnik	Oferta	Zasady korzystania	Oferowane ceny biletów	Ujednolicona cena biletu
Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie	<i>Bus – Tramwaj – Kolej (jeden bilet)</i>	Oferta obowiązuje w strefie o promieniu ok. 30 km od Poznania. Jej największym atutem jest możliwość korzystania z przejazdów różnych przewoźników kolejowych świadczących usługi na terenie aglomeracji poznańskiej oraz z pojazdów komunikacji ZTM w Poznaniu.	Cena ustalana jest w zależności od tego, ile stref obejmuje bilet – w przypadku biletu normalnego wynosi od 274 zł (na 3 strefy) do 121 zł (na 1 strefę).	219,00 zł
Przewozy Regionalne, Łódzka Kolej Aglomeracyjna	<i>Wspólny bilet aglomeracyjny</i>	Oferta skierowana jest do osób korzystających z komunikacji miejskiej w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, Łasku, Zduńskiej Woli, Sieradzu, Strykowie, Głownie i Łowiczu oraz pociągów ŁKA i PR. Bilet wydawany jest na określoną linię komunikacyjną w transporcie kolejowym oraz na daną strefę taryfową.	Cena biletu zdeterminowane jest długością linii kolejowej objętej biletem oraz strefą obsługiwaną przez komunikację miejską i wynosi od 82 zł do 310 zł.	240,00 zł

Zródło: Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.

Analizując powyższe zestawienie można stwierdzić, że bilety o charakterze miesięcznym pozwalają niejednokrotnie na korzystanie z dodatkowych środków komunikacyjnych w wybranym mieście. Warto wskazać również na występowanie ofert, które pozwalają na integrację różnych gałęzi transportu przy jednoczesnej obsłudze określonych linii komunikacyjnych (Tabela 2.6).

**Tabela 2.6. Integracja poszczególnych gałęzi transportu przy jednoczesnej obsłudze wybranych linii komunikacyjnych**

Przewoźnik	Nazwa oferty	Zasady korzystania	Cena biletów
Przewozy Regionalne	<i>Bilet odcinkowy miesięczny aglomeracyjny BiT City</i>	Oferta obowiązuje w pociągach REGIO łączących Toruń i Bydgoszcz oraz po przyjeździe do jednego z miast. Bilet uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów, wyłącznie drogą najkrótszą między wszystkimi przystankami (stacjami) odcinka, na który został wydany. Umożliwia również korzystanie z komunikacji miejskiej w jednym z miast (lub obu miastach) na wybranej linii/liniach. Podróżny ma do wyboru 3 warianty korzystania z komunikacji miejskiej w ramach oferty.	225,00 zł lub 275,00 zł.
Przewozy Regionalne	<i>Regionalny bilet WiT odcinkowy miesięczny imienny</i>	Oferta obowiązuje w pociągach REGIO łączących Toruń i Włocławek oraz po przyjeździe do jednego z miast. Bilet uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów, wyłącznie drogą najkrótszą, między wszystkimi przystankami (stacjami) odcinka, na który został wydany. Umożliwia również korzystanie z komunikacji miejskiej w jednym z miast (lub obu miastach) na wybranej linii/liniach. Podróżny ma do wyboru 3 warianty korzystania z	220,00 zł lub 270,00 zł.

		komunikacji miejskiej w ramach oferty.	
Przewozy Regionalne, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	<i>Promocyjny bilet miesięczny „tandemowy”</i>	Bilet może nabyć osoba, która zakupiła Bilet Metropolitalny Promocyjny. Jednocześnie podróżny korzystający z oferty zobowiązany jest do okazywania go do kontroli wyłącznie z Biletem Metropolitalnym Promocyjnym. Zasięg biletu tandemowego obejmuje wyłącznie jedną relację (podróż „tam i z powrotem”), na odcinku, którego krańce wyznaczają stacje określone w regulaminie.	Cena biletu stanowi składową biletu obowiązującego na terenie MZKZG oraz odcinkowego biletu kolejowego.
Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie	<i>Wspólny „Bilet Gnieźnieński”</i>	Zgodnie z ofertą pasażer kupując „Bilet Gnieźnieński” (normalny), który jest tańszy o 66 zł od tradycyjnego rozwiązania (dwa bilety miesięczne: kolejowy + MPK), pasażer będzie mógł skorzystać z usług wszystkich przewoźników: MPK Gniezno oraz Przewozów Regionalnych i Kolei Wielkopolskich na trasie Poznań – Gniezno bez ograniczeń. Oferta została stworzona z myślą o tych, którzy codziennie pokonują tę trasę korzystając z około 30 autobusów i 30 par pociągów, dojeżdżając do szkoły i pracy.	285,00 zł.

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.

Analizując oferty przewoźników można stwierdzić, że występują również oferty, które ukierunkowane są na poszczególne trasy. Takie oferty niejednokrotnie połączone są z możliwością przejazdu pasażera dowolnymi pociągami danego przewoźnika, przy jednoczesnej możliwości korzystania z wybranej linii kolejowej. Przykładem takiego rozwiązania może być Taryfa Pomarańczowa Kolei Śląskich, które pozwalają na korzystanie z wszystkich pociągów Kolei Śląskich, które kursują na trasie takiej jak np. Tychy Lodowisko - Katowice Szopienice.

Dodatkowo w ofercie tej pasażerowie posiadają również możliwość przejazdów z wykorzystaniem wszystkich regularnych linii, które organizowane są przez MZK w Tychach.

Prowadząc analizy poszczególnych ofert, które przedstawiane są przez przewoźników występujących na terenie Polski, odnotować można występowanie ofert, które promują określoną przez przewoźnika trasę. Są to najczęściej trasy, które są przez danego przewoźnika promowane z zastosowaniem niższych cen, niż te które mogłyby wynikać z podstawowych ofert taryfowych danego przewoźnika (Tabela 2.7).

**Tabela 2.7. Oferty promowane przez przewoźników kolejowych**

Przewoźnik	Oferta	Linia	Oszczędności
Koleje Śląskie	<i>Oferta specjalna „13”</i>	Częstochowa – Lubliniec	60,00 zł
Arriva RP	<i>Oferta specjalna „Szybkim torem” Grudziądz – Chełmża – Bydgoszcz</i>	Grudziądz – Chełmża – Bydgoszcz	70,00 zł
Koleje Mazowieckie	<i>Radom – Drzewica – oferta specjalna</i>	Radom - Drzewica	86,00 zł
Koleje Mazowieckie	<i>Radom – Pionki – oferta specjalna</i>	Radom – Pionki	85,00 zł
Koleje Mazowieckie	<i>Warszawa Włochy – Warszawa Rembertów – oferta specjalna</i>	Warszawa Włochy – Warszawa Rembertów	4,30 zł
Koleje Mazowieckie	<i>Warszawa Wschodnia – Góra Kalwaria– oferta specjalna</i>	Warszawa Wschodnia – Góra Kalwaria	71,00 zł
Koleje Mazowieckie	<i>Warszawa Zachodnia – Otwock– oferta specjalna</i>	Warszawa Zachodnia – Otwock	120,00 zł
Koleje Dolnośląskie	<i>Promocja Dzierżoniowska</i>	Dzierżoniów Śląski - Wrocław Główny	119,00 zł
Koleje Dolnośląskie, Przewozy Regionalne	<i>Promocja Świdnicka</i>	Świdnica Miasto – Wrocław Główny	94,00 zł
Przewozy Regionalne	<i>Kolej dla Ciebie</i>	Inowrocław - Nowa Wieś Wielka - Bydgoszcz	83,65 zł

Przewozy Regionalne	<i>Bilet Lubartowski</i>	Lublin – Lubartów	70,00 zł
Przewozy Regionalne	<i>Tani Bilet – odcinkowy miesięczny imienny</i>	Kielce – Włoszczowa – Żeliszawice – Koniecpol – Częstochowa	30,00 zł
		Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna, Skawina – Oświęcim	80,00 zł
Przewozy Regionalne	<i>Bilet Świętokrzyski – odcinkowy miesięczny imienny</i>	Ostrowiec Św. – Skarżysko Kamienna	127,00 zł
		Skarżysko-Kamienna - Kielce	127,00 zł
		Kielce – Żeliszawice, Kielce – Klimontów	163,00 zł
Przewozy Regionalne	<i>Bilet Olkuski – odcinkowy miesięczny imienny</i>	Katowice – Olkusz – Sędziszów	20,00 zł
Przewozy Regionalne	<i>Połączenie w dobrej cenie (przykłady połączeń)</i>	Skierniewice – Warszawa (Inter REGIO)	70,00 zł
Przewozy Regionalne		Opole – Kluczbork	99,00 zł
Przewozy Regionalne		Przemyśl - Rzeszów	89,00 zł

Zródło: Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.

Przykładem przewoźników, którzy oferują niższe ceny na danej trasie może być między innymi przewoźnik Koleje Mazowieckie, którzy na linii Warszawa Włochy- Warszawa Rembertów, który oferuje zniżkę na przejazd linią w wysokości 4,30 zł. Wydawać by się mogło, że jest to wartość niska, jednak na niektórych liniach takich jak Kielce - Klimontów pasażerowie, którzy zdecydują się na wykorzystanie przewozów regionalnych mogą zyskać w skali miesiąca nawet 163 zł.

Szczególnie często i chętnie wykorzystywanymi ofertami są te, które związane są z podróżami weekendowymi. Są to oferty, które skierowane są do podróżnych, którzy odbywają swoje podróże na trasach podczas trwania weekendów lub dni wolnych (Tabela 2.8).

**Tabela 2.8. Oferty weekendowe wybranych przewoźników kolejowych**

Nazwa przewoźnika	Nazwa oferty	Relacja, w której obowiązuje oferta	Cena biletu
Koleje Śląskie	<i>Bilet „Silesia Weekend”</i>	Bilet uprawnia do korzystania ze wszystkich połączeń obsługiwanych przez Koleje Śląskie w relacji do 800 km. Wysokość ulgi wynosi 15% w przypadku biletów na podróż w jedną stronę oraz 20% na bilety „tam i z powrotem”. Bilet obowiązuje przez jeden lub dwa dni w zależności od odległości (1 dzień do 100 km i 2 dni – powyżej 100 km). Bilet na przejazd „tam i z powrotem” uzależniony jest od liczby dni wolnych od pracy.	Zniżka procentowa
Przewozy Regionalne, Arriva RP, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Małopolskie, Łódzka Kolej	<i>Bilet turystyczny i mini bilet turystyczny</i>	Oferta obejmuje bilet turystyczny i mini bilet turystyczny dla osób podróżujących w weekendy. Uprawnia on bowiem do wielokrotnej liczby przejazdów od godz. 18:00 w dniu roboczym poprzedzającym bezpośrednio kolejno po sobie następujące dni wolne od pracy, do godz. 6:00 pierwszego dnia roboczego następującego po tych dniach. Umożliwia on zatem podróżowanie od godziny 18:00 w piątek, do godziny 6:00.	Bilet turystyczny – 45,00 zł, Mini bilet turystyczny – 39,00 zł.

Zródło: Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.

Przykładem oferty weekendowej może być ta przedstawiona przez Przewozy Regionalne. Oferta ta określona jest mianem Biletu turystycznego i uprawnia ona pasażerów do wielokrotnych przejazdów w wyznaczonych godzinach wolnych od pracy. Jest to więc niezwykle korzystna opcja szczególnie podczas trwania sezonu urlopowego, gdyż pozwala na wielokrotne wykorzystanie kolejowego środka transportowego przy zachowaniu niskiej ceny.

Nie można również zapomnieć o podstawowych ofertach abonamentowych, które występują u przewoźników kolejowych (Tabela 2.9).

**Tabela 2.9. Wybrane oferty abonamentowe przewoźników kolejowych**

Przewoźnik	Oferta	Warunki korzystania	Darmowe przejazdy
Koleje Śląskie	<i>Bilet bez ogonka</i>	Bilet uprawnia do 10 przejazdów w określonej uprzednio relacji. Z jednego biletu może korzystać jednocześnie kilka osób, pod warunkiem, że uprawnieni są do takiej samej ulgi lub żaden z nich nie posiada uprawnień do przejazdów ulgowych. Cena biletu jest równoważna z ceną 10 biletów na tą samą relację, podstawowym atutem jest zatem możliwość odbycia kilku podróży bez konieczności każdorazowego zakupu.	0
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	<i>Bilet abonamentowy</i>	Oferta obejmuje wszystkie połączenia uruchamianie przez PKP SKM, jednak skierowana jest wyłącznie do osób korzystających z taryfy normalnej. Bilet abonamentowy uprawnia do odbycia 8 przejazdów jednorazowych a jego cena stanowi równowartość 7 przejazdów. Przejazd na podstawie biletu nie może być dłuższy niż 50 km.	1
Koleje Mazowieckie	<i>Bilet abonamentowy</i>	Bilet abonamentowy uprawnia do 12 przejazdów pociągami KM w wybranej relacji. Wydawany jest na okaziciela i może być wykorzystany na przejazd tylu osób, ile pozostało wolnych rubryk w karnecie. Cena biletu abonamentowego stanowi równowartość ceny 10 przejazdów w tej samej relacji.	2

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.

Oferty abonamentowe opierają się o możliwość korzystania z wielokrotnych, wcześniej nieustalonych przejazdów. Największa korzyść wynikająca z ofert abonamentowych związana jest najczęściej z możliwością uzyskania dodatkowych, darmowych przejazdów, które wchodzi w skład abonamentu. Przykładem mogą być tutaj Koleje Mazowieckie, które w swojej ofercie biletu abonamentowego oferują 12 przejazdów w cenie 10.

Niewątpliwie w przyszłości bardzo ważnym elementem systemu transportu kolejowego w Polsce będzie projektowany Centralny Port Komunikacyjny (CPK), który stanowić ma podstawowy węzeł przesiadkowy między Łodzią, a Warszawą. Budowa tego portu ma w przyszłości pozwolić na integrację wszystkich rodzajów transportu - a więc transportu kolejowego, lotniczego oraz drogowego. Sama budowa CPK zakłada stworzenie około 530 km torów kolejowych w pierwszej fazie budowy, aby w efekcie doprowadzić do stworzenia ponad 1230 km nowych torów kolejowych. Inwestycja ta niewątpliwie w istotny sposób wpłynie na system transportu kolejowego w Polsce.

Podsumowując, że rynek pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce na tle systemu Unii Europejskiej oferuje wysoki poziom realizowanych usług. Z roku na rok rozbudowywana jest oraz modernizowana coraz większa ilość linii kolejowych przy jednoczesnym, stałym wykorzystywaniu nowych rozwiązań organizacyjnych, które dotyczą m.in. systemu komunikacyjnego. Przewozy kolejowe w Polsce niewątpliwie stanowią realną konkurencję dla innych środków transportu, na co wskazuje rosnące zainteresowanie podróżami koleją przez pasażerów. Należy również wskazać, że przewoźnicy działający na terenie Polski posiadają szeroki wachlarz ofert skierowanych zarówno do poszczególnych grup społecznych jak i do ogółu. Występują również liczne oferty, które powodują, że korzystanie z kolei zintegrowane jest również z możliwością korzystania z innych środków transportu, w tym zwłaszcza transportu miejskiego, co jest szczególnie korzystne w większych aglomeracjach. Można więc uznać, że transport kolejowy w Polsce cechują pozytywne trendy rozwoju.



### **3.2. Ocena i rekomendacje zmian oferty pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce w świetle wyników badań ankietowych**

W czerwcu 2022 roku przeprowadzono badanie ankietowe, którego celem było poznanie opinii społeczeństwa na temat oferty transportu kolejowego w segmencie przewozów pasażerskich w Polsce.

Sformułowany główny problem badawczy, ujęty w ankiecie, zawiera się w następujących pytaniach:

1. Jak osoby korzystające z transportu kolejowego w Polsce oceniają jakość dzisiejszej oferty?
2. Czy osoby korzystające z transportu kolejowego w Polsce wskazują na potrzebę dokonania szczegółowych zmian w aktualnej ofercie przewoźników?

Potrzeba ukazania opinii oraz poglądów badanej społeczności, dotyczących oferty pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce, skłoniła do wykorzystania badania ankietowego jako głównej metody badawczej. Metoda ta, umożliwia pozyskanie danych dotyczących indywidualnych odczuć społeczeństwa w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce. Warto również zwrócić uwagę na fakt, iż badanie to zostało oparte na grupie badawczej, która w bezpośredni sposób odnosi się do populacji generalnej, której dotyczy to zjawisko<sup>43</sup>.

Ankieta jest techniką, która umożliwia na gromadzenie informacji w oparciu o kwestionariusze odpowiedzi, stanowiący główne narzędzie badawcze. Bazując na teoriach Z. Skórnego, który wskazuje na fakt, iż narzędzie badawcze stanowi wartościowe narzędzie dodatkowe, które wybierane jest do uzyskiwania materiałów empirycznych, które stanowią niezwykle ważne informacje w kontekście rozwiązywania analizowanego problemu badań<sup>44</sup>. Kwestionariusz ankiety dostarczono do badanych drogą elektroniczną. Działanie to, wynika bezpośrednio z chęci uzyskania zróżnicowanego materiału badawczego ze wszystkich regionów kraju. Ankiety rozsyłane były do obywateli Rzeczypospolitej Polskiej.

Budowa ankiety zakładała wybór jednokrotny, wielokrotny oraz możliwość odpowiedzi pisemnej. Ankieta została podzielona na 14 osobnych bloków pytań.

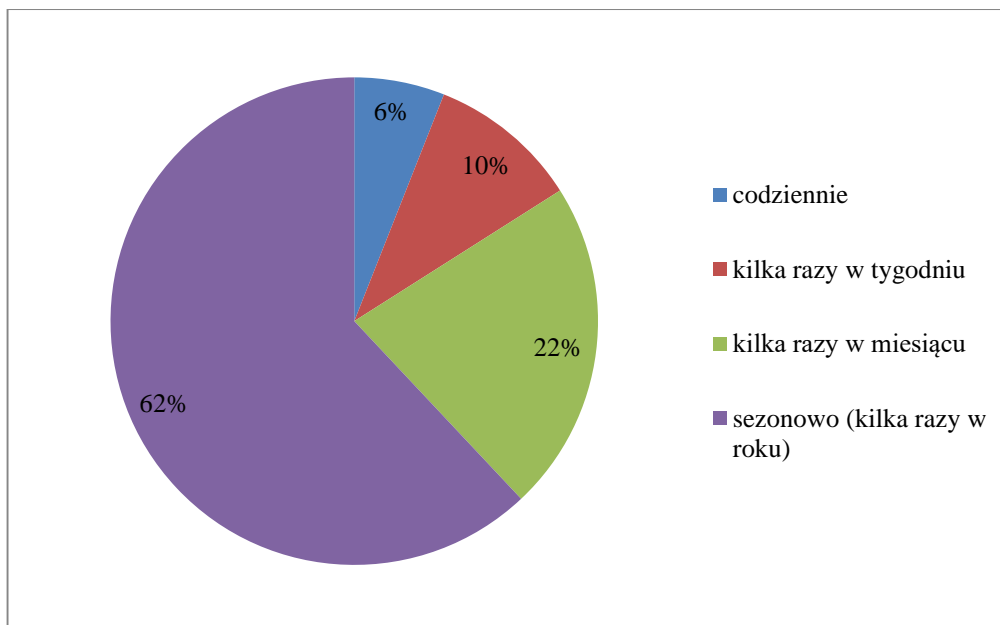
Badanie prowadzone zostało na grupie liczącej 100 osób (N=100) reprezentatywnej próbie losowej dorosłych mieszkańców Polski. Badania przeprowadzono z wykorzystaniem ankiety internetowej, która znajduje się na witrynie Google Forms.

---

<sup>43</sup>T. Pilch, *Zasady badań pedagogicznych*, Warszawa 1998, s. 51.

<sup>44</sup>Z. Skórny, *Prace magisterskie z psychologii i pedagogiki*, Warszawa 1984, s. 95.

Na samym wstępie zapytano badanych respondentów o ich częstotliwość korzystania z pasażerskich przejazdów kolejowych w celu określenia, czy kolejowe przewozy pasażerskie stanowią jeden z podstawowych form transportu Polaków (Rysunek 3.1.).



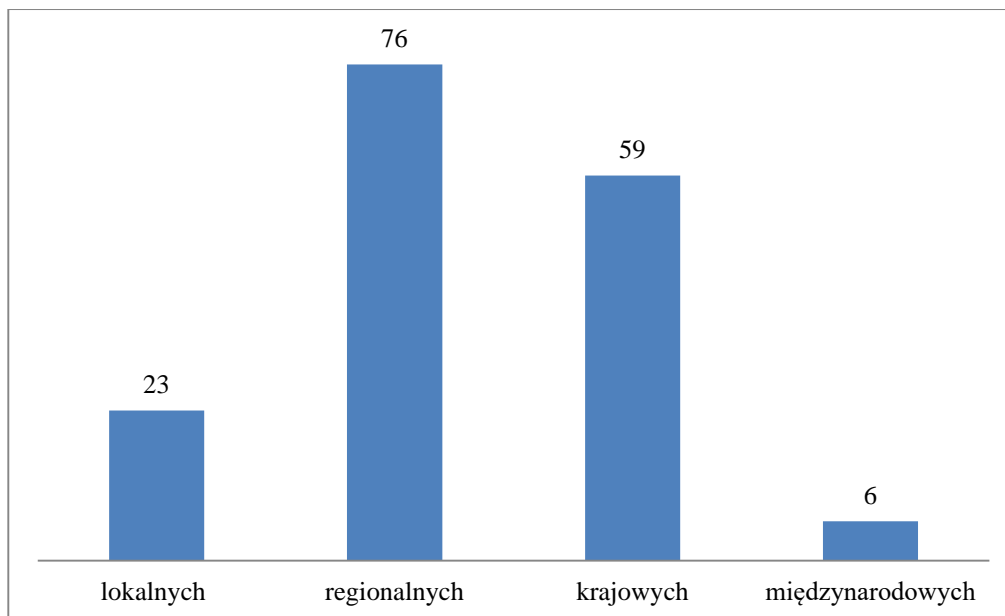
**Rysunek 3.1. Częstotliwość korzystania z kolejowych przewozów pasażerskich**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Zdecydowana większość badanych wskazała, że korzysta z kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce jedynie w sposób sezonowy, który zakłada wybranie tego środka transportu kilka razy w roku (62% odpowiedzi). Na wykorzystanie tego środka transportu raz w miesiącu decyduje się około 22% ankietowanych. Podróż pociągiem w wymiarze kilku razy w tygodniu deklaruje 10% wszystkich badanych, natomiast na codzienne wykorzystywanie pociągów jako podstawowej formy transportu wskazuje jedynie 6% wszystkich badanych. Można więc wnioskować, że jedynie około 16% wszystkich badanych w każdym tygodniu decyduje się na skorzystanie z oferty pasażerskich przewozów kolejowych, natomiast 38% badanych wykonuje takie przejazdy przynajmniej raz w miesiącu. Przekłada się więc to na wskazanie, iż większość Polaków nie korzysta z pasażerskich przewozów kolejowych częściej niż raz w miesiącu, co wskazuje, iż Polacy nadal niechętnie wykorzystują możliwości oferowane im przez transport kolejowy. Na podkreślenie zasługuje wysoki wskaźnik odpowiadający sezonowości przejazdów, który można identyfikować ze wzmożonym wykorzystywaniem kolei w sezonie zimowym oraz wakacyjnym, kiedy otwierane są

dodatkowe siatki połączeń, przy jednoczesnym częstszym kursowaniu poszczególnych linii, szczególnie w rejonach górskich oraz nadmorskich.

Badani zostali poproszeni również o wskazanie charakteru przestrzennego podróży, jaki odbywają z wykorzystaniem transportu kolejowego (Rysunek 3.2.).



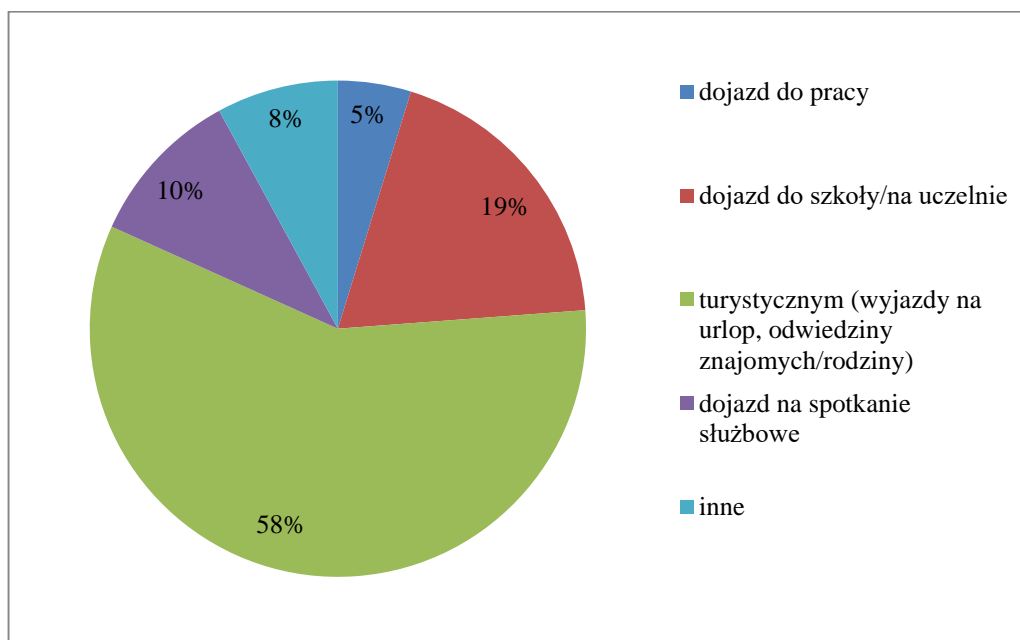
**Rysunek 3.2. Wykorzystywanie kolei w podróżach według zasięgu przestrzennego**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Polacy najczęściej wykorzystują transport kolejowy w momencie, gdy muszą odbyć podróż wyłącznie regionalną (76 odpowiedzi). Nie rzadziej Polacy decydują się na podróże z wykorzystaniem transportu kolejowego o charakterze krajowym (59 odpowiedzi). Podróże lokalne stanowią mniej niż połowę wszystkich podróży o charakterze krajowym (23 odpowiedzi). Najrzadziej natomiast Polacy decydują się na skorzystanie z oferty transportu kolejowego o zakresie międzynarodowym (6 odpowiedzi). Jest to niewątpliwie aspekt, któremu należy przyrzeć się bliżej, z uwagi na fakt, iż Polska posiada dobre połączenia kolejowe o zasięgu międzynarodowym, które według uzyskanych badań wskaźników nie są w pełni wykorzystywane. Jedynie około 3,6% wszystkich odpowiedzi wskazywało na wykorzystywanie tych linii kolejowych (o zasięgu międzynarodowym).

Można więc wskazać, że Polacy wykorzystują transport kolejowy, prawie wyłącznie decydując się na podróż o zasięgu wewnątrz krajowym. Należy zastanowić się więc nad koniecznością zwiększenia atrakcyjności oferty linii związanych z połączeniami międzynarodowymi, co pozwoliłoby na zwiększenie zainteresowania tymi kierunkami podróży.

Kolejną istotną kwestią było sprawdzenie opinii ankietowanych w jakim celu najczęściej korzystają z pasażerskich usług kolejowych (Rysunek 3.3.).



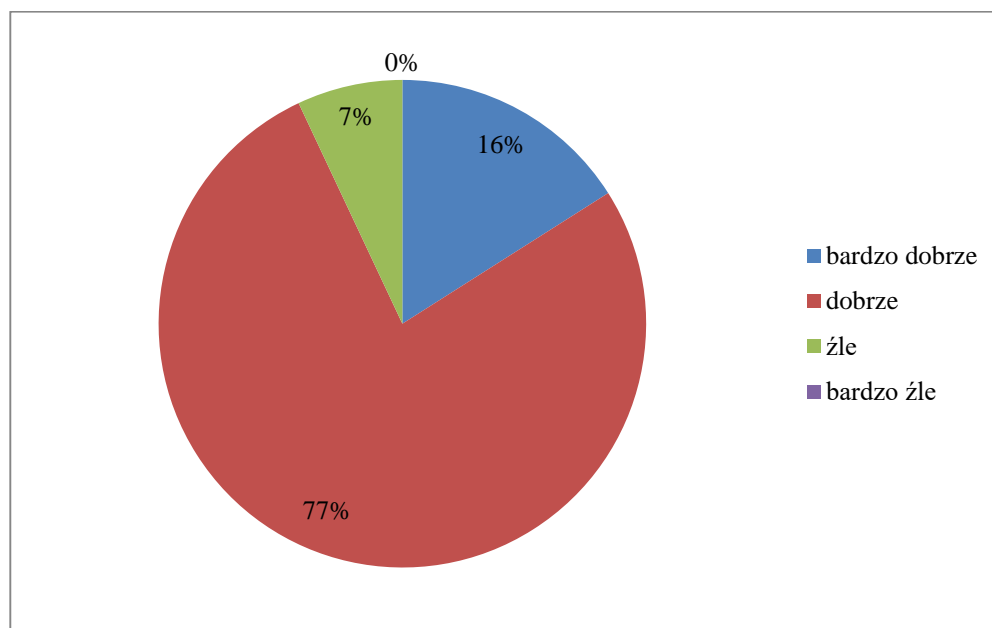
**Rysunek 3.3. Cel korzystania z usług pasażerskich przewozów kolejowych**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Polacy najczęściej korzystają z usług kolejowych w celach czysto turystycznych (58% badanych). Dużo rzadziej decydują się na skorzystanie z kolei w momencie konieczności dojazdu do szkoły lub na uczelnię (19% ankietowanych). Trzecim powodem decyzji o skorzystaniu z usług kolejowych są dojazdy na spotkania służbowe (10% badanych) oraz dojazdy do pracy (4% badanych). Inne powody korzystania z usług kolejowych stanowią łącznie około 9% wszystkich odpowiedzi. Można więc wysunąć wnioski, że jedynie 42% wszystkich Polaków jest w stanie zaufać przewozom kolejowym w sytuacji konieczności dotarcia na ważne spotkania związane z pracą lub życiem studenckim.

Może to wskazywać zarówno na brak odpowiedniej ilości połączeń lub stosunkowo niskiego zaufania do punktualności oraz rzetelności kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Potwierdzeniem postawionych we wcześniejszych pytaniach tez odnaleźć można we wskaźniku określającym częstotliwość korzystania z kolejowych przewozów pasażerskich jedynie w celach turystycznych (58% badanych). Takie wskazania przekładać mogą się więc na fakt, iż Polacy chętnie korzystają z przewozów kolejowych w okresach sezonu letniego lub zimowego, w którym dokonuje się poszerzenia ilości oraz częstotliwości kursowania najchętniej wykorzystywanych połączeń kolejowych.

Informacje dotyczące cen są bardzo ważną kwestią dla każdego podróżującego. W tym pytaniu ankietowany oceniał oferty cenowe przewoźników kolejowych (Rysunek 3.4.).



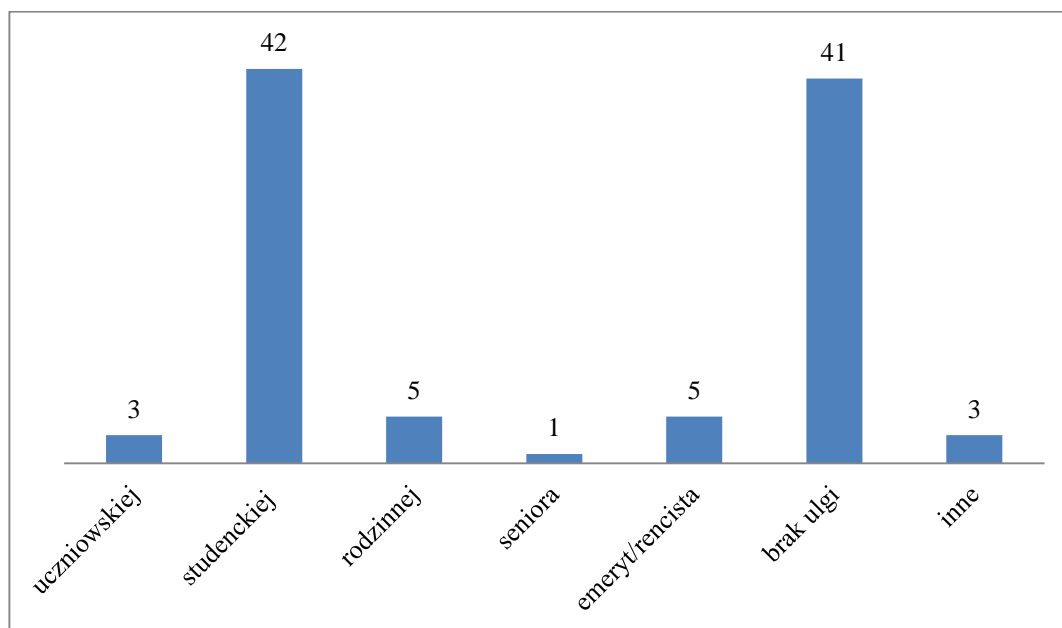
**Rysunek 3.4. Ocena ofert cenowych oferowanych przez przewoźników kolejowych**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Bardzo ważnym wskaźnikiem dotyczącym ogólnej oceny przewozów kolejowych w Polsce jest określenie tego, czy ceny oferowane przez przewoźników nie stanowią głównej przyczyny nie korzystania z ofert przewozów kolejowych. Największa grupa badanych (77%) określiła ceny oferowane przez przewoźników kolejowych w Polsce jako dobre. Na ich bardzo dobry poziom wskazało 16% badanych, natomiast negatywnie oceniło je wyłącznie 7% wszystkich ankietowanych. Należy więc wskazać, że 93% wszystkich badanych ocenia dostosowanie cenowe oferty przewozów kolejowych w Polsce na poziomie dobrym lub bardzo dobrym.

Wskaźniki te, można przekuć w tezę, że cena nie stanowi najistotniejszego czynnika ograniczającego rozwój przewozów kolejowych w Polsce. Należy więc zwrócić szczególną uwagę na pozostałe elementy poza cenowe, które wpływać mogą w znaczący sposób na stosunkowo niskie wykorzystywanie przewozów kolejowych w ogólnym systemie transportowym w Polsce. Jest to element szczególnie istotny, gdyż pozwala również na określenie, że aktualna cena przejazdów nie warunkuje również niskich wskaźników dotyczących przejazdów kolejowych o zakresie międzynarodowym. Warto więc przyjrzeć się innym aspektom poza cenowym warunkującym korzystanie z usług kolejowych.

Następne pytanie miało na celu zweryfikowanie opinii osób korzystających z danej kategorii ulgi w przewozach kolejowych (Rysunek 3.5.).



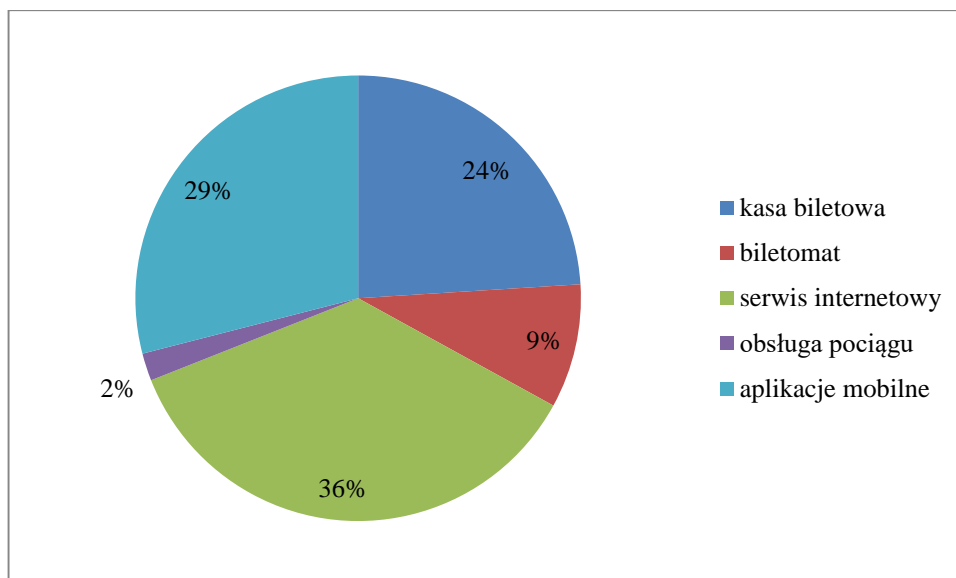
**Rysunek 3.5. Najczęściej wykorzystywane ulgi w przejazdach kolejowych**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Największa grupa ankietowanych wskazała, że korzystała z ulgi studenckiej (42 odpowiedzi). Dużo rzadziej badani korzystali z ulgi dla emeryta lub rencisty – 5 odpowiedzi, dla rodziny – 5 odpowiedzi lub z ulgi uczniowskiej – 3 odpowiedzi. Najrzadziej Polacy korzystają z ulgi dla seniora – 1 odpowiedź. Należy również wskazać, że bardzo duża grupa Polaków nie posiada żadnej, dostępnej ulgi (41 odpowiedzi).

Warto więc zastanowić się nad możliwością rozbudowania oferty dla szerszego grona odbiorców, co w znaczący sposób przekładać się może na możliwości zwiększenia częstotliwości korzystania z transportu kolejowego jako podstawowego źródła transportu. Należy dodatkowo pochylić się w przyszłości dodatkowo nad analizą tak niskich wskazań dotyczących korzystania z obecnych już ulg. Szczególnie niskie wskazania dotyczą korzystania z ulgi rodzinnej oraz ulgi dla seniora. Warto również skupić się nad możliwością modernizacji tych ulg, które mogłyby zostać rozszerzone na większą gamę poszczególnej grupy korzystającej z przewozów.

Ankietowani zostali poproszeni także o wskazanie miejsca, w którym dokonują najczęściej zakupu biletu (Rysunek 3.6.).



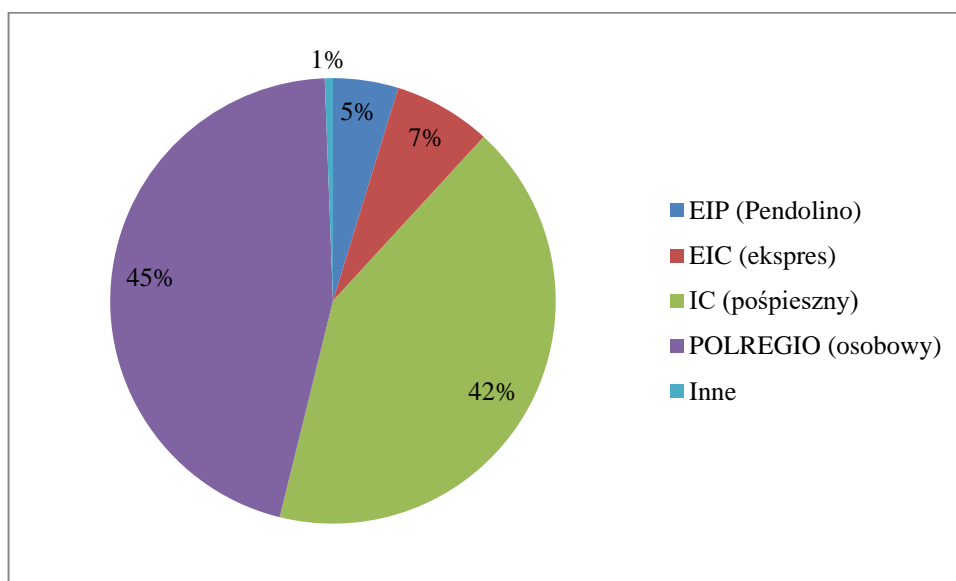
**Rysunek 3.6. Formy zakupu biletu kolejowego**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Największa grupa badanych decyduje się na zakup biletu poprzez serwis internetowy (36% badanych). Również duża grupa Polaków decyduje się na zakup biletu poprzez aplikację mobilną (29%) oraz z wykorzystaniem kasy biletowej (24%). Najmniejsze grupy Polaków korzystają z zakupu biletów poprzez dostępne biletomaty (9% osób) oraz u obsługi pociągu (2%). Wskazania dotyczące zakupu biletów w usługach transportu kolejowego jasno wskazują, że Polacy decydują się najczęściej na zakup biletu z wykorzystaniem różnych form internetowych (65% ankietowanych).

Należy więc uznać, że jest to narzędzie, które powinno być w największym stopniu zmodernizowane oraz usprawniane, z uwagi na największą grupę Polaków, która na co dzień korzysta z niego w celu zakupu biletu na przejazd. Wskaźniki uzyskane w procesie badań pozwalają również na stałe zmniejszanie znaczenia tradycyjnych metod zakupu biletu w usługach transportu kolejowego. Z uwagi na wysoki poziom cyfryzacji oraz globalizacji, wszelkie narzędzia zdalne oraz internetowe będą miały dużo większą przewagę nad tradycyjnymi formami. Dzięki nim podróżni mogą nie tylko ominąć kolejki, ale również bez presji czasu zdecydować się nad najbardziej odpowiadającą im formą przejazdu. Należy również podkreślić, że najmniej korzystną oraz wykorzystywaną formą zakupu biletu jest zakup bezpośrednio u konduktora, co niejednokrotnie przekłada się na konieczność udzielenia dodatkowej opłaty z tego tytułu.

Równie ważnym wskaźnikiem dotyczącym przewozów kolejowych w Polsce jest określenie jaka kategoria pociągów wykorzystywana jest przez podróżnych najczęściej (Rysunek 3.7.).



**Rysunek 3.7. Najczęściej wykorzystywane kategorie pociągów pasażerskich**

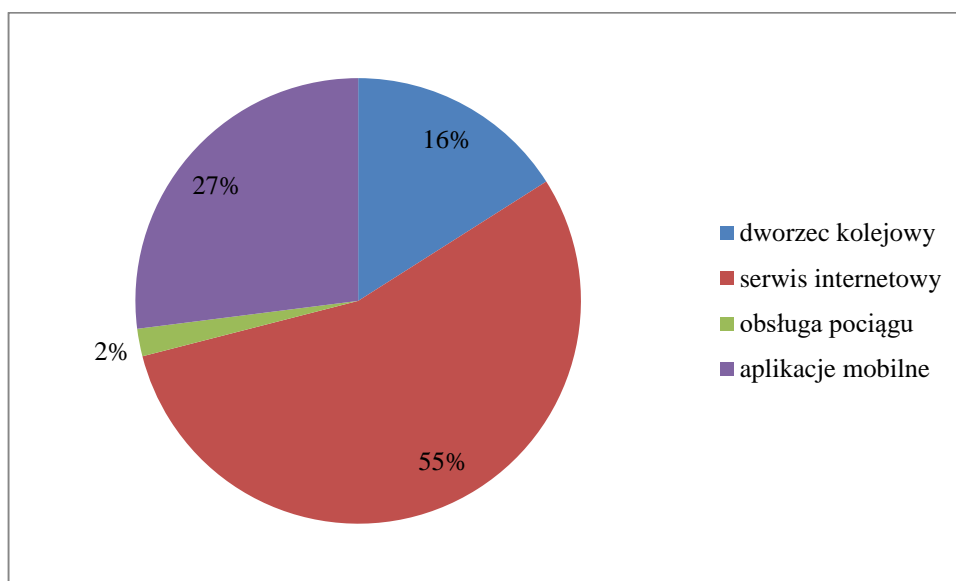
Źródło: opracowanie własne, N=100.

Badania wykazują, że pasażerowie najczęściej korzystają z usług POLREGIO (45% odpowiedzi) oraz IC (42% odpowiedzi). Dużo rzadziej Polacy decydują się na wykorzystywanie pociągów EIC (7%) oraz EIP (5%). Niezwykle ciekawym wskazaniem jest to określające szczególnie niskie zainteresowanie Polaków pociągami typu Pendolino (EIP). Stworzenie tych nowoczesnych oraz szybkich pociągów miało stać się w przyszłości podstawą kolei w Polsce, jednak wskaźniki uzyskane w procesie badań wskazują, że Polacy nadal decydują się na wykorzystywanie tradycyjnych metod transportu kolejowego z wykorzystaniem przewozów osobowych oraz pośpiesznych.

Tak niskie wskazania dotyczące korzystania z Pendolino mogą być uzależnione również od niskiej dostępności tych połączeń, jak również ze stosunkowo wysokich cen za przejazd. Warto więc w przyszłości dokonać szczegółowych analiz pozwalających na określenie powodów tak niskiego zainteresowania tą kategorią pociągów. Zastanović się również należy nad kursem rozwoju polskich przejazdów kolejowych, które z uwagi na niskie zapotrzebowanie na pociągi EIP może być konieczna do dodatkowej modernizacji oraz przekierowania. Warto również rozważyć wprowadzenie dodatkowych zniżek oraz ulg, które mogłoby pozwolić na stosowne zwiększenie zainteresowania tymi liniami.



Ankietowanym zadano również pytanie dotyczące określenia miejsca, z jakiego uzyskują oni wszelkie informacje dotyczące takich aspektów jak przyjazd czy odjazd pociągu, jego opóźnienia jak również ewentualne przesiadki oraz zmiany peronu (Rysunek 3.8.).



**Rysunek 3.8. Źródła informacji o połączeniach kolejowych**

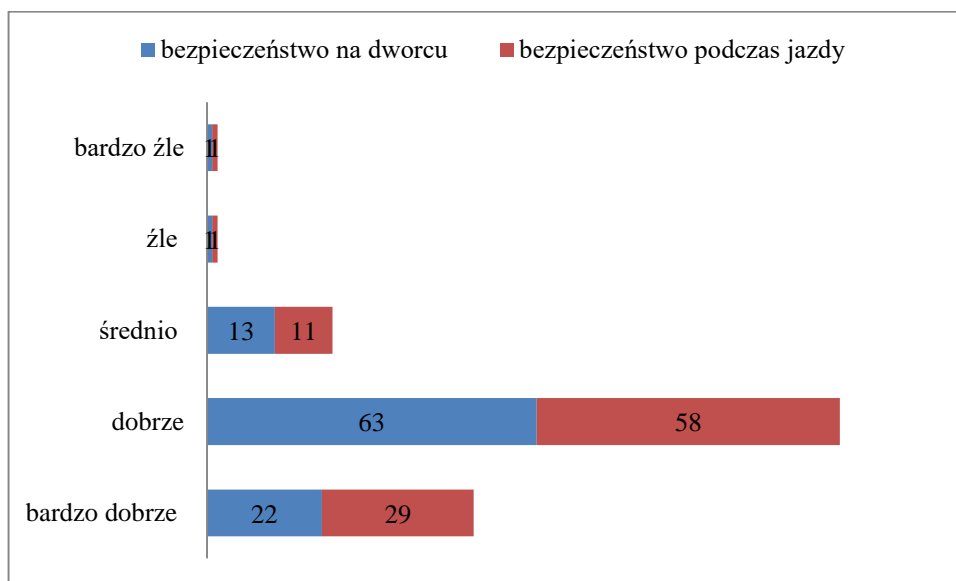
Źródło: opracowanie własne, N=100.

Największa grupa badanych wskazała, że wszelkie informacje dotyczące przejazdu znajdują bezpośrednio na stronie internetowej usługodawcy (55% badanych). Polacy również często korzystają z aplikacji mobilnych, które posiadają taką opcję (27% badanych). Zdecydowanie rzadziej pasażerowie decydują się na uzyskanie informacji na dworcu kolejowym (16% badanych) lub u obsługi pociągu (2% badanych).

Kolejny raz należy podkreślić znaczenie cyfrowych form komunikacji, które pozwalają zarówno na zakup biletu jak również na uzyskanie wszelkich informacji dotyczących danego przedziału. Koniecznym jest prowadzenie stałego modernizowania oraz usprawniania zarówno stron internetowych przewoźników jak również rozwój aplikacji mobilnych. Warto dodać, że możliwości zakupowe oraz informacyjne w oparciu o aplikacje mobilne oraz witryny internetowe jest szczególnie przydatne w wypadku korzystania z środków transportowych za granicą (z uwagi na częste możliwości automatycznego tłumaczenia tekstu), jak również podczas występujących sytuacji losowych związanych między innymi z np. pandemią, która uniemożliwia wykonywania fizycznych operacji np. na dworcach czy peronach, z uwagi na konieczność ograniczenia kontaktu międzyludzkiego.

Niezwykle ważnymi aspektami dotyczącymi decyzji o wybraniu konkretnego środka transportu jest również poziom bezpieczeństwa, który dany środek transportu zapewnia. Z tego

względu badani zostali poproszeni o dokonanie oceny poziomu bezpieczeństwa zarówno na dworcu PKP jak i również w czasie jazdy (Rysunek 3.9.).

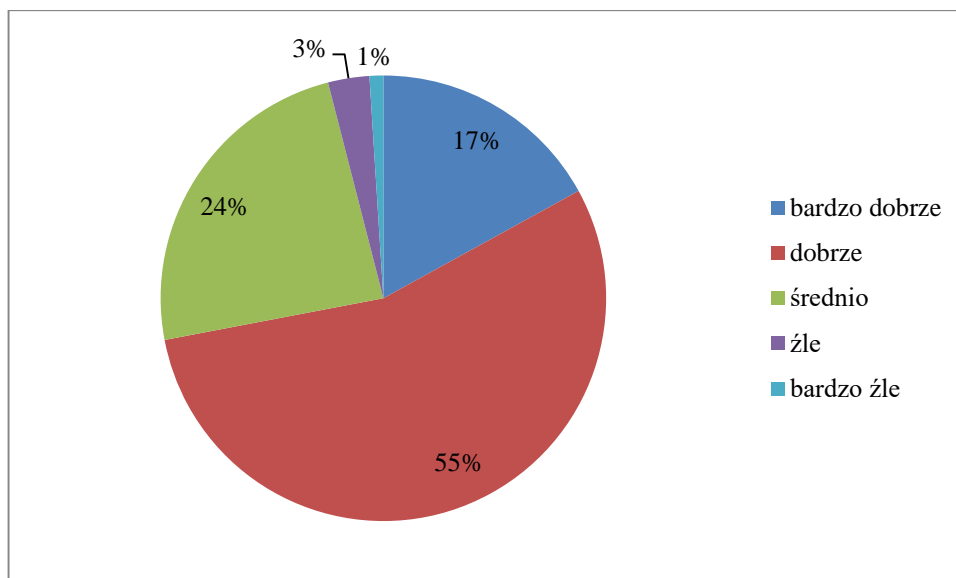


**Rysunek 3.9. Ocena poziomu bezpieczeństwa na dworcu oraz w czasie przejazdu**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Polacy oceniają poziom bezpieczeństwa na dworcach PKP najczęściej dobrze (63% badanych) lub bardzo dobrze (22% badanych). Jedynie niewielka grupa respondentów wskazała na średni poziom poczucia bezpieczeństwa na dworcach (13%). Natomiast na jego zły (1% badanych) lub bardzo zły (1% badanych) wskazało jedynie 2% respondentów. W wypadku określenia poziomu bezpieczeństwa podczas jazdy wskaźniki pozostają zbliżone. Na wysoki poziom bezpieczeństwa wskazało 29% badanych, na wysoki 58%, na średni 11% natomiast na zły (1%) lub bardzo zły (1%) jedynie 2% respondentów. Można więc stwierdzić, że poziom bezpieczeństwa zarówno na dworcach przewozów kolejowych jak i w czasie podróży może być określony na poziom wysoki lub bardzo wysoki, co przekładać się może bezpośrednio na wysokie poczucie zadowolenia jak również na brak (lub marginalne występowanie) sytuacji niebezpiecznych, które w znaczący sposób mogłoby wpłynąć na życie lub zdrowie podróżnych. Jedynie marginalna grupa pasażerów stwierdziła, że poziom bezpieczeństwa w tych obszarach funkcjonowania przewozów kolejowych jest niezadowolający.

Kolejne z pytań dotyczyło określenia poziomu komfortu podczas korzystania z przewozów kolejowych oferowanych w Polsce (Rysunek 3.10.).



**Rysunek 3.10. Ocena komfortu podróży transportem kolejowym**

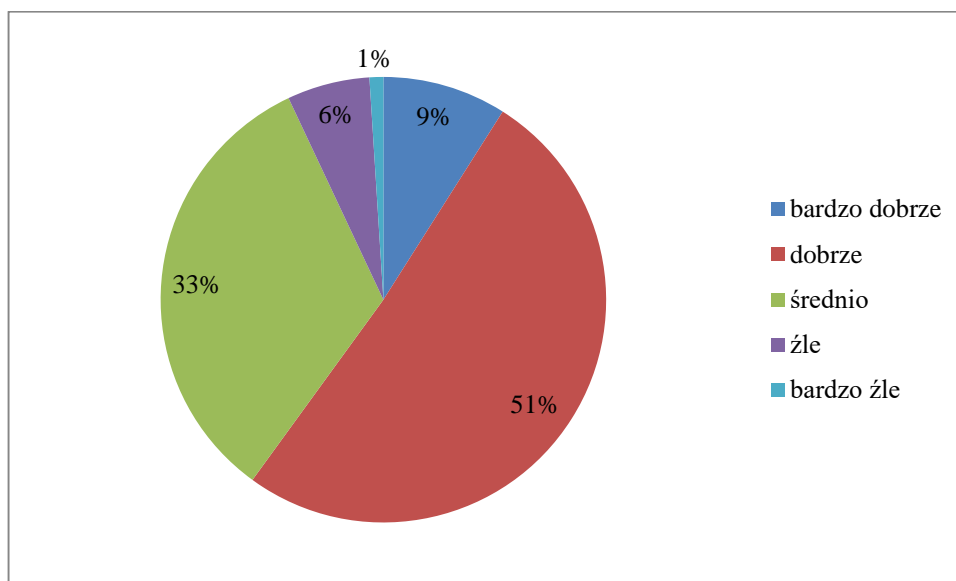
Źródło: opracowanie własne, N=100.

Ponad połowa ankietowanych (55%) oceniła komfort podczas jazdy jako dobry. Drugą najpopularniejszą grupą odpowiedzi były te, wskazujące na średni poziom komfortu podczas jazdy (24%). Na zły (3%) lub bardzo zły (1%) poziom komfortu podczas jazdy z wykorzystaniem przewozów kolejowych wskazało jedynie 4% wszystkich badanych. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż około 17% ankietowanych określiło, że komfort podczas jazdy w przewozach kolejowych oferowanych przez przewoźników w Polsce stoi na bardzo wysokim poziomie. Również w tym aspekcie przewozy kolejowe nie wypadają źle na tle konkurencji. Aż 96% wszystkich pasażerów wyraża się pozytywnie lub neutralnie o komforcie, który oferują przejazdy kolejowe w Polsce. Wskaźniki te, zbliżone są więc do tych pozwalających na określenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w Polsce.

Wysokie wskazania dotyczące komfortu nie mogą być jednak powodem, aby nie prowadzić dodatkowych działań pozwalających na stałe zwiększanie poziomu komfortu. W przyszłości element ten, dzięki odpowiedniej modernizacji może stać się podstawą do budowania zarówno marki jak i zainteresowania przewozami kolejowymi, które oferowane są na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Niezwykle istotnym wskaźnikiem, który wpływać może na ogólną ocenę przejazdów kolejowych, jak również na wybór poszczególnych rodzajów transportu jest ocena poziomu czystości w pociągach. Ten aspekt pozostaje nie tylko ważny ze względu na kwestie wizualne, ale również higieniczne. Właściwe dbanie o porządek oraz czystość stanowi bowiem niejako wizytówkę danego środka transportu, co przekłada się zarówno na komfort pasażerów jak

również ich poczucie bezpieczeństwa oraz przekonanie o jakości oferowanej usługi (Rysunek 3.11.).



**Rysunek 3.11. Ocena czystości w pociągach**

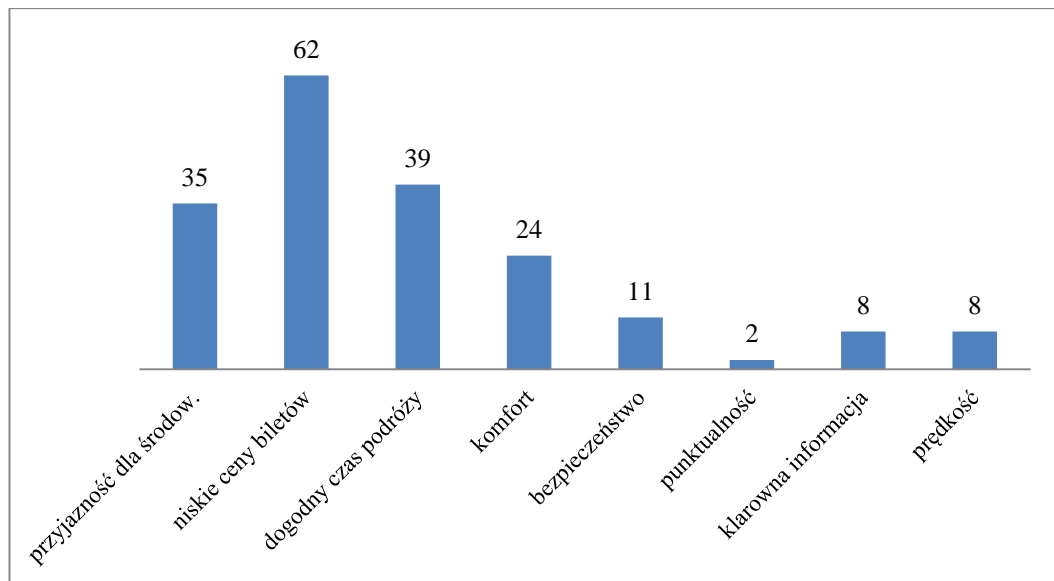
Źródło: opracowanie własne, N=100.

Ankietowani najczęściej oceniają poziom czystości w pociągach jako dobry (51% ankietowanych) oraz średni (33% ankietowanych). Na bardzo dobry poziom czystości pociągu wskazało jedynie 9% ankietowanych, natomiast na poziom zły (6%) lub bardzo zły (1%) łącznie 7% wszystkich badanych. Można więc stwierdzić, że poziom czystości w pociągach oceniany jest przez podróżnych dobrze lub w sposób dopuszczający.

Należy również podkreślić, że aspekt ten wypada dużo gorzej w porównaniu np. do ceny czy poziomu bezpieczeństwa w pociągach. Niewątpliwie jest to więc element, na który należy zwrócić szczególną uwagę w celu poprawienia jakości oraz komfortu podróży w pociągach.

Takie działanie jest konieczne, ponieważ właśnie dzięki takim przekształceniom możliwe jest uzyskanie większego zainteresowania przewozami kolejowymi co przekładać się bezpośrednio na możliwą, dalszą rozbudowę tej metody transportu.

Ostatni blok pytań dotyczył bezpośrednio zalet, wad jak również koniecznych do wprowadzenia przemian w przewozach kolejowych. Pierwsze z pytań tego segmentu dotyczyło określenia największych zalet przewozów kolejowych względem usług innych, alternatywnych gałęzi transportu (Rysunek 3.12.).

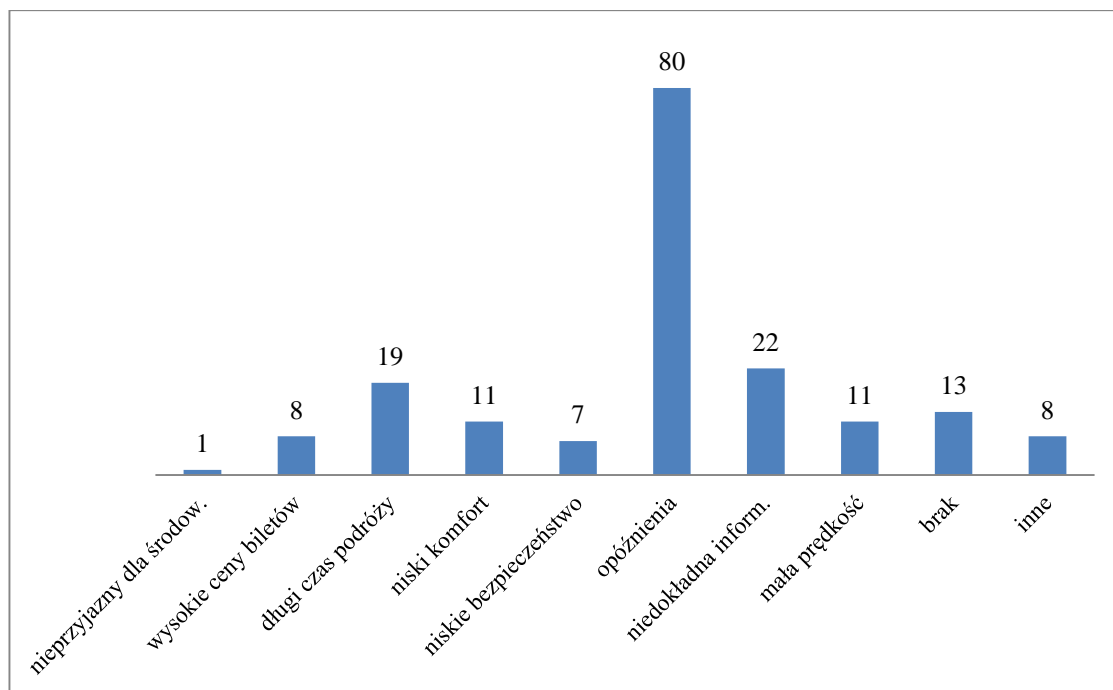


**Rysunek 3.12. Największe zalety pasażerskiego transportu kolejowego**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Największa grupa odpowiedzi wskazująca na główną zaletę transportu kolejowego dotyczy niskiej ceny biletów (62 odpowiedzi), dogodnego czasu podróży (39 odpowiedzi) oraz wysokiego poziomu przyjazności dla środowiska (35 odpowiedzi). Dużo rzadziej ankietowani wskazywali na takie elementy jak komfort podczas jazdy (24 odpowiedzi), wysoki poziom bezpieczeństwa (11 odpowiedzi) oraz klarowną informację i prędkość (8 odpowiedzi). Ankietowani najrzadziej wskazywali na korzystanie z przejazdów kolejowych jaką jest punktualność pociągów (2 odpowiedzi). Największe korzyści, które wyróżniają przewozy kolejowe na tle konkurencji, w opinii społeczeństwa dotyczą, więc aspektu cenowego, dogodnej podróży oraz wysokiej przyjazności dla środowiska naturalnego.

Przedostatnie z pytań pozwoliło określić jakie są największe wady (w opinii społecznej) związane z przewozami kolejowymi (Rysunek 3.13.).

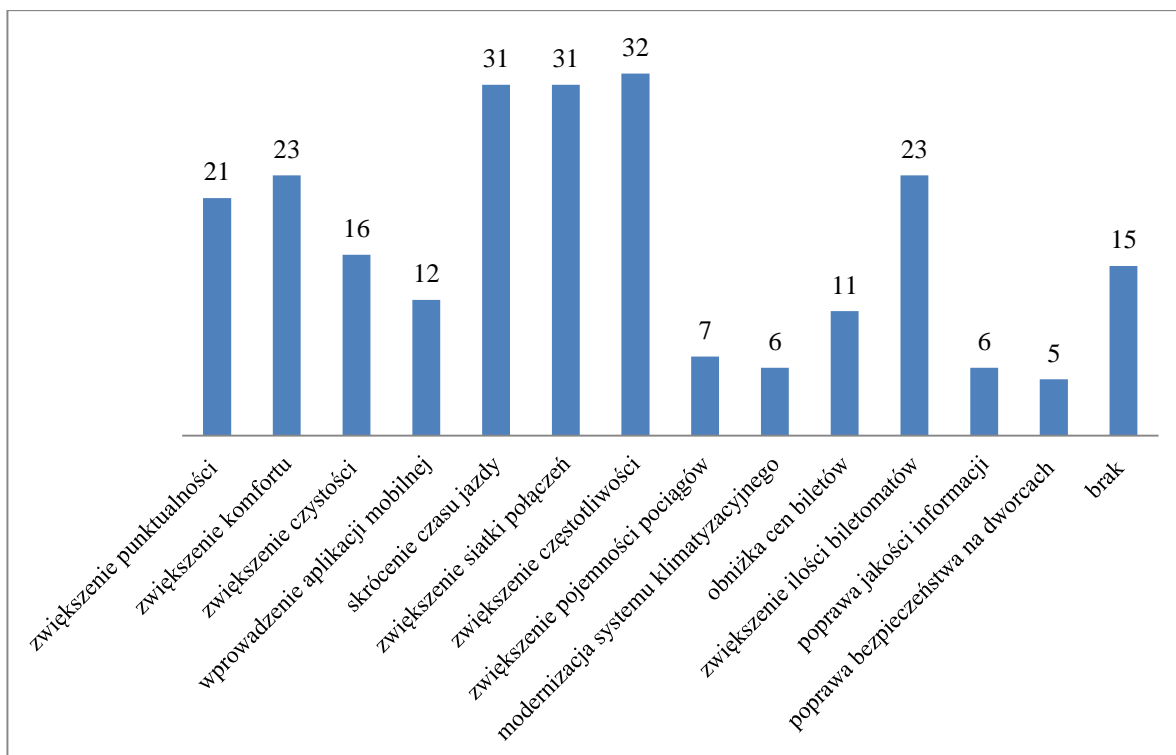


**Rysunek 3.13. Największe wady pasażerskiego transportu kolejowego**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Prawie co drugi badany wskazywał na wysokie opóźnienia pociągów (80 odpowiedzi), co wskazuje na największą wadę dzisiejszych przewozów kolejowych w Polsce. Równie często ankietowani wskazywali na niedokładność informacji (22 odpowiedzi), długi czas podróży (19 odpowiedzi) oraz małą prędkość pociągów (11 odpowiedzi). Najrzadziej ankietowani wskazywali natomiast na niski poziom bezpieczeństwa w pociągach (7 odpowiedzi) oraz na niską przyjazność dla środowiska (1 odpowiedź). Można więc stwierdzić, że zdania respondentów co do największej wady przejazdów kolejowych w Polsce są mocno zróżnicowane. Wskazać należy jednak na najczęściej określaną odpowiedź, która dotyczyła pojawiających się opóźnień w połączeniach kolejowych. Jest to niewątpliwie aspekt, który powinien zostać poddany jak najszybszej poprawie, co możliwe jest dzięki przeprowadzeniu dodatkowych badań wyjaśniających przyczyny tak częstych opóźnień występujących w tym rodzaju transportu. Można przypuszczać, że wpływ na to mają trwające szeroko zakrojone inwestycje modernizacyjne na głównych liniach kolejowych w Polsce.

Ostatnie z pytań tematycznych dotyczyło wskazania na konieczne do podjęcia działania usprawniające, które pozwoliłyby na poprawę oferty przewozowej w transporcie kolejowym (Rysunek 3.14.).



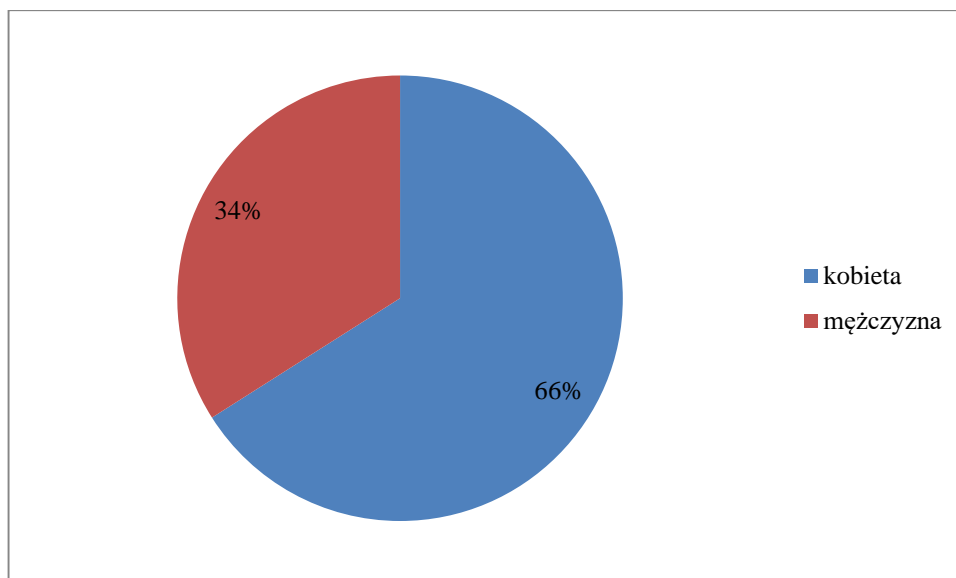
**Rysunek 3.14. Działania pozwalające na usprawnienie oferty przewozowej w transporcie kolejowym**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Najczęściej wskazywane, konieczne do podjęcia działania usprawniające dotyczą konieczności zwiększenia częstotliwości połączeń (32 odpowiedzi), zwiększenie siatki połączeń (31 odpowiedzi) oraz skrócenie czasu jazdy (31 odpowiedzi). Równie często anketowani wskazywali na konieczność zwiększenia komfortu (23 odpowiedzi), zwiększenia punktualności (21 odpowiedzi) oraz zwiększenie ilości biletomatów na dworcach (23 odpowiedzi). Anketowani najrzadziej wskazywali na konieczność poprawy bezpieczeństwa na dworcach (5 odpowiedzi) oraz na konieczność zmodernizowania systemu klimatyzacji (6 odpowiedzi).

Można więc wskazać, że wszystkie powyższe elementy dotyczące koniecznych do wprowadzenia ulepszeń pozwalających na poprawę oferty usług transportu kolejowego pokrywają się ze wcześniejszymi wskazaniem dotyczącymi poszczególnych bloków tematycznych. Również w tym wypadku podstawowymi czynnikami, które pozwoliłyby na poprawę zainteresowania tym środkiem transportu są kwestie związane z eliminacją opóźnień, skróceniem czasu połączeń oraz zwiększeniem ilości dostępnych linii transportowych.

Ostatni z bloków pytań jest blokiem pozwalającym na określenie statystycznego profilu pasażera, korzystającego z usług transportu kolejowego w Polsce (Rysunek 3.15.).

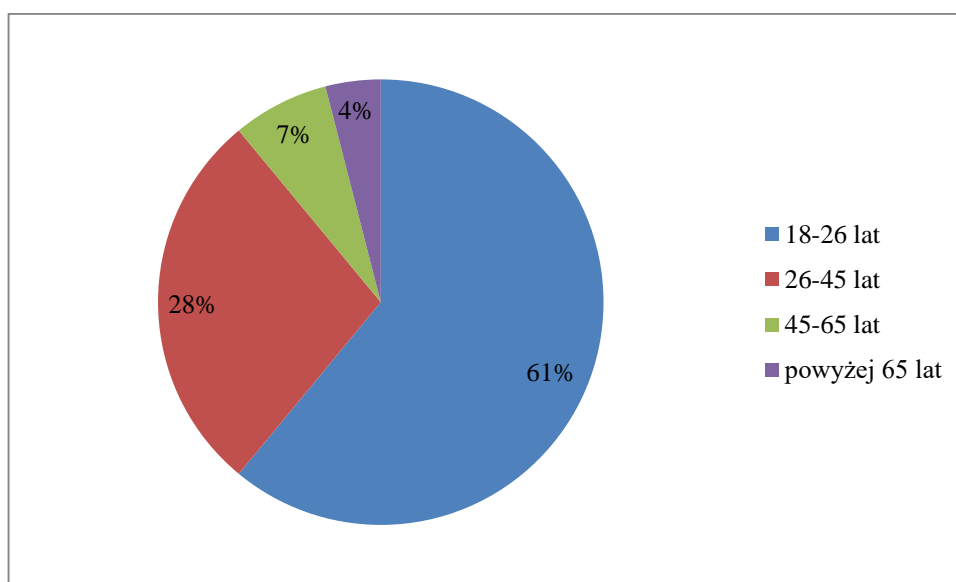


**Rysunek 3.15. Płeć pasażerów**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Pierwsze pytanie dotyczyło płci pasażera. Badania wykazują, że około 66% wszystkich badanych pasażerów stanowiły kobiety.

Przedostatnie z pytań związane było ze wskazaniem wieku potencjalnego pasażera (Rysunek 3.16.).



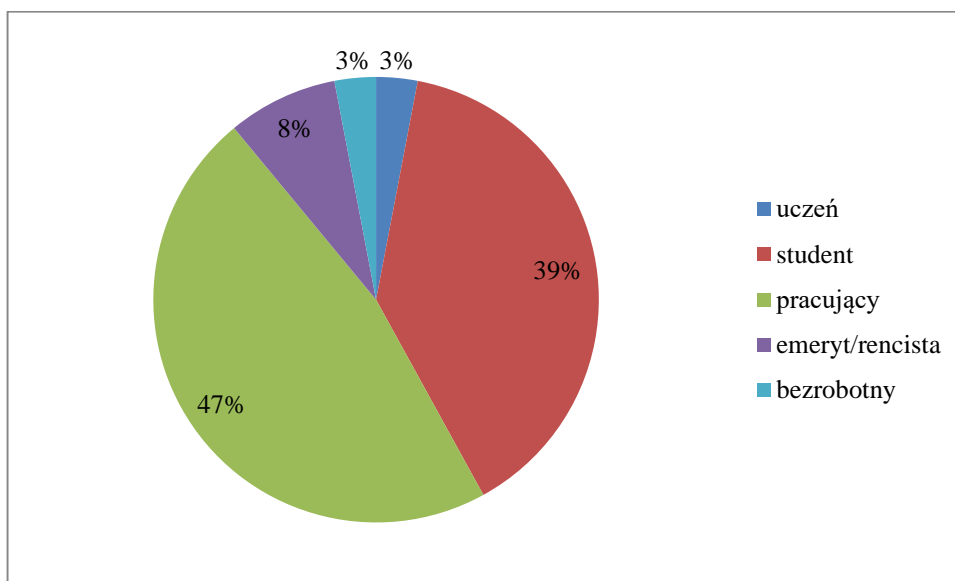
**Rysunek 3.16. Wiek pasażera**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Największą grupę badanych pasażerów stanowiły osoby w przedziale od 18-26 lat (61% badanych), najmniejszą zaś osoby, które ukończyły 65 rok życia (4% ankietowanych).



Ostatnie z pytań dotyczyło statusu zawodowego pasażera, który decyduje się na skorzystanie z usług przewozów kolejowych (Rysunek 3.17.).



**Rysunek 3.17. Status zawodowy pasażera**

Źródło: opracowanie własne, N=100.

Największą grupę stanowiły osoby pracujące (47% badanych) oraz studenci (39% badanych), najmniejszą zaś osoby bezrobotne (3% badanych) oraz uczniowie (3% badanych).

Można więc stwierdzić, że w przeprowadzonym badaniu, statystycznym pasażerem, korzystającym z usług transportu kolejowego była pracująca kobieta w przedziale wiekowym od 18-26 lat.

## WNIOSKI

Polska posiada rozbudowany system pasażerskiego transportu kolejowego. Przewozy te realizowane i rozwijane są na zarówno w układzie krajowym, jak i również międzynarodowym. Przeprowadzone badania ankietowe wskazały, że Polacy korzystają z usług świadczonych przez pasażerskich przewoźników kolejowych głównie w sposób sezonowy, obejmujący podróże kilka razy w roku. Pasażerowie najczęściej wybierają pociągi kategorii POLREGIO oraz IC. Badani respondenci deklarowali, że najczęściej angażują transport kolejowy w podróżach o charakterze regionalnym oraz krajowym, a w marginalnym stopniu zagranicznym. Podejmowana podróż transportem kolejowym najczęściej wiąże się z celami o charakterze turystycznym.

W zakresie oceny oferty usług, wyniki badań pokazały, że zasadniczo pasażerowie pozytywnie oceniają ofertę cenową przewoźników kolejowych uznając oferowane ceny za przystępne. Badani pasażerowie korzystają głównie z ulgi studenckiej w zakupie biletu, ale duża grupa badanych pasażerów nie posiada w ogóle żadnej ulgi ani zniżki na przejazd kolejowy. Dominującym kanałem dystrybucji biletów są serwisy internetowe oraz aplikacje mobilne, najrzadziej zaś pasażerowie dokonują zakupu obsługi pociągu. Pasażerowie uzyskują informację o przejazdach także najczęściej dzięki korzystaniu z serwisów internetowych oraz aplikacji mobilnych.

W opinii badanych pasażerów, największymi zaletami transportu kolejowego w Polsce są niskie ceny biletów, przyjazność dla środowiska oraz dogodny czas podróży. Pasażerowie oceniają również wysoko poziom bezpieczeństwa zarówno na dworcach jak i podczas jazdy pociągu. Badani respondenci pozytywnie oceniają także komfort jazdy pociągiem w Polsce, ale „tylko” dobrze lub dostatecznie poziom czystości w pociągach w Polsce. Największymi wadami transportu kolejowego w Polsce według badanych są zaś opóźnienia oraz niejasności lub niewystarczające przekazy informacyjne (np. w sytuacji opóźnień lub odwołania pociągu).

Przeprowadzana w pracy analiza aktualnej oferty usług przewozów kolejowych w Polsce oraz wyniki badań ankietowych wskazują, że transport kolejowy jest atrakcyjną formą podróżowania, ale zakres i jakość oferowanych usług wymaga udoskonalenia. Pasażerowie oczekują zarówno poprawy jakości usług w zakresie terminowości, czystości taboru, rozwoju sieci połączeń jak i zakresu oferty. Konieczne w szczególności do podjęcia są działania związane są ze zwiększeniem częstotliwości połączeń, skróceniem czasu podróży oraz zwiększeniem siatki połączeń. Chociaż badani pasażerowie pozytywnie ocenili politykę

taryfową przewoźników kolejowych, to rekomendowana jest modyfikacja oferty poprzez dodanie ulg lub zniżek dla szerszej grupy pasażerów.

Realizacja rekomendowanych działań i dalsza ewolucja oferty przewozowej w segmencie kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce może przyczynić się do wzrostu atrakcyjności transportu kolejowego nie tylko w układzie krajowym, ale także międzynarodowym. Rozwojowi tej gałęzi transportu sprzyja także polityka transportowa i środowiskowa UE, a jak wskazały badania, aspekt oddziaływania na środowisko jest coraz częściej czynnikiem uwzględnianym przez pasażerów w ich decyzjach dotyczących wyboru środka transportu.

## BIBLIOGRAFIA

### Literatura:

1. Adamkiewicz – Drwiłło H.G., *Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstwa*, PWN, Warszawa 2002, s. 91.
2. Airport rail links must focus on service, "Railway Gazette International" 2006 nr 8, s. 467-469.
3. Biała Księga, Bruksela 2011, KOM(2011)144.
4. Chotkowski J., *Rynek jako podstawowa instytucja gospodarki – pojęcie, struktury, efektywność*, Zeszyty Naukowe SGGW w Warszawie, Ekonomia i Organizacja Gospodarki Żywnościowej, nr 101, 2013, s. 55.
5. Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010*. Prace Geograficzne-Polska Akademia Nauk, Warszawa 2013.
6. Garlikowska M., *Ewolucja celów polityki transportu kolejowego w Europie. Problemy kolejnictwa*, nr 149, s. 108-130.
7. Garlikowska M., *Znaczenie transportu kolejowego w polityce wspólnotowej UE*, Problemy Kolejnictwa 157/ 2021, s. 86.
8. Hebel K., Wyszomirski O., *Ewolucja postulatów przewozowych dotyczących podróży miejskich mieszkańców Gdyni w świetle badań marketingowych z lat 1985-2015*, Uniwersytet Gdański 2016, s. 65.
9. Kaczyński S., *Konkurowanie czy kooperacja – drogą rozwoju przedsiębiorstw w XXI wieku*, Wzorzec artykułu do PiM WZ UG, s. 166-167.
10. Klasik A., *Strategie konkurencyjne polskich regionów*, 2003. W: Nowe kierunki badawcze w regionalistyce. Nowe doświadczenia polityki regionalnej. R. Domański (red.). Biuletyn KPZK PAN, Warszawa, s. 63-79.
11. Kośmicki E., *Teoria konkurencji ekonomicznej. Próba oceny stanu badań i koncepcji*, Ruch Prawny, Ekonomiczny i Socjalny 1988, s.156.
12. Kouwenhoven M., *The Role of Accessibility in passengers' choice of airports*, International Transport Forum, Working Paper 2008, s. 14.
13. Koźlak A., *Ekonomia transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 240-285.
14. Majewska M., *Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej*, Uniwersytet w Białymstoku, 2016, s. 42.

15. Mallard G., Glaister S., *Transport Economics. Theory, application and policy*, Palgrave Macmillan Ltd., Londyn 2010, s. 3-4.
16. Małuszyńska E., Gruchman B., *Kompendium wiedzy o Unii Europejskiej*, PWN, Warszawa 2007, s. 10.
17. Mańkowska M., Mańkowski T., *Możliwość integracji transportu kolejowego i lotniczego na przykładzie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów* Zeszyty Naukowe nr 778, Problemy transportu logistyki nr 22, 2013, s. 128-130.
18. Mańkowska M., *Stan i perspektywy rozwoju rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską w warunkach spowolnienia gospodarczego*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2015, s. 222.
19. Marksiuk S., *Infrastruktura logistyczna w transporcie*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2011 s. 7-8.
20. Moroz M., *Determinanty rozwoju serwisów zakupów grupowych w Polsce w świetle analizy 5 sił Portera*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 702, Ekonomiczne problemy usług nr 87/ 2012, s. 713-718.
21. Niezgoda A., *Popyt turystyczny: uwarunkowania i perspektywy rozwoju*, Ekonomiczne Problemy Usług nr 82, 2012, s. 11-25.
22. Pietrzak K., Pietrzak O., *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu kolejowego*, w: *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, I. Urbanyi-Popiołek (red.), Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013.
23. Pilch T., *Zasady badań pedagogicznych*, Warszawa 1998, s. 51.
24. Piskozub A., *Transport w dziejach cywilizacji*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 1999, s. 154-155.
25. Porter M.E. (1994), *Strategia konkurencji metody analizy sektorów i konkurentów*, PWE, Warszawa, s. 24.
26. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, Dz. U. 1998 r. nr 151, poz. 987
27. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r., Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 158/3.
28. Rydzkowski W., *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, K. Wojewódzka-Król (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 70.
29. Skorny Z., *Prace magisterskie z psychologii i pedagogiki*, Warszawa 1984, s. 95.

30. Sołowczuk A., *Podstawy dróg kolejowych*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1999, s. 12-13.
31. Urbanyi-Popiołek I., *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, (red.), Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013, s. 10-48.
32. Urząd Transportu Kolejowego, *Oferty taryfowe w transporcie kolejowym – analiza wybranych rozwiązań*, Warszawa 2016.
33. Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego*, 2020.
34. Ustawa z dn. 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 r., nr. 86, poz 780).
35. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. DzU 2001, nr. 62, poz 627.
36. Walczak W., *Analiza czynników wpływających na konkurencyjność przedsiębiorstw*, Warszawa 2020, s. 11.
37. Wielądek A., *Historia i przyszłość kolei w Polsce*, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie, 2016, s. 257-258.
38. Załoga E., Kwarciański T., *Strategie rynkowe w transporcie*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006, s. 120-123.
39. Zgodnie z art. 43 ust. 1 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789.
40. Zob. J.S. Zegar, *Kierowanie zrównoważonym rozwojem społeczno-gospodarczym (ekorozwojem)*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2003, s. 41.

#### **Źródła internetowe:**

1. <http://inwestel.com.pl/instalacja-urzadzen-sterowania-ruchem-kolejowym/>
2. <https://bissole.pl/orient-express-kierunki/>
3. <https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/linie-kolejowe/17665,Linie-kolejowe-2020.html>
4. <https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/6116/Transport%20kolejowy%20w%20obsłudze%20portów%20lotniczych.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
5. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005&from=DE>
6. <https://kolej.mkm.szczecin.pl/encyklopedia/klaslinii> (dostęp 10.10.2021 r.).
7. <https://kolej-transsyberyjska.pl/informacje/>

8. <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16263,Stan-techniczny-infrastruktury-kolejowej-a-inwestycje-w-2019-r.html>
9. [https://www.bbc.co.uk/schools/primaryhistory/famouspeople/george\\_stephenson/images/stephenson\\_rocket.jpg](https://www.bbc.co.uk/schools/primaryhistory/famouspeople/george_stephenson/images/stephenson_rocket.jpg)
10. <https://www.nakolei.pl/struktura-transportowa-ue-rozwija-sie-coraz-bardziej-najnowszy-przeglad-stanu-infrastruktury-sieci-ten-t/>

## **SPIS TABEL**

Tabela 1.1. Podstawowe pojęcia transportu kolejowego .....	7
Tabela 1.2. Parametry eksploatacyjne transportu kolejowego w Polsce .....	10
Tabela 2.1. Porównanie wybranych właściwości poszczególnych gałęzi transportu.....	29
Tabela 2.2. Ilość pasażerów przewieziona przez poszczególnych przewoźników kolejowych w Polsce w okresie 2017-2020 .....	45
Tabela 2.3. Oferty dla seniorów u poszczególnych przewoźników kolejowych.....	47
Tabela 2.4. Zniżki dla pracowników kolei .....	48
Tabela 2.5. Wybrane oferty związane z możliwością korzystania z kilku rodzajów transportu .....	49
Tabela 2.6. Integracja poszczególnych gałęzi transportu przy jednoczesnej obsłudze wybranych linii komunikacyjnych .....	50
Tabela 2.7. Oferty promowane przez przewoźników kolejowych .....	52
Tabela 2.8. Oferty weekendowe wybranych przewoźników kolejowych .....	53
Tabela 2.9. Wybrane oferty abonamentowe przewoźników kolejowych.....	54



## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1.1. Lokomotywa parowa .....	8
Rysunek 1.2. Rodzaje konkurencji .....	16
Rysunek 1.3. Pięć sił konkurencji Portera .....	18
Rysunek 1.4. Różnica między konkurencją a konkurencyjnością .....	19
Rysunek 2.2. Przykład urządzeń umożliwiających zarządzanie ruchem kolejowym.....	28
Rysunek 2.3. Długość sieci kolejowych w wybranych krajach UE przy jednoczesnym wskazaniu zmian długości (wartości w tysiącach kilometrów) w latach 2015-2018 .....	31
Rysunek 2.4. Zmiany liczby pasażerów oraz wielkości kolejowych przewozów towarowych (wartości w pasażerokilometrach, tonokilometrach oraz pociągokilometrach) w latach 2005- 2018 w UE .....	32
Rysunek 2.5. Transport kolejowy w UE według rodzaju przewozów (pasażerokilometry) .....	33
Rysunek 2.6. Udział transportu kolejowego na tle innych gałęzi transportu lądowego w ruchu krajowym w wybranych krajach UE w latach 2015-2018 (pasażerokilometry) .....	34
Rysunek 2.7. Wysokości opłat związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej (euro na pociągokilometr) na okres 2018 roku .....	35
Rysunek 2.8. Skala wydatków związanych z infrastrukturą kolejową (w miliardach euro) na lata 2011-2018 .....	36
Rysunek 2.9. Udział konkurentów w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2015-2018 .....	37
Rysunek 2.10. Stan techniczny infrastruktury kolejowej w okresie lat 2015-2019 .....	39
Rysunek 2.11. Dopuszczalna prędkość na poszczególnych liniach kolejowych w Polsce .....	40
Rysunek 2.12. Liczba pasażerów transportu kolejowego w Polsce w okresie lat 2011-2020..	41
Rysunek 2.13. Wykonana praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w Polsce w okresie lat 2011-2020.....	41
Rysunek 2.14. Wykonana praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach pasażerskich w Polsce w okresie 2011-2020 .....	42
Rysunek 2.15. Wskaźnik wykorzystywania transportu kolejowego na 1 mieszkańca na tle liczby pasażerów w poszczególnych województwach (dane na 2020 rok) .....	43
Rysunek 2.16. Porównanie liczby pasażerów transportu kolejowego w Polsce w latach 2019- 2020 .....	44

Rysunek 3.1. Częstotliwość korzystania z kolejowych przewozów pasażerskich .....	58
Rysunek 3.2. Wykorzystywanie kolei w podróżach według zasięgu przestrzennego .....	59
Rysunek 3.3. Cel korzystania z usług pasażerskich przewozów kolejowych .....	60
Rysunek 3.4. Ocena ofert cenowych oferowanych przez przewoźników kolejowych.....	61
Rysunek 3.5. Najczęściej wykorzystywane ulgi w przejazdach kolejowych.....	62
Rysunek 3.6. Formy zakupu biletu kolejowego .....	63
Rysunek 3.7. Najczęściej wykorzystywane kategorie pociągów pasażerskich .....	64
Rysunek 3.8. Źródła informacji o połączeniach kolejowych.....	65
Rysunek 3.9. Ocena poziomu bezpieczeństwa na dworcu oraz w czasie przejazdu .....	66
Rysunek 3.10. Ocena komfortu podróży transportem kolejowym .....	67
Rysunek 3.11. Ocena czystości w pociągach .....	68
Rysunek 3.12. Największe zalety pasażerskiego transportu kolejowego .....	69
Rysunek 3.13. Największe wady pasażerskiego transportu kolejowego .....	70
Rysunek 3.14. Działania pozwalające na usprawnienie oferty przewozowej w transporcie kolejowym .....	71
Rysunek 3.15. Płeć pasażerów .....	72
Rysunek 3.16. Wiek pasażera .....	72
Rysunek 3.17. Status zawodowy pasażera.....	73