Załącznik nr 1
do uchwały Rady Dydaktycznej WEFiZ nr 2/10/2019
z dnia 14 października 2019 r.

UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI
WYDZIAŁ EKONOMII, FINANSÓW I ZARZĄDZANIA

WYDZIAŁ EKONOMII, FINANSÓW I ZARZĄDZANIA

KIERUNEK STUDIÓW: LOGISTYKA

Dawid Borek
Nr albumu 222957

KONKURENCYJNOŚĆ PASAŻERSKICH REGIONALNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Praca magisterska
napisana pod kierunkiem:
dr Marty Mańkowskiej

Hasła identyfikacyjne:

Transport regionalny

Strategie transportowe

……..

(data i podpis promotora)

Szczecin 2022

Załącznik nr 3
do uchwały Rady Dydaktycznej WEFiZ nr 2/10/2019
z dnia 14 października 2019 r.

O Ś W I A D C Z E N I E STUDENTA

Dawid Borek
imię i nazwisko studenta

222957
nr albumu

Wydział Ekonomii Finansów i Zarządzania
Kierunek Logistyka

Poziom*	Profil*	Forma*
studia drugiego stopnia	ogólnoakademicki	stacjonarne

Oświadczam, że moja praca pt.: „KONKURENCYJNOŚĆ PASAŻERSKICH REGIONALNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO” :

a. została napisana przeze mnie samodzielnie,
b. nie narusza praw autorskich w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. Nr 24, poz. 83 z późn. zm.) oraz dóbr osobistych chronionych prawem,
c. nie zawiera danych i informacji, które uzyskałem w sposób niedozwolony,
d. 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.

……, dn …..... …..……..…….
podpis studenta

O Ś W I A D C Z E N I E 2

Wyrażam zgodę na udostępnienie mojej pracy pt. „KONKURENCYJNOŚĆ PASAŻERSKICH REGIONALNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO”

……., dnia…… ……
miejscowość *podpis*

SPIS TREŚCI

WSTĘP **5**

ROZDZIAŁ I TEORETYCZNE ASPEKTY FUNKCJONOWANIA PASAŻERSKICH REGIONALNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH **7**

1.1. Transport pasażerski w systemie transportowym 7

1.2. Zróżnicowane preferencje pasażerów i rodzaje ruchu pasażerskiego 12

1.3. Subrynki przewozów pasażerskich w układzie gałęziowym transportu 18

1.3.1. Transport samochodowy 18

1.3.2. Transport kolejowy 20

1.3.3. Transport morski i wodny śródlądowy 22

1.3.4. Transport lotniczy 24

1.4. Konkurencja i kooperacja międzygałęziowa w transporcie pasażerskim 25

1.5. Specyfika pasażerskich regionalnych systemów transportowych 32

ROZDZIAŁ II ANALIZA FUNKCJONOWANIA REGIONALNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM **38**

2.1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza województwa Zachodniopomorskiego 38

2.2. Uwarunkowania rozwoju transportu w województwie zachodniopomorskim 42

2.3. Infrastruktura transportu w województwie zachodniopomorskim 45

2.4. Struktura systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego w układzie gałęziowym transportu 51

2.4.1 Transport samochodowy 51

2.4.2. Transport kolejowy 53

2.4.5. Transport morski 55

2.4.4. Transport wodny śródlądowy 56

2.4.3. Transport lotniczy 57

2.5. Analiza SWOT pasażerskiego systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego 59

ROZDZIAŁ III OCENA FUNKCJONOWANIA REGIONALNEGO ZBIOROWEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO ORAZ PROPONOWANE KIERUNKI USPRAWNIEŃ **62**

3.1. Preferencje i potrzeby użytkowników transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim w świetle badań ankietowych 62

3.3. Postulowane kierunki usprawnień systemu transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim 73

WNIOSKI **77**

BIBLIOGRAFIA **78**

SPIS TABEL 81

SPIS RYSUNKÓW 82

WSTĘP

Struktura systemu transportowego regionów determinowana jest ich położeniem geograficznych i dostępnością do infrastruktury i usług różnych gałęzi transportu, pomiędzy którymi zachodzą zarówno relacje konkurencyjne jak i kooperacyjne. W kontekście polityki zrównoważonego rozwoju kluczowe znaczenie w systemie transportowym regionów zyskuje transport zbiorowy. Poprawa jakości infrastruktury drogowej i kolejowej oraz usług tych gałęzi transportu, spowodowały wzrost zainteresowania ludzi do przemieszczenia się transportem zbiorowym. W kontekście rosnącego zanieczyszczania środowiska, regiony i miasta za cel obrały zachęcenie mieszkańców do przemieszczania lub podróżowania zbiorowym transportem publicznym, w tym także jego alternatywnymi formami m.in. rowerami czy hulajnogami elektrycznymi. Jednocześnie specyficzne uwarunkowania poszczególnych regionów określają strukturę ich systemów transportowych.

Przedmiotem badań podjętych w pracy jest województwo zachodniopomorskie, charakteryzujące się strategicznym położeniem transgranicznym i dostępnością infrastruktury oraz usług wszystkich gałęzi transportu. Celem głównym pracy jest ocena funkcjonowania zbiorowego transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim oraz wskazanie postulowanych kierunków jego usprawnień w świetle wyników badań ankietowych użytkowników.

Praca składa się ze wstępu, trzech rozdziałów oraz z podsumowania.

W pierwszym rozdziale teoretycznym określono znaczenie transportu pasażerskiego w systemie transportowym. Opisano poszczególne subrynki przewozów pasażerskich oraz wskazano na relacje konkurencyjne i kooperacyjne w układzie w układzie międzygałęziowym transportu. W końcowej części rozdziału scharakteryzowano specyfikę funkcjonowania regionalnych systemów transportowych.

Drugi rozdział pracy poświęcono analizie funkcjonowania systemu transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego. Przedstawiono ogólną charakterystykę województwa, uwarunkowania rozwoju transportu w regionie, strukturę systemu transportowego oraz przewozów odbywających się na terenie województwa zachodniopomorskiego. Rozdział kończy analiza SWOT systemu transportu regionalnego w badanym regionie.

Ostatni trzeci rozdział pracy przedstawia wyniki autorskich badań ankietowych, których celem była identyfikacja preferencji i potrzeb użytkowników publicznego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim. Na podstawie wyników badań wskazano na kierunki usprawnień w zakresie rozwoju infrastruktury, rozwoju usług a także systemu zarządzania, które mogą udoskonalić system zbiorowych przewozów pasażerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego zgodnie z oczekiwanymi i preferencjami jego użytkowników.

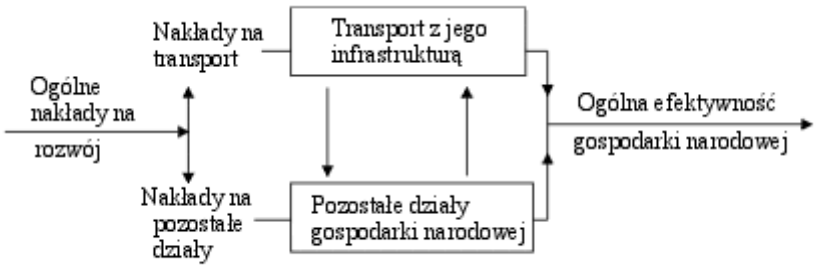
Część teoretyczną pracy oparto na literaturze z zakresu ekonomiki i organizacji transportu pasażerskiego. W częściach analityczno-postulatywnych wykorzystano materiały źródłowe w postaci raportów i analiz rynkowych oraz dokumentów strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportowej w badanym regionie. W analizie wyników badań zastosowano analizę SWOT. W celu poznania oczekiwań i preferencji pasażerów transportu zbiorowego w regionie przeprowadzono badania ankietowe.

ROZDZIAŁ I
TEORETYCZNE ASPEKTY FUNKCJONOWANIA PASAŻERSKICH REGIONALNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

1.1. Transport pasażerski w systemie transportowym

Transport to jeden z najważniejszych czynników wpływających na rozwój społeczno-gospodarczy danego kraju. Od dziesięcioleci jest istotnym przedmiotem badań w naukach społecznych, przede wszystkim w takich dyscyplinach jak ekonomia i zarzadzanie. Jest złożonym systemem uwarunkowanym wieloma czynnikami zarówno zewnętrznymi jak i wewnętrznymi. Wpływa również na funkcje obronności państwa.

Wskazane zależności prezentuje **rysunek 1.**



Rysunek 1. Efektywność gospodarki związana z transportem.

Źródło: W. Grzywacz: *Infrastruktura transportu*. WKŁ, Warszawa 1982 , s. 52.

System transportowy definiowany jest jako całokształt zagadnień organizacyjnych, ekonomicznych, technicznych i prawnych występujących w przebiegu współpracy poszczególnych gałęzi transportowych. Określają one charakter głównych zależności, a także związki pomiędzy innymi dziedzinami gospodarki narodowej a transportem.[1]

System transportowy oznacza również powiązanie (zintegrowanie) działalności poszczególnych gałęzi transportu. Działania systemu transportowego mają za zadanie zapewnić sprawną obsługę całej gospodarki i potrzeb ludności (obsługa pasażerów, czy ładunków).[2]

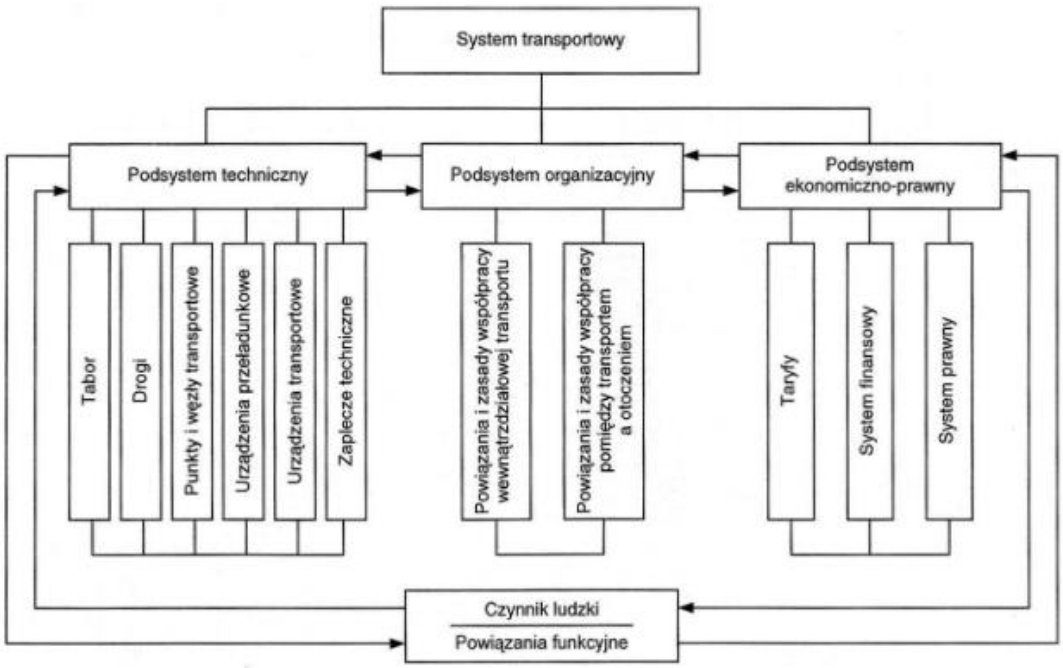
[1] J. Kurowski, *System transportowy i jego uwarunkowania – Aspekty gospodarczo-obronne*, Zeszyty Naukowe ASzWoj nr 2(107, 2017)
[2] J. Neider, *Transport Międzynarodowy, Wydanie III zmienione*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2015, s.26

System transportowy przede wszystkim spełnia cztery podstawowe funkcje:

a) Kompozycji przestrzennej – poszczególne elementy systemu transportowego, z powodu na rozległy i szeroki zasięg ich wpływu są stawiane na tym samym poziomie z przestrzennymi rozwiązaniami urbanistyczno-architektonicznymi.
b) Usługową – od wydajności i sprawności całego układu komunikacyjnego zależy realizacja celów publicznych (w podstawowym zakresie).
c) Stymulującą rozwój obszarów – kluczową rolę odgrywa tutaj udostępnianie terenu oraz rozwijanie podaży usług transportowych z myślą o wyprzedzaniu rynku i dostosowywaniu do aktualnych potrzeb.
d) Hamującą rozwój obszarów – w sytuacji gdzie za wszelką cenę jest wymagane tworzenie bariery transportowej.

System transportowy można kategoryzować w schemacie strukturalno-organizacyjnym **(rysunek 2).** W tym układzie oprócz czynników ludzkich oraz powiązań funkcyjnych wyróżnia się podsystem:

- techniczny
- organizacyjny
- ekonomiczno-prawny.



Rysunek 2. Schemat organizacyjno-strukturalny systemu transportowego

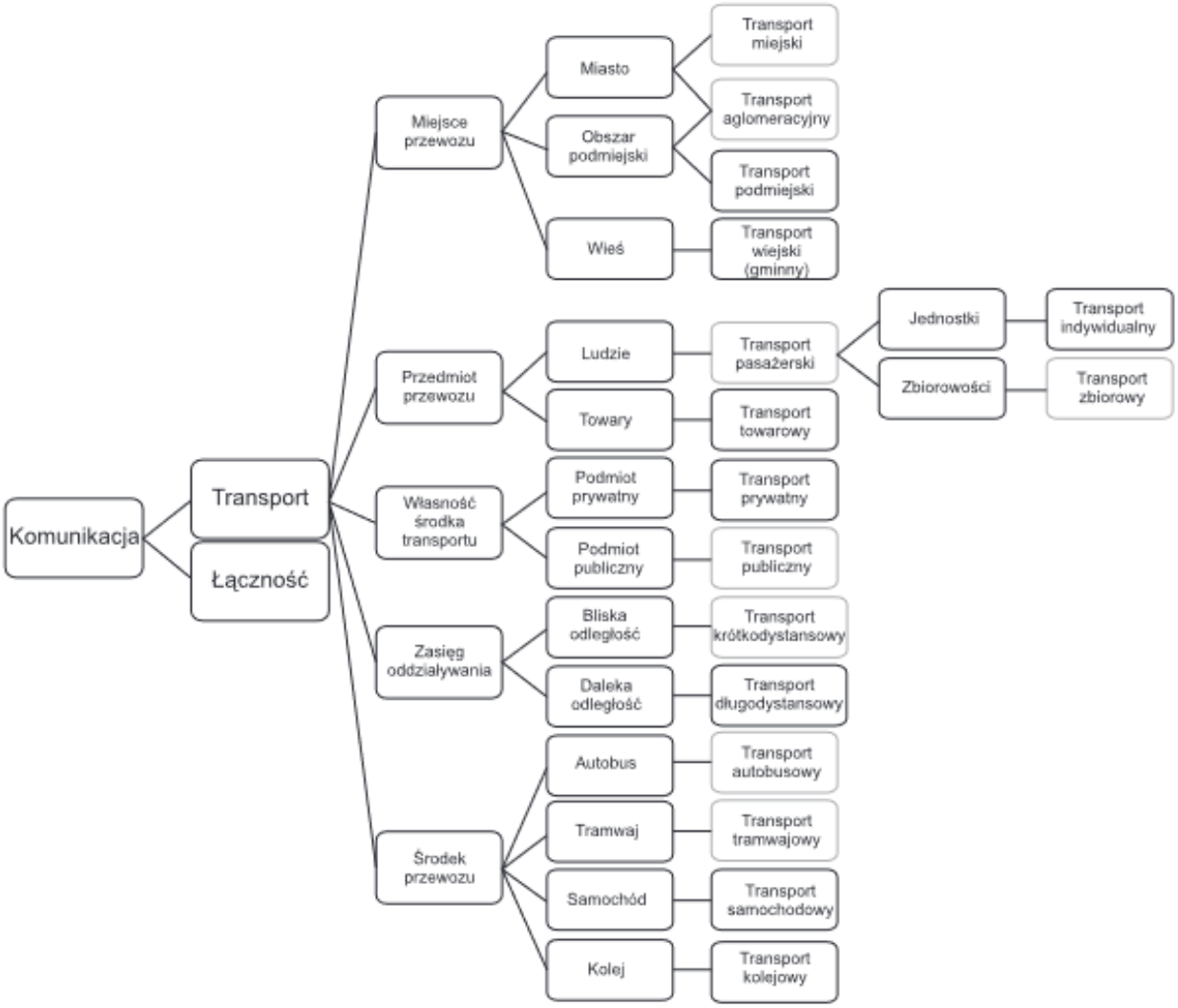
Źródło: W. Grzywacz, J. Burnewicz, *Ekonomika transportu*, WKŁ, Warszawa 1989,s. 294.

Na system transportowy wpływa polityka transportowa krajowa lub grupy państw (np. Unii Europejskiej). Stopień ingerencji państwa w system transportowy jest większy niż w innych dziedzinach gospodarki. Transport stał się narzędziem wymiany dóbr i usług. W sposób znaczący ma udział w tworzeniu PKB. Przykładowo, dane z 2017 roku wskazują, że cały sektor transportu i logistyki wygenerował 6% PKB (wartość 119 mld zł.) oraz 6,6% całkowitej wartości dodanej w Polsce gospodarce (115 mld zł).[3]

System transportowy różnicuje przede wszystkim główny przedmiot przewozu. W tym układzie wyróżnia się system transportu pasażerskiego i towarowego. Transport towarowy umożliwia przemieszczanie się ładunków w łańcuchu logistycznym. Transport pasażerski pełni kluczową rolę w procesach przemieszczania się ludzi, umożliwiając mobilność w układzie lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Transport pasażerski zwiększa dostępność terytorialną oraz poprawia efektywność całego sektora transportowego[4]. Przedmiotem zainteresowania niniejszej pracy jest system transportu pasażerskiego.

Transport pasażerski można różnicować biorąc pod uwagę szereg kryteriów. Ujmując formę przewozów wyróżnia się komunikację indywidualną i zbiorową. Uwzględniając dodatkowo własność środków transportu można wyróżniać dodatkowo transport prywatny i publiczny. **Rysunek 3** uwzględnia kryteria i sposoby podziału pojęć komunikacja i transport.

[3] M. Mazur, G. Urban, M. Wroński, *Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030*, Związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska", 2019, s. 20
[4] A Świderski, *Wybrane aspekty jakości publicznego transportu pasażerskiego*, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Mechaniczny, Instytut Logistyki, 2014, s.1



Rysunek 3. Kryteria i sposoby podziału pojęć komunikacja i transport

Źródło: P. Churski, Pojęcie, funkcje i rozwój transportu publicznego. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, (13), 17-28.

Do systemu transportu pasażerskiego zaliczamy podsystemy, które tworzy specyfika różnych gałęzi transportu i sposobu organizacji przewozów:

a) Podsystem rowerowy i pieszy

– w nim elementy punktowe:

- urządzenia postojowe dla rowerów
- punkty widokowe

-w nim elementy liniowe:

- sieć ciągów rowerowych
- sieć ciągów pieszych.

b) Podsystem komunikacji zbiorowej

-w nim elementy punktowo-sieciowe:

- przystanki
- dworce
- warsztaty naprawcze
- zaplecze
- potoki pasażerskie
- tabor

-w nim elementy liniowe

- układ linii.

c) Podsystem komunikacji indywidualnej

-w nim elementy punktowo-sieciowe:

- punkty przesiadkowe
- parkingi
- zaplecze techniczne
- potoki ruchu

-w nim elementy punktowo-sieciowe:

- sieć drogowo-uliczna.

d) Podsystem wodny, powietrzny, kolejowy

-w nim elementy punktowe:

- porty
- przystanki
- zaplecze
- dworce
- warsztaty

-w nim elementy liniowe:

- linie
- sieci[5].

Szczególną formą organizacji przewozów pasażerskich jest transport publiczny. Publicznym transportem pasażerskim nazywamy usługi, które cechuje ogólna dostępność dla wszystkich chcących podróżować grupowo bądź indywidualnie.

1.2. Zróżnicowane preferencje pasażerów i rodzaje ruchu pasażerskiego

Popyt na usługi transportowe w segmencie przewozów pasażerskich jest wyznaczają potrzeby transportowe pasażerów. Potrzeba transportowa pasażerów występuje w sferach:

a) ekonomii
b) sportu
c) religii
d) edukacji
e) polityki
f) kultury.

Potrzeby transportowe wynikają z realizacji określonych celów bądź w sytuacji wykonania jakiegoś zadania czy zamiarów. Związane są z realizacją i organizacją życia społecznego oraz funkcjonowania gospodarki narodowej. Transport oddziałuje na społeczeństwo. Dzięki niemu społeczeństwo przemieszcza się w czasie, lub przemieszcza swoje dobra. Wraz z postępem ekonomicznym i rozwojem technologicznym zwiększyły się możliwości preferencji pasażerów w zakresie wyboru środka transportu.

Preferencje pasażerów to ich oczekiwania i wymagania, które są związane z jakością usług przewozowych. Szczegółowe zasady dotyczące sposobu wykonywania potrzeby przewozowej określa się mianem postulatów przewozowych.

Liczba i rodzaj postulatów przewozowych jest praktycznie nieskończona i regularnie ulega zmianie. Zależą one głównie od aktualnych warunków przewozowych, stylu i poziomu życia na jaki może pozwolić sobie pasażer, czy statusu motoryzacyjnego.[6]

Z tego powodu istnieje korelacja potrzeby transportowej wraz z kluczowym dla danej osoby znaczeniem postulatu przewozowego. Zależy to od powszechności potrzeb komunikacyjnych.

[6] *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 57.

Postulaty przewozowe definiują preferencje i wybór pasażerów. Wyszczególnienie ich prezentuje **Tabela 1.**

Tabela 1. Interpretacja postulatów przewozowych

POSTULATY	ICH ZNACZENIE
KOSZT	Czy jest to opłata jednorazowa czy okresowa. Jak duży jest koszt? Stały, czy zmienny?
DOSTĘPNOŚĆ	Jaka jest odległość do przystanku? Ile czasu zajmuje dotarcie do punktu docelowego. Ilość miejsc (biletów).
BEZPOŚREDNIOŚĆ	Połączenie bezpośrednie. Nie ma potrzeby przesiadki.
WYGODA	Spełnione wymagania i oczekiwania klienta. Komfort podróży.
PUNKTAULNOŚĆ	Dotarcie przez klienta na czas. Odjazdy i przyjazdy o wyznaczonych godzinach.
CZĘSTOTLIWOŚĆ	Zachowane odstępy czasu pomiędzy odjazdami pojazdów tej samej linii.
PEWNOŚĆ/NIEZAWODNOŚĆ	Dotarcie klienta na czas. Pewność dojazdu do miejsca docelowego w wyznaczonym czasie.
PRĘDKOŚĆ	Czas jazdy w wyznaczonym czasie. Uwzględniający zatrzymanie w trasie.
INFORMACJA	Podanie informacji o ofercie przewozowej i możliwych zmianach występujących w ofercie.
BEZPIECZEŃSTWO OSOBISTE	Poczucie bezpieczeństwa przed podróżą oraz w jej trakcie.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: O. Wyszomirski, K. Grzelec, *Badania marketingowe w komunikacji miejskiej*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 1998, s. 25.

Każdy z pasażerów może mieć inną hierarchię postulatów przewozów. Dla jednego najważniejszymi punktami będzie bezpieczeństwo osobiste czy wygoda. Inny wybierze koszt. Osoby podróżujące w celach biznesowych z pewnością postawią na czas podróży i dla nich koszt będzie miał znaczenie drugorzędne. Co innego zrobią turyści dla których koszt będzie miał kluczowe znaczenie przy wyborze preferowanego środka transportu. Dlatego następuje kolejny podział preferencji transportowych. Pasażerowie kierują się ważnością poszczególnych postulatów przewozowych i wybierają preferowany środek transportu.

Różne typy pasażerów zgłaszają odmienne potrzeby przewozowe i wykazują odmienne preferencje. Wpływają one także na kształtowanie się subrynków przewozów pasażerskich. Rynek przewozów pasażerskich charakteryzuje się silną zmiennością i różnorodnością usług przewozowych. Dlatego właśnie w tym ujęciu wyróżnia się najczęściej pasażerskie przewozy:

a) Według odległości:
    - krótkodystansowe,
    - średniodystansowe
    - dalekodystansowe
b) Według zasięgu oddziaływania:
    - lokalne
    - regionalne
    - krajowe
    - międzynarodowe
c) Według rodzaju ruchu pasażerskiego:
    - biznesowe
    - turystyczne
    - związane z migracją zarobkową
d) Według gałęzi transportu:
    - kolejowe
    - drogowe
    - morskie
    - lotnicze
    - wodne śródlądowe.

Każdy z wyróżnionych subrynków obsługuje specyficzny dla niego rodzaj ruchu. Jest on warunkowany preferencjami, motywami oraz oczekiwaniami pasażerów. Globalny rynek

przewozów uległ sporym zmianom. Postęp technologiczny wraz z rozwojem gospodarczym sprawił, że preferencje i potrzeby transportowe zmierzają w kierunku nowoczesności. Natomiast zagrożenia (możliwe ataki terrorystyczne) w krajach słabiej rozwiniętych powodują bardziej pragmatyczne podejście co do rozwoju transportu. [7]

Transport pasażerski jest jednym z kluczowych ogniw dla ruchu turystycznego. Polega on na przemieszczaniu się osób w określonym kierunku i okresie, w celach wypoczynkowych poza miejsce stałego zamieszkania. W głównej mierze używanym kryterium podziału ruchu turystycznego jest czas trwania pobytu. Jest to ruch związany z indywidualnymi potrzebami, które nie są związane z celem zdobycia korzyści zarobkowych. W tym podziale wyróżnia się ruch turystyczny:

a) pobytowy
b) wypoczynek świąteczny
c) wycieczkowy[8].

Innym podziałem pasażerskiego ruchu turystycznego jest klasyfikacja ze względu na kryteria opisujące podróż turystyczną. Przykładowymi rodzajami takiego ruchu jest:

a) turystyka zdrowotna
b) turystyka wiejska
c) turystyka wypoczynkowa
d) turystyka motywacyjna
e) turystyka poznawcza
f) turystyka w interesach
g) turystyka pielgrzymkowa i religijna
h) turystyka kwalifikowana
i) turystyka etniczna.

Następnymi podziałami są kryteria opisujące podróż turystyczną, uwzględniające:

a) Charakter podróży w zależności od miejsca zamieszkania:
    - ruch zagraniczny
    - ruch krajowy

[7] M. Mańkowska, *Preferencje pasażerów i struktura ruchu pasażerskiego obsługiwanego żeglugą promową pomiędzy Polską a Skandynawią*, Czasopismo Logistyka, 2/2010, s. 1180
[8] G. Bieńczyk, T. Łobożewicz, *Podstawy turystyki*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Warszawie, Warszawa 2001, s. 73

b) Zależność od czasu trwania podróży:
    - ruch krótkopobytowy
    - ruch średniopobytowy
    - ruch długopobytowy
    - wycieczki
    - wyjazdy krótkie
    - wyjazdy długie.
c) Zależność od okresu wyjazdu:
    - turystyka letnia
    - turystyka zimowa
    - turystyka sezonowa
    - turystyka pozasezonowa
    - turystyka weekendowa.
d) Zależność ze względu na wielkość grupy:
    - turystyka rodzinna
    - turystyka grupowa
    - turystyka samotnicza.
e) Zależność i sposób organizacji podróży ze względu na organizatora:
    - turystyka zorganizowana
    - turystyka indywidualna.
f) Elementy składowe podróży:
    - ruch turystyczny ze względu na bazę noclegową
    - ruch turystyczny ze względu na używany środek transportu
    - ruch turystyczny ze względu na miejsce docelowe.
g) Zależność ze względu na sposób finansowania:
    - turystyka socjalna
    - ruch w całości finansowany przez uczestników podróży.

Ostatnim podziałem ze względu na kryterium opisujące uczestników podróży jest podział na struktury:

a) Struktura społeczno-zawodowa:
    - turystyka mieszkańców wsi
    - turystyka mieszkańców miast

- turystyka kadry zarządzającej
- turystyka nauczycieli.

b) Struktura dochodowa:
   - turystyka socjalna
   - turystyka ludzi bogatych
   - turystyka ludzi średnio bogatych.

c) Struktura demograficzna:
   - turystyka emerytów
   - turystyka dorosłych
   - turystyka młodzieży
   - turystyka dzieci[9].

Kolejnym istotnym segmentem ruchu pasażerskiego jest ruch biznesowy, który może mieć charakter zarówno krajowy jak i międzynarodowy, a związany jest z realizacją zadań zawodowych (delegacje służbowe itp.)

Specyficznym segmentem ruchu pasażerskiego są migracje. Najczęściej ludzie migrują w celach zarobkowych oraz związanych z sytuacją polityczną. Ludzie w poszukiwaniu lepszych warunków do życia wyjeżdżają do innych krajów, kierując się motywami ekonomicznymi lub politycznymi.

Kluczowym kryterium podziału ruchu pasażerskiego jest również dominująca gałąź transportu w procesie przemieszczania. W tym ujęciu wyróżnia się:

a) Pasażerski ruch samochodowy:
   - trolejbusowy
   - autobusowy.

b) Pasażerski ruch morski i wodny śródlądowy:
   - promowy
   - tramwajowy.

c) Pasażerski ruch powietrzny:
   - Lotniczy.

d) Pasażerski ruch szynowy:
   - metro

[9] B. Meyer (red.), *Obsługa ruchu turystycznego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 42

- kolejowy
- tramwajowy.

Wskazane kategorie ruchu pasażerskiego tworzą odrębne subrynki przewozów pasażerskich, które można poddawać dalszej segmentacji np. ze względu na zasięg przewozów, rodzaje ruchu pasażerskiego, itd.. Ich szczegółowa charakterystyka została przedstawiona w kolejnym podrozdziale.

1.3. Subrynki przewozów pasażerskich w układzie gałęziowym transportu

1.3.1. Transport samochodowy

Rynek transportu samochodowego, a także jego subrynki są dużą zbiorowością ekonomiczną pod względem sprzedaży, pod względem wielkości produkcji, a także posiadanego majątku produkcyjnego oraz wielkości zatrudnienia. W transporcie samochodowym występuje znaczna ilość podmiotów po stronie zarówno popytowej jak i podażowej. Ma miejsce również intensywna konkurencja oraz duży stopień kontroli publicznych i regulacji prawnych.[10]

Rolę transportu samochodowego w systemie transportowym należy rozpatrywać poprzez układ cech ekonomicznych oraz cech techniczno-eksploatacyjnych. Transport samochodowy wyróżnia się na tle innych gałęzi transportu w szczególności takimi cechami jak:

a) Punktualnością i terminowością wykonywania usług czy przewozów pasażerskich. Wynika to przede wszystkim z działaniem ze ściśle ustalonym harmonogramem
b) Bliską, ale co najważniejsze nieograniczoną dostępnością do podstawowych środków pracy. Samochodem można podjechać praktycznie wszędzie, w dowolne miejsce.
c) Występowaniem sporej elastyczności podróży. Nie trzeba ponosić dodatkowych kosztów, typu inwestycje. Można dostosować się do oczekiwanego poziomu potrzeb w danej chwili.
d) Wysoką dyspozycyjnością. Występuje duża liczba środków świadczących usługi przewozowe.

[10] D. Rucińska (red.), *Rynek usług transportowych w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2015, s. 175

e) Dużą szybkością przewozu. Na krótkich i średnich trasach można zaoszczędzić sporą ilość czasu.

Warunkiem do spełnienia i osiągania tych oczekiwanych cech jest istnienie infrastruktury transportu. W przypadku transportu samochodowego infrastrukturę dzieli się na:

- punktową – wchodzą w nią obiekty służące stacjonarnej obsłudze:
  a) środków pracy transportu samochodowego – stacje zaopatrzenia materiałowo-technicznego samochodów oraz stacje techniczne.
  b) pasażerów – są to przystanki, przystanki na dworcach czy dworce ukierunkowane na kursy autobusów.
  c) ładunków – są to stacje, punkty przeładunkowe, place oraz wyładownie ogólnodostępne.
- liniową – wchodzą w nią sieć drogowa (wydzielony każdy pas terenu przeznaczony do postoju, do ruchu lub ruchu pieszych oraz chodniki, place, zatoki, ścieżki rowerowe)[11].

Rynek usług pasażerskich transportu samochodowego tworzą segmenty, które obejmują:

a) międzynarodowe przewozy osób odbywające się minibusami, autobusami i autokarami
b) dalekobieżne krajowe przewozy osób odbywające się autokarami, autobusami i minibusami (międzyregionalne)
c) lokalne i regionalne przewozy osób odbywające się minibusami i autobusami (np. wiejskie oraz podmiejskie, wewnątrzregionalne)[12]

Transport samochodowy w kwestii odległości realizowanej podróży z reguły wykonywany jest na trasach o dystansach krótkim i średnim. Szczególnie popularny jest podczas wyjazdów krótkoterminowych. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie transportem samochodowym w ujęciu międzynarodowym to stanowił on 27,7% wszystkich przewozów międzynarodowych. [13]

[11] W. Rydzykowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport, Problemy Transportu w rozszerzonej UE*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 39-40.
[12] D. Rucińska (red.), *Rynek usług transportowych w Polsce*, op. cit., s. 177.
[13] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html [Dostęp 30.11.2021r.]

1.3.2. Transport kolejowy

Za kamień milowy w rozwoju transportu kolejowego uważa się uruchomienie pierwszej kolejowej linii pasażerskiej w 1825 roku, w Anglii. Natomiast gwałtowny rozwój tego rynku przypada na przełom XIX i XX wieku. O tak dynamicznym rozwoju transportu zadecydowała:

- niezawodność i regularność połączeń
- duża zdolność przewozowa wraz ze znaczną prędkością techniczną przy dużych i średnich odległościach przewozu
- duże bezpieczeństwo ruchu
- różne możliwości przewozu ładunków (zróżnicowane wymiary, zróżnicowana masa)
- mniejsze oddziaływanie na środowisko naturalne[14].

Na strukturę rynku usług pasażerskiego transportu kolejowego składa się technologia przewozu. Wymaga ona dostępności do infrastruktury liniowej oraz punktowej. W transporcie kolejowym jest bardzo wysoka bariera wejścia na rynek (trzeba posiadać spory nakład finansowy). Na to składa się bardzo wysoki koszt posiadania i utrzymywania infrastruktury kolejowej. Proces jej eksploatacji jest bardzo długi. Koszt wytworzenia, a potem utrzymania w dobrym i w pełni funkcjonowania stanie bardzo wysoki. Są to często tzw. koszty utopione.[15].

Podstawowymi elementami infrastruktury ekonomicznej transportu kolejowego są:

- drogi kolejowe
- stacje
- punkty przeładunkowe
- bocznice
- urządzenia niezbędne do funkcjonowanie:
  - wyposażenie energetyczne
  - wyposażenie wodno-kanalizacyjne
  - łączności
  - urządzenia sterowania ruchem.

[14] K. Towpik, *Infrastruktura transportu kolejowego*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2009, s. 11
[15] D. Rucińska (red.), *Rynek usług transportowych w Polsce*, op. cit., s. 212

Linie kolejowe z punktu widzenia znaczenia społecznego oraz gospodarczego dzieli się na różne kategorie. Przykładowo w Polsce wyróżnia się linie kolejowe:

a) Magistralne – Przeznaczone do jazdy pociągów przekraczających prędkość 120 km/h.
b) Miejscowego znaczenia – Przeznaczone do jazdy pociągów nie przekraczających prędkości 60 km/h.
c) Pierwszorzędne – Przeznaczone do jazdy pociągów, które uzyskują prędkość od 80 km/h do 120 km/h.
d) Drugorzędne – Przeznaczone do jazdy pociągów, które uzyskują prędkość od 60 km/h do 80 km/h[16]

Rynek usług pasażerskich transportu kolejowego tworzą segmenty, wyróżnia się przewozy:

a) regionalne
b) międzyregionalne
c) aglomeracyjne
d) między aglomeracyjne

Do tych ostatnich zalicza się przewozy odbywające się pomiędzy największymi miastami, ale które muszą spełnić następujące postulaty przewozowe:

a) bezpośredniość
b) wysoki komfort
c) wysoka częstotliwość pomiędzy największymi metropoliami
d) relatywnie krótki czas podróży
e) usługi biznesowe (dodatkowe).

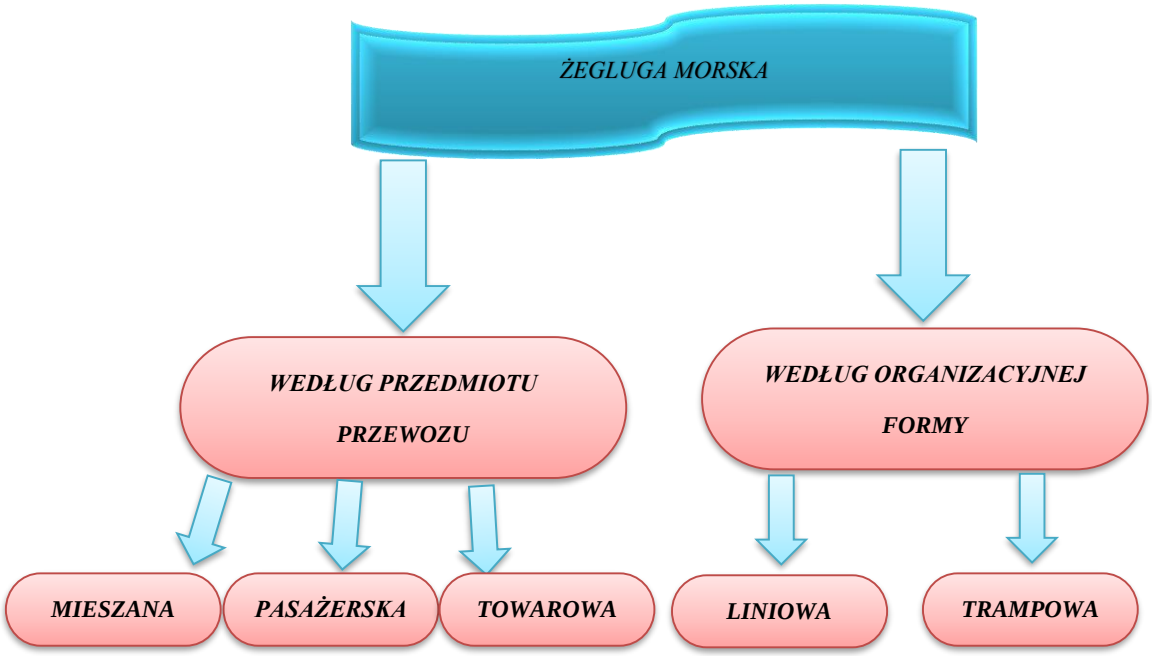
Transport kolejowy w kwestii odległości realizowanej podróży z reguły wykonywany jest na trasach o każdym dystansie, ale przede wszystkim długim i średnim. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie transportem kolejowym w ujęciu międzynarodowym to stanowił on 9,3% wszystkich przewozów międzynarodowych. [17]

[16] W. Rydzykowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport, Problemy Transportu w rozszerzonej UE*, op. cit., s.70
[17] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html [Dostęp 30.11.2021r.]

1.3.3. Transport morski i wodny śródlądowy

Transport morski ma istotne znaczenie w segmencie międzynarodowych przewozów pasażerskich. W obsłudze międzynarodowego ruchu pasażerskiego kluczową rolę odgrywa dalekomorska żegluga wycieczkowa (cruising) oraz przewozy promowe. Uprawiany jest na pokładach pełnomorskich statków pasażerskich. Pełni bardzo ważny element międzynarodowej turystyki.[18]

Transport morski podobnie jak w innych gałęziach transportu wymaga istnienia liniowej i punktowej infrastruktury. Elementy punktowe infrastruktury stanowią porty morskie. Liniowe elementy infrastruktury to sztuczne i naturalne szlaki komunikacji morskiej. Współczesna żegluga morska jest uprawiana w każdych wodach wszechoceanu (cieśniny, kanały morskie, morza zamknięte, kanały morsko-rzeczne. Kryteria podziału żeglugi morskiej wzajemnie się uzupełniają. Żegluga towarowa i pasażerska mogą mieć charakter żeglugi nieregularnej oraz regularnej. **Rysunek 4** obrazuje podział żeglugi morskiej.



Rysunek 4. Podział żeglugi morskiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Mańkowska, *Koncepcja rozwoju pasażerskich przewozów promowych pomiędzy Polską a Skandynawią w aspekcie wzrostu konkurencyjności transportu lotniczego. Praca doktorska*. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2011.

[18] M. Mańkowska, *Koncepcja rozwoju pasażerskich przewozów promowych pomiędzy Polską a Skandynawią w aspekcie wzrostu konkurencyjności transportu lotniczego. Praca doktorska*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2011

Żegluga liniowa inaczej nazywana jest żeglugą regularną, natomiast żegluga trampowa żeglugą nieregularną. Przykładem pasażerskiej żeglugi regularnej jest żegluga promowa. Nieregularnej zaś cruising.

Transport morski wyróżnia się na tle innych gałęzi transportu tym, że po za przemieszczaniem się pasażerów z punktu A do punktu B zapewnia dodatkowo, rozmaite atrakcje turystyczne. Dodatkowo również stanowi formę wypoczynkową. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie żegluga morska w ujęciu międzynarodowym stanowiła 9,0% wszystkich przewozów międzynarodowych. [19]

Transport wodny śródlądowy charakteryzuje się z powodu swojej specyfiki oraz atrakcyjności zróżnicowanymi ofertami usług przewozów pasażerskich. Sam proces przemieszczania sprawia, że można połączyć chęć zwiedzania wraz z dostaniem się do punktu docelowego. Przykładem jest wenecki system tramwajów wodnych, zwany potocznie „VAPORETTI[20] , który pełni istotną rolę w systemie transportu miejskiego Wenecji oraz stanowi atrakcję turystyczną jednocześnie. Jeśli chodzi o ten region Włoch jest to najwygodniejsza i najbardziej popularna forma przemieszczania się. Tramwaje dzielą się na :

- zwykłe
- pośpieszne
- bezpośrednie.

Cena biletu wynosi 6,50 Euro. Ewentualnie można wykupić bilet turystyczny na dzień, dobę lub nawet na kilka dni.[21]

Odmianą pełnomorskiej żeglugi wycieczkowej jest rzeczna żegluga wycieczkowa (ang. river crusie), uprawiana na pokładach śródlądowych statków wycieczkowych, na atrakcyjnych historycznie, krajobrazowo i turystycznie międzynarodowych drogach wodnych. Crusing rzeczny jest formą turystyki wodnej. Ta forma łączy opcję wypoczynku, zwiedzania, a także przemieszczania się.[22]

[19] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html [Dostęp 30.11.2021r.]
[20] http://www.wenecja24.info/komunikacja-miejska/tramwaje-wodne [Data pobrania: 23.11.2021r.]
[21] Ibidem.
[22] M. Mańkowska, T. Mańkowski, *Cruising rzeczny jako determinanta kształtowania produktu turystycznego Szczecina,* Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Turystyki, 16/2011, s. 165

1.3.4. Transport lotniczy

Pasażerski transport lotniczy to niezwykle istotny i dynamiczny element światowego systemu transportowego oraz współczesnej gospodarki. To najszybciej rozwijająca się gałąź transportu pasażerskiego w każdym aspekcie: technologicznym, funkcjonalnym, organizacyjnym. Przyspiesza proces globalizacji gospodarki światowej.[23] Transport lotniczy jest praktycznie bezkonkurencyjny w przewozach na duże i średnie odległości, w szczególności w ruchu międzykontynentalnym. Transport lotniczy jest także uznawany za najbezpieczniejszą formę transportu pasażerskiego.

Na stronę popytową na rynku pasażerskich usług lotniczych składają się:

- pośrednicy, którzy organizują wyjazdy zbiorowe – są nimi agencje turystyczne, biura podróży, organizatorzy wszelkich imprez masowych (sportowych, kulturalnych), organizatorzy pielgrzymek
- organizacje i firmy
- indywidualni pasażerowie

Na stronę podażową na rynku pasażerskich usług lotniczych składają się:

- przedsiębiorstwa transportu lotniczego, na które składają się linie lotnicze oraz porty lotnicze
- przedsiębiorstwa, które współpracują z portami lotniczymi i przewoźnikami
  instytucje, które kreują i zarządzają polityką w zakresie transportu lotniczego. [24]

W infrastrukturze transportu lotniczego również jak w pozostałych gałęziach transportu składają się elementy punktowe:

- porty lotnicze
- lotniska
- lądowiska
- międzynarodowe porty lotnicze

[23] D. Ruciński, A.Ruciński, D.Tłoczyński, Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, s.10
[24] D. Rucińska (red.), *Rynek usług transportowych w Polsce*, op. cit., s. 242-243

- oraz elementy liniowe czyli drogi lotnicze.

Infrastrukturę transportu lotniczego można scharakteryzować podobnymi cechami jak w pozostałych gałęziach transportu:

- przewaga kosztów stałych nad zmiennymi
- niepodzielność ekonomiczna i techniczna
- długi okres budowy, projektowania oraz eksploatacji
- immobilność funkcjonalna oraz przestrzenna
- wysoka kapitałochłonność oraz majątkochłonność
- wielozadaniowość (wielofunkcyjność)[25].

Transport lotniczy w dzisiejszych czasach stał wysoce konkurencyjny dla transportu kolejowego i samochodowego jeśli chodzi o przemieszczanie się na średnie odległości. W przypadku krótkich odległości zazwyczaj jest to nieopłacalne, gdyż takie podróże są bardzo drogie. Zwykle jednak koszt w wyborze usługi tej gałęzi transportu ma marginalne znaczenie. Najbardziej decydujący jest czas. W rynku usług transportu lotniczego wyróżnia się porty lotnicze oraz przewoźników lotniczych.[26]

Transport lotniczy w kwestii odległości realizowanej podróży z reguły wykonywany jest na trasach o dystansie długim lub bardzo długim. Wyjątkiem mogą być sytuacje na przestrzeni kraju (np. Goleniów-Warszawa). Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie transport lotniczy w ujęciu międzynarodowym stanowił 54,0% wszystkich przewozów międzynarodowych.[27]

1.4. Konkurencja i kooperacja międzygałęziowa w transporcie pasażerskim

W języku potocznym konkurencja to rywalizacja pomiędzy podmiotami lub osobami. Jest to proces, w którym uczestnicy chcą zrealizować swoje interesy przedstawiając korzystniejsze oferty od rywali pod kątem różnych kryteriów np.:

- jakość
- cena

[25] W. Rydzykowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport, Problemy Transportu w rozszerzonej UE,* op. cit., s.144-147
[26] E.Załoga, T.Kwarciński (red.), *Pasażerski transport regionalny,* Wydawnictwo Naukowe PWN, 2019, s. 148-149
[27] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html

- uczciwość
- charakterystyka, która może wpłynąć na decyzję[28]

W literaturze przedmiotu konkurencja jest nieodłącznym procesem w gospodarce rynkowej towarzyszącej człowiekowi od początku jego poczynań. Poniekąd jest to mechanizm do osiągania równowagi rynkowej.[29]

Konkurencja sprawia, że przedsiębiorstwa wraz z wytworzoną presją proefektywnościową są zmuszane do obniżki kosztów, do szukania coraz to nowszych innowacyjnych działań, a także do coraz lepszego i większego zaspokajania potrzeb konsumentów. Ich potrzeby z biegiem czasu są coraz większe, dlatego ważne jest aby nie zatrzymać się w miejscu. Struktura konkurencji sprawia, że przedsiębiorstwa będą wiedzieć kto w tej rywalizacji będzie ustalał warunki. Ważną rolę właśnie wtedy zachowują czynniki determinujące strukturę konkurencji (**rysunek 5**).

Rysunek 5. Czynniki determinujące strukturę konkurencji

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: E. Załoga, T. Kwarciński (red.), Pasażerski transport regionalny, Wydawnictwo Naukowe PWN SA, Warszawa 2019, s. 167.

Wymienione na **rysunku 5** czynniki tworzą warunki brzegowe dla konkurencji wewnątrz sektora:

- wskaźnik koncentracji jest dostarczycielem informacji o charakterze konkurencji jaka występuje w danym sektorze.

[28] K. Grzelec, *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 15.
[29] E. Załoga, T. Kwarciński, *Strategie rynkowe w transporcie*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006, s.60.

- bariery wychodzenia z rynku – czasami jest to bardzo utrudniona czynność i bardzo ciężko o przebranżowienie. Natomiast często wyjście z rynku potencjalnego „króla" powoduje olbrzymią szansę dla mniejszych branż
- wzrost sektora – im szybszy tym większa ilość przedsiębiorstw odnotowuje zysk i szybki zwrot kapitału. Natomiast im wolniejszy tym więcej kłótni między przedsiębiorstwami w sektorze i więcej zależności i trudniejsze dostosowanie cen do rynku
- wysoki stopień zróżnicowania konkurentów sprawia, że w sposób znaczący może być utrudnione dokładne zidentyfikowanie i sprawdzenie potencjalnych konkurentów[30].

Konkurencja to także proces, który penetruje stosunki między nabywcami lub między sprzedawcami. Warunkiem potrzebnym do tego, aby zaistniała konkurencja jest:

- występowanie pomiędzy sprzedawcami konfliktu interesów
- swoboda i możliwość konkurowania między sprzedawcami z wykorzystaniem różnych instrumentów do tego służących
- funkcjonowanie na rynku co najmniej dwóch sprzedawców.[31]

Konkurencja jest wynikiem zachowań podmiotów funkcjonujących w otoczeniu firm jak i bezpośrednio zachowań konkurujących ze sobą firm. To one określają na jakim etapie intensywności będzie konkurencja oraz jaki będzie potencjalny zysk. W związku z taką analizą sytuacji przedsiębiorstwa powinny dopasowywać się do rynku. Szczególnie są zobowiązane do kontroli takich czynników jak te, które wymienione są w **Tabeli 2.**

Tabela 2. Czynniki determinujące kontrolę przedsiębiorstwa na danym rynku

Czynniki - kontrola, metody analizy sektorów i konkurencji
Siła przetargowa nabywców
Siła przetargowa dostawców
Siła oddziaływania (na np. zmiany cen)

[30] E.Załoga, T.Kwarciński (red.), *Pasażerski transport regionalny*, op. cit., s. 167
[31] K. Grzelec, *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, op. cit., s.17

Możliwość podjęcia działania (np. zmiana ceny)
Konkurencja między firmami, które już funkcjonują na rynku
Zagrożenia ze strony produktów substytucyjnych
Zagrożenie wejściem na rynek całkowicie nowych firm

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M.E. Porter, *Strategia Konkurencji. Metody analizy sektorów i konkurentów*. Wydawnictwo MT Biznes, Warszawa 2006, s. 27-55.

Ograniczenie konkurencji z punktu widzenia społecznego jak i ekonomicznego jest szkodliwe. Powoduje zmniejszenie rozmiarów produkcji, a co za tym idzie wzrost cen. Z powodu ograniczania konkurencji państwo musi podejmować działania ograniczające konsekwencję monopolizację.[32]

Pojęcie konkurencyjności często jest zastępowane definicjami wyników lub efektami konkurencyjności np. pozycją konkurencyjną, przewagą konkurencyjną oraz potencjałem konkurencyjnym. W tym ujęciu A.J. Abbas zdefiniował to pojęcie jako „zdolność firmy do elastyczności i innowacyjności przejawiającą się w uzyskaniu przewagi konkurencyjnej".

Pojęcie konkurencyjności utożsamiane jest również często z pojęciem zdolności konkurencyjnej. Takie podejście reprezentuje W. Bieńkowski definiując konkurencyjność jako zdolność do sprostania konkurencji, wynikającą z akceptacji wyrobów przedsiębiorstwa. S. Flejterski również ma podobne zdanie, definiując konkurencyjność jako zdolność do wytwarzania, projektowania i sprzedawania towarów, których jakość, cena i inne walory są bardziej atrakcyjne od odpowiednich cech konkurentów.[33]

Istotnym pojęciem związanym ze zjawiskiem konkurencji jest potencjał konkurencyjny, definiowany jako ogół zasobów niematerialnych oraz materialnych sektora, kraju, przedsiębiorstwa oraz branży, które są niezbędne, aby funkcjonować i móc rywalizować na rynkowej arenie konkurencji. Wyznacza on przewagę konkurencyjną, która oznacza lepszą pozycję danego podmiotu na rynku w stosunku do konkurentów, oraz pozycję konkurencyjną, która określana jest jako pojęcie statyczne. W definicji oznacza wynik konkurowania w danym

[32] W.Caban (red.), Ekonomia, Podręcznik dla studiów wyższych, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Informatyków w Łodzi, Łódź 2006, s. 184.
[33] E.Szymanik, *Konkurencyjność przedsiębiorstwa – główne aspekty*, Zeszyty Naukowe, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2016, s.109

sektorze, który rozpatrywany jest w danym sektorze na tle wyników, które osiąga konkurencja.[34]

W każdej dziedzinie życia publicznego dochodzi do sytuacji w której konkurencja zaczyna mieć kluczowe znaczenia. Współcześnie konkurencja uznawana jest za proces regulujący i decydujący alokację zasobów w gospodarce. Konkurencje respektuje się jako podstawową kategorię ekonomiczną i zarządczą.[35] Nie inaczej jest w transporcie. Tutaj również dochodzi do konkurencji pomiędzy gałęziami transportu. Konkurencja na tym rynku sprawia, że działania oferujących usługi podlegają oddziaływaniu kilku funkcji:

- dostosowawczej – jest związana z dopasowaniem się zdolności i usług przewozowych do ciągle zmieniającej się struktury technologii przewozu oraz popytu.
- innowacyjnej – ważne w tej funkcji jest przyspieszenie tempa wprowadzania najnowszych innowacji na rynek. Konkurencja sprawia na uczestnikach rynku, że muszą oni ciągle poszukiwać nowych technologii, nowych aktywności a także nowych sposobów na organizację swojej działalności gospodarczej, aby uzyskać przewagę nad konkurentem.
- sterowniczej – kształtowanie podaży usług transportowych w stosunku do potrzeb, które są zgłaszane przez ich odbiorców.
- regulacyjnej – występuje podział dochodów pomiędzy podmiotami na rynku transportowym. Dzieje się to, w zależności od ich sprawności oraz produktywności. Potem następuje proces selekcji uczestników rywalizacji o rynek.
- alokacyjnej – sprawia, że następuje poprawa sposobu wykorzystywania zasobów przez osoby oferujące usługi transportowe. To wszystko sprawia, że zwiększa się podaż usług transportowych, a także obniżenie kosztów ich świadczenia.[36]

W **Tabeli 3** zaprezentowano wielkość przewozów pasażerskich w Polsce w 2020 roku różnymi gałęziami transportu.

[34] M.J. Stankiewicz, *Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Budowanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*. Wydanie II zmienione, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa, Toruń 2005, s.89
[35] H. Adamkiewicz-Drwiłło, Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstw, PWN, Warszawa 2002, s. 63
[36] D. Rucińska (red.), *Rynek usług transportowych w Polsce*, op. cit., s. 77-78

Tabela 3. Przewozy pasażerów w Polsce różnymi gałęziami transportu w roku 2020.

RODZAJ TRANSPORTU	liczba pasażerów (w tyś. osób)	udział w %
TRANSPORT KOLEJOWY	209 065	≈57,0
TRANSPORT LOTNICZY	3 629	≈0,01
ŚRÓDLĄDOWY TRANSPORT MORSKI	682	0,00
TRANSPORT SAMOCHODOWY	157 282	≈43,0
TRANSPORT MORSKI	1 148	0,00
RAZEM	371 806	100%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl [Dostęp 07.12.2021r.]

W Polsce transport kolejowy i samochodowy mają największy udział w przewozach krajowych.. Nie zmieniła tego pandemia COVID-19. Inne gałęzie odgrywają marginalną rolę na rynku przewozów krajowych. W skutek pandemii najwięcej punktów procentowych stracił transport lotniczy.

Istotnym elementem kształtowania przewagi konkurencyjnej jest określenie wpływu gałęzi i wybranego środka transportu na sprawność wykonania zapotrzebowanych usług. Tutaj dochodzi się do kwestii wyboru i czynników determinujących ten wybór, które wypisane są w **Tabeli 4.**

Tabela 4. Czynniki determinujące poziom konkurencyjności przedsiębiorstwa

Czynniki determinujące poziom konkurencyjności przedsiębiorstwa
Częstotliwość, koszt dostawy, wielkość
Odległość przewozu (trasa)
Poziom kosztów alternatywnych
Niezawodność (uszkodzenie towaru, punktualność)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: P. Romanow, *Przewaga konkurencyjna a strategie logistyczne (transportowe) przedsiębiorstw*. www.logistyka.net.pl [Dostęp 07.12.2021r.]

Przedsiębiorstwa, które są w stanie dostosować się do tych czynników i zapewnić komfort dla klientów wybierających daną gałąź transportu będą w stanie odgrywać dużą rolę na rynku usług transportowych. Natomiast dodatkowo dla nich potrzebna jest zdolność dostosowywania się do konkurencji. Firma powinna posiadać zdolność organizacji w stosunku do:

- wykorzystywania strategii konkurencyjnej
- dostosowywania się do zmian, umiejętności szybkiego zareagowania na zmiany
- wdrażania innowacji w celu zachęcenia klienta
- wykorzystywania atrakcyjności własnej gałęzi transportu.

W **Tabeli 5.** ukazane zostały wady i zalety, które wpływają na konkurencyjność poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu pasażerskiego

Tabela 5. Wady i zalety poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu pasażerskiego

RODZAJ TRANSPORTU	ZALETY	WADY
TRANSPORT KOLEJOWY	- im większa odległość tym tańszy przejazd - odporny na warunki pogodowe - nie powstają kongestie - wysoka dostępność	- wysokie koszty budowy infrastruktury linii kolejowych - mniejszy komfort
TRANSPORT LOTNICZY	- wysoki poziom bezpieczeństwa przewozów - szybkość - wygoda	- uzależnienie od warunków pogodowych - wysokie ceny przewozów - duży wpływ na zanieczyszczenie środowiska
ŚRÓDLĄDOWY TRANSPORT MORSKI	- tani -mały wpływ na środowisko - atrakcyjność turystyczna	- duży wpływ warunków pogodowych -niska dostępność
TRANSPORT SAMOCHODOWY	- transport od drzwi do drzwi - korzystny w przewozach na mniejsze odległości - wysoka dostępność	- duży wpływ na zanieczyszczenie środowiska - wypadkowość i duże ryzyko kongestii
TRANSPORT MORSKI	- daleki zasięg -tani - bezpieczny -masowość - atrakcyjność turystyczna	- uzależnienie od warunków pogodowych - długa podróż -niska dostępność

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.bryk.pl [Data pobrania: 22.11.2021r.]

Te wady i zalety poniekąd nakierowują przedsiębiorstwa, aby w sposób zmaksymalizowany wykorzystać atuty reprezentatywnej gałęzi transportu, jednocześnie przykrywając wady, które niewątpliwie też mają miejsce. Konkurencja między gałęziami

występuje, ale zdecydowanie większa jest wewnątrz poszczególnych gałęzi transportu. Jeśli ktoś już ma upatrzony, preferowany rodzaj transportu to dość ciężko go przekonać do zmian i przejścia na inny.

1.5. Specyfika pasażerskich regionalnych systemów transportowych

Transport to nieodłączny element w życiu gospodarczym oraz społecznym regionów. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego definiuje[37] transport regionalny jako usługi przewozowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe regionu, w tym regionu transgranicznego. Transport regionalny w klasyfikacji przyjętej przez ekonomikę transportu został umieszczony w klasyfikacji poziomej ze względu na kryterium obszaru i zasięgu działania. Został przyjęty jako rodzaj transportu krajowego. Zdaniem Europejskiej Konferencji Ministrów powinno zdefiniować się transport regionalny jako przewóz wewnątrz danego regionu.[38]

Pasażerski transport regionalny najczęściej definiowany jest jako przewozy między mniejszymi miastami, albo w okolicach konurbacji na odległość około 60km i obejmuje podróże trwające w okolicach jednej godziny. W większych konurbacjach to przewozy na odległościach do 150km i o czasie podróży do dwóch godzin. Przekraczając te bariery mówi się o transporcie dalekobieżnym.[39]

Istotną rolę w pasażerskich regionalnych systemach transportowych odgrywa transport samochodowy. Sprawnie funkcjonujący regionalny transport samochodowy pozwala mieszkańcom na dotarcie do miejsc pracy, nauki, centrów handlowych, placówek kultury, obiektów sportowych, religijnych. Dodatkowo w rejonach, w których występuje duże zatłoczenie dróg regionalnych, transport kolejowy stanowi bardzo korzystną alternatywę i pozwala często na uniknięcie kongestii drogowych.

Uwzględniając aspekt organizacji przewozów, system transportu regionalnego osób tworzy:

- transport indywidualny (własny)

[37] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dz. U. L343 z 14.12.2012r.
[38] E.Załoga, T.Kwarciński (red.), *Pasażerski transport regionalny*, op. cit., s. 11
[39] Ibidem, s. 13

- transport publiczny.

Transport publiczny jest formą transportu zbiorowego. Formami działalności transportu zbiorowego są:

a) przewozy regularne specjalne – niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, ale wykluczający inne osoby
b) przewozy regularne – publiczny przewóz osób, a także ich bagażu określonymi trasami, w określonych odstępach czasu.[40]

W systemie transportu publicznego wyróżnia się:

a) Użytkowników publicznego transportu pasażerskiego, są nimi:
    - pasażerowie przemieszczający się w komunikacji miejskiej
    - organizatorzy imprez masowych (koncerty, wydarzenia sportowe itp.)
    - opiekunowie dzieci, rodzice, uczniowie, studenci dojeżdżający do szkół, uczelni w celach edukacyjnych
    - kierowcy realizujący zadania transportowe osób
    - turyści podczas przejazdów będąc na wycieczkach.
b) Zleceniodawców, są nimi:
    - organizacje oświatowe i turystyczne (wyjazdy wycieczkowe)
    - samorządy lokalne oraz administracje państwowe – organizacja transportu miejskiego i pasażerskiego
    - osoby fizyczne i prawne zlecające przewóz osób
    - instytucje, które są związane z ochroną zdrowia (usługi transportowe związane z leczeniem, a także ochroną zdrowia).
c) Przedsiębiorstwa transportowe, które realizują zadania transportowe publicznego transportu pasażerskiego.
d) Niezależne jednostki oceniające.

Transport publiczny cechuje odmienna polityka taryfowa a wielkość opłaty jest uwzględniona w regulaminie danego przewozu. Natomiast w sektorze prywatnym to podmiot/osoba, w tym wypadku przewoźnik/kierowca sam ustala stawkę za dany przejazd.

[40] Ibidem, s. 171

Istotą publicznego transportu jest powszechność i dostępność do jego usług. Dla regionalnych systemów transportowych charakterystyczną cechą jest integracja z otoczeniem. Ma ona miejsce z systemem transportowym sąsiadującego regionu, głównego miasta regionu, kraju oraz całego kraju. Im lepszy integracja tym bardziej efektywny jest transport regionalny. Mimo wszystko wymaga on pilnej koordynacji usług w czasie i przestrzeni. [41]

Elementem systemu transportu regionalnego jest transport miejski. W momencie integracji i połączenia transportu regionalnego z transportem miejskim i podmiejskim powstaje duża, jednolita sieć komunikacyjna. Tworzy ona ogromny obszar obowiązywania skoordynowanej taryfy.[42]

Aktywność komunikacyjna w obszarach miejskich zależeć będzie od:

- wielkości miasta (liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia)
- charakterystyki ludności (struktura zawodowa mieszkańców, zarobki, wykształcenie, posiadanie prawa jazdy, miejsce zatrudnienia
- specyfiki obszaru miejskiego (stopień uprzemysłowienia)[43].

Natomiast jeśli chodzi o obszary wiejskie to aktywność komunikacyjna zależeć będzie od:

- wielkości wsi (liczba mieszkańców)
- dostępu do sklepów, szkół, uniwersytetów
- odległości do miast
- charakterystyki ludności (struktura zawodowa mieszkańców, zarobki, wykształcenie, posiadanie prawa jazdy, miejsce zatrudnienia).

Tak rozumiany publiczny transport pasażerski stanowią usługi, które posiadają cechy tj.:

- są publicznie ogłaszane
- mają opublikowane opłaty za przejazd
- są otwarte dla każdego, zarówno dla podróżujących w grupach, jak i indywidualnie

[41] Ibidem, s. 17
[42] O.Wyszomirski (red.), *Transport miejski, Ekonomika i Organizacja*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2008, s. 169
[43] M. Ziembicki, D. Pyza *Potrzeby przewozowe w aspekcie posiadanego taboru i zdarzeń zaburzających jego pracę*, Prace naukowe Politechniki Warszawskiej, 2017, s. 389

- mają okres działania i określoną częstotliwość
- są świadczone na zasadzie ciągłości
- mają ustalone miejsca i trasy zatrzymania, lub punkty początkowe i końcowe tras.

Publiczny transport zbiorowy charakteryzuje przede wszystkim:

- regularność
- dostępność dla wszystkich (na określonych zasad – typu odpłatność)
- zdefiniowana trasa przejazdu
- określona regulaminem/tablicą częstotliwość połączeń[44].

W sytuacji posiadania partnerów usług publicznego transportu pasażerów powinno się wdrożyć zarządzanie jakością. Sprawi to, że zapewnione zostaną właściwe działania w odniesieniu się do różnych zadań publicznego transportu pasażerskiego. Zarządzanie jakością, które jest wzmacniane międzynarodową normą ISO 9001 daje możliwość analizy takich działań jak:

- mierzenie osiągnięć
- rekonesans oczekiwań klienta dotyczący jakości i poziomu usługi publicznego transportu pasażerskiego
- ustanowienie celów, planów
- zastosowanie się do ograniczeń prawnych, technicznych, finansowych, politycznych i innych
- podsumowanie odczuć klientów o dostarczanej jakości
- przegląd i identyfikacja istniejących poziomów jakości do ewentualnego ulepszenia
- opracowanie odpowiednich planów działanie i ich wprowadzanie w celu zmniejszania różnic pomiędzy:
  - zamierzoną i postrzeganą jakością
  - świadczoną i postrzeganą jakością.

Dla klienta usługi transportu publicznego pasażerskiego ogromną rolę w ustaleniu jego potrzeb oraz preferencji odgrywa komfort podróży w postaci małego poziomu zatłoczenia, a

[44] E.Załoga, T.Kwarciński (red.), *Pasażerski transport regionalny*, op. cit., s. 11

dużej przestrzeni osobistej..[45] Pasażer jest również usatysfakcjonowany jeśli w pojeździe będzie czysto, schludnie i bezpiecznie. . Ważnym czynnikiem jest także temperatura (zapewnienie klimatyzacji w okresie wakacyjnym), czy brak hałasu w trakcie jazdy.[46] Zapewnienie tych wszystkich warunków to jedno z najbardziej istotnych zadań dla współczesnego systemu transportowego. Pod pojęciem komfortu podróży należy rozumieć:

- relaks podczas podróży
- wygoda w trakcie przemieszczenia
- poczucie bezpieczeństwa, brak niepokoju
- zadowolenie i przyjemność podczas podróży
- brak dyskomfortu[47]

Należy również zadbać o różne grupy wiekowe. Chociażby zagwarantować osobom starszym możliwość sprawnego przemieszczania się. Z uwagi na postępujący wiek i pogorszenie stanu zdrowia pojawiają się u nich ograniczenia funkcjonalne tj.:

- późniejsza reakcja
- słabsza orientacja
- spowolnione poruszanie się
- ograniczenie sprawności ruchowej
- słabszy słuch i wzrok
- gorsze rozpoznawanie kolorów (szczególnie ma to miejsce przy sygnalizacjach świetlnych)
- mniejsza możliwość wysiłku.

Te ograniczenia sprawiają, że kierowcy szczególnie powinni być uczuleni na panowanie nad pojazdem. Stąd bardzo ważne jest dostosować potrzeby do każdej osoby znajdującej się w pojeździe.[48]

Jakość regionalnego systemu transportowego warunkuje dostępność transportową regionów. Dostępność transportową dzielimy na całkowitą i względną. Dostępność całkowita

[45] I. Urbanyi-Popiołek , *(red.): Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki, Bydgoszcz 2013, s. 106.
[46] A .Świderski, *Wybrane aspekty jakości publicznego transportu pasażerskiego*, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Mechaniczny, Instytut Logistyki, 2014, s.2-3
[47] S. Tarkowski, I. Rybicka, *Eksploatacja i testy. Metody oceny poziomu Komfortu dynamicznego w transporcie pasażerskim*, 2016, s. 1385
[48] A. Mężyk, S. Zamkowska, *Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań*, Wydawnictwo Naukowe PWN SA, Warszawa 2019, s.108

odzwierciedla stopień połączeń punktu A z innymi punktami Jedną z kluczowych cech dostępności względnej jest jej zwrotność, a więc dostępność z punktu A do punktu B jest identyczna jak z punktu B do punktu A.

Dostępność transportowa to pojęcie dość często używane w odnoszeniu się do różnego rodzaju usług transportowych realizowanych na sieci transportowej jako czynnik lokalizacji działalności gospodarczej, czy czynnik rozwoju gospodarczego regionu i jego konkurencyjności.[49] Odnosi się do łatwości osiągania zamierzonych celów lub miejsc. W życiu społeczno-gospodarczym dostępność w odniesieniu do łatwości w osiąganiu usług lub dóbr określa standard na jakim żyje dany człowiek.[50] Dostępność transportowa jest jednym z elementów, które warunkują poziom atrakcyjności dla potencjalnych inwestorów. Wpływa ona na poziom inwestycji na danym obszarze.

[49] M. Michałowska, *Transport w gospodarce opartej na wiedzy*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2019, s. 86
[50] T. Kwarciński, *Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce, Aspekty metodyczne i pragmatyczne,* Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2016, s. 67-69

ROZDZIAŁ II
ANALIZA FUNKCJONOWANIA REGIONALNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM

2.1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza województwa Zachodniopomorskiego

Województwo Zachodniopomorskie zostało utworzone w 1999r. poprzez połączenie dawnych województw: koszalińskiego, północnej części gorzowskiego, szczecińskiego oraz północno-zachodniej części pilskiego.[51] Województwo Zachodniopomorskie pod względem powierzchni jest piąte co do wielkości w Polsce. Wynosi ona 22 904,72 km². Większą powierzchnię posiada województwo:

- mazowieckie
- wielkopolskie
- lubelskie
- warmińsko-mazurskie.

Pod względem ludności województwo zachodniopomorskie plasuje się na jedenastym miejscu. Ludność województwa Zachodniopomorskiego na 30.06.2021r. wynosiła 1 682 003 osób. Natomiast gęstość zaludnienia dla Województwa Zachodniopomorskiego na 30.06.2021r. wynosiła 73,43[52]. Posiada większą ludność tylko od województw:

- warmińsko-mazurskiego
- świętokrzyskiego
- podlaskiego
- lubuskiego
- opolskiego.

Stolicą Województwa jest miasto Szczecin, które liczy 396 472 osoby (Dane na 30.06.2021r.). Dodatkowo objętymi miastami na prawach powiatu są Koszalin oraz

[51] K.Gawlikowska-Hueckel (red.), Regiony Polski, Województwo Zachodniopomorskie II edycja, Instytut badań nad gospodarką rynkową, Gdańsk-Warszawa 2000, s. 11
[52] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stan-i-struktura-ludnosci-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stan-w-dniu-30-06-2021,6,30.html

Świnoujście. Pozostałe powiaty oraz te wcześniejsze, wraz z ludnością zostały umieszczone w **Tabeli 6.**

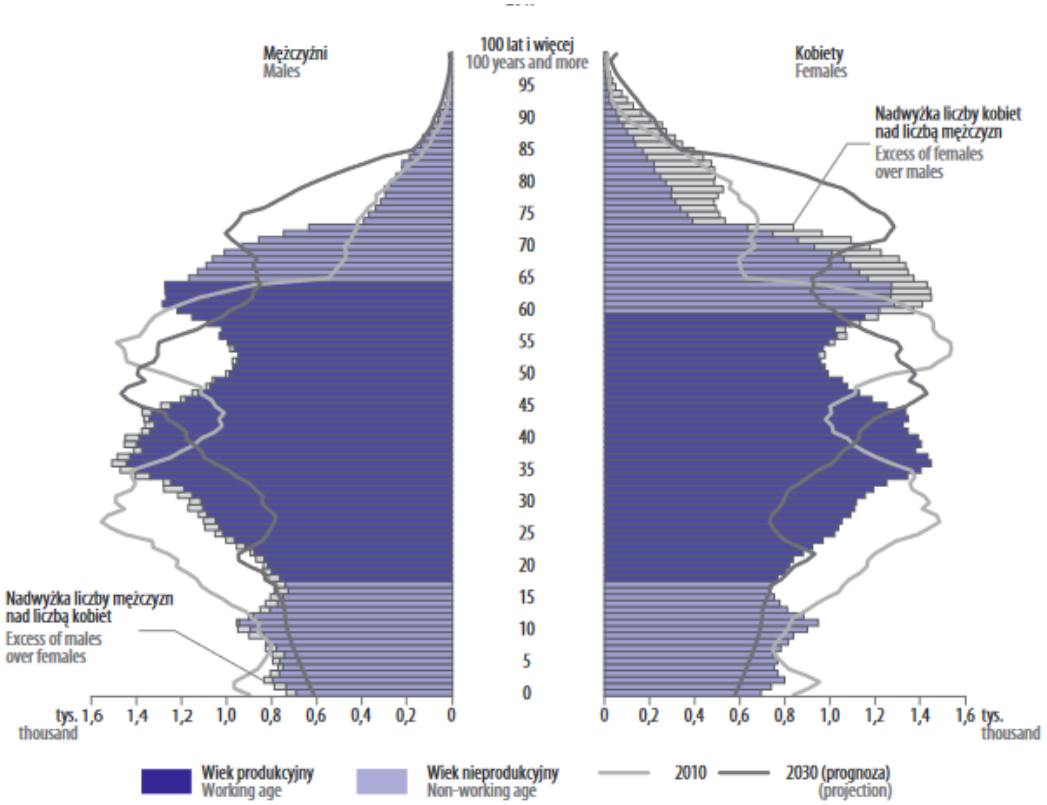
Tabela 6. Liczba ludności według powiatów w województwie zachodniopomorskim

POWIATY	LUDNOŚĆ
BIAŁOGARDZKI	47100
CHOSZCZEŃSKI	47682
DRAWSKI	56159
GOLENIOWSKI	82136
GRYFICKI	59609
GRYFIŃSKI	80955
KAMIEŃSKI	46495
KOŁOBRZESKI	78979
KOSZALIŃSKI	66518
ŁOBESKI	36251
MYŚLIBORSKI	65064
POLICKI	82193
PYRZYCKI	38963
SŁAWIEŃSKI	55469
STARGARDZKI	119946
SZCZECINECKI	76960
ŚWIDWIŃSKI	46127
WAŁECKI	52428
M. KOSZALIN	105801
M. SZCZECIN	396472
M. ŚWINOUJŚCIE	40696

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-stan-i-struktura-ludnosci-oraz-ruch-naturalny-w-przekroju-terytorialnym-stan-w-dniu-30-06-2021,6,30.html [Dostęp 15.01.2022r.]

Z danych zawartych w **Tabeli 6** wynika, że poza powiatem (miastem) Szczecin drugim największym jest powiat stargardzki posiadający prawie 120 tyś osób. Jeszcze tylko Koszalin przekracza liczbę 100 tyś. osób. Z kolei najmniejszym powiatem jest powiat pyrzycki, w którym nie mieszka nawet 40 tyś osób.

Na **Rysunku 6** pokazano strukturę demograficzną według wieku i płci w województwie zachodniopomorskim.



Rysunek 6. Ludność według wieku i płci w województwie zachodniopomorskim [stan na 31.12.2019r.]

Źródło:https://szczecin.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/inne-opracowania/raport-o-sytuacji-spoleczno-gospodarczej-wojewodztwa-zachodniopomorskiego-2020,5,12.html [Dostęp 16.01.2022r.]

Ponad 60% mieszkańców Województwa Zachodniopomorskiego jest w wieku produkcyjnym. Niestety liczba osób w wieku przedprodukcyjnym, a także produkcyjnym z każdym rokiem maleje. Województwo Zachodniopomorskie może na tle Polski nie jest jeszcze w najgorszej sytuacji, ale również jest społeczeństwem starzejącym się. Świadczy o tym fakt, że we wskaźniku starości demograficznej województwo Zachodniopomorskiej w 2010 roku miało 12,2%, natomiast w roku 2019 już aż 18,5%.[53]

Bardzo ważnym czynnikiem przyciągającym do województwa jest turystyka. Atrakcyjne położenie (blisko granicy, blisko morza), szeroko rozwinięta baza noclegowa, wiele miejsc uzdrowiskowych sprawia, że jest to jedno z najczęściej odwiedzanych województw, szczególnie w okresie wakacyjnym. Jeśli chodzi o aspekt społeczny to województwo zachodniopomorskie wyróżnia to, że jest wysoko zurbanizowanym regionem. Klimat województwa charakteryzuje się dużą różnorodnością i zmiennością. Na klimat składa się

[53] https://szczecin.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/inne-opracowania/raport-o-sytuacji-spoleczno-gospodarczej-wojewodztwa-zachodniopomorskiego-2020,5,12.html [Dostęp: 16.01.2022 r.].

bliskość do morza, zasoby wodne czy duża powierzchnia lasów. To wszystko sprawia, że w województwie zachodniopomorskim występuje klimat umiarkowany i spora wilgotność powietrza. Edukacja na poziomie szkół podstawowych, czy uczelni wyższych również jest godna pochwały. Na przestrzeni całego kraju województwo zachodniopomorskie cieszy się służbą zdrowia na wyższym poziomie. Pandemia COVID-19 spotęgowała masowe zgony Polaków, natomiast województwo zachodniopomorskie cieszyło się jedną z najmniejszych śmiertelności wraz z zgonami nadmiarowymi. Na to wpływ również miała struktura wiekowa, która jest porównując z innymi województwami dość młoda.

Województwo zachodniopomorskie w aspekcie gospodarczym słynie jako obszar, w którym bardzo rozwija się energetyka wiatrowa. Na Pomorzu Zachodnim funkcjonuje ponad 220 wiatraków o mocy większej niż 50 kW. Głównymi partnerami handlowymi dla przedsiębiorców są kraje europejskie m.in. Niemcy, Dania, Norwegia. Na eksport głównie z Pomorza Zachodniego wysyłane są artykuły z branży meblarskiej oraz przemysłu metalowo-maszynowego. Na obszar ekonomiczny składa się również gospodarka morska. Dużym problemem jest konkurent, którym w tym wypadku jest Województwo Pomorskie. Region zachodniopomorski ma charakter przemysłowo-rolniczy. Głównymi gałęziami gospodarki jest:

- przemysł chemiczny
- produkcja rolno-spożywcza
- przemysł energetyczny
- przemysł stoczniowy
- przemysł drzewny[54].

W strukturze gospodarczej nieustannie dominują małe i mikro przedsiębiorstwa. Brakuje w regionie firm średnich, co też może skutkować tym, że mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego mimo wzrostu wynagrodzeń nadal otrzymują niższe (o 6,8%) pensje od kwoty przeciętnie wypłacanej w kraju. Najwyższe wynagrodzenia notowane są w sekcji Informatyka i komunikacja. Od 2010 r. cały czas zwiększa się liczba podmiotów gospodarki narodowej w województwie. Podmioty najczęściej prowadzą swoją działalność w obszarze handlu. Zajmują się naprawą pojazdów samochodowych.

[54] https://wios.szczecin.pl/ [dostęp:30.11.2021 r.].

2.2. Uwarunkowania rozwoju transportu w województwie zachodniopomorskim

W momencie, w którym Polska dołączyła do Unii Europejskiej (01.05.2004r.) oraz wraz z wdrożeniem odpowiednich działań i procedur rozpoczął się bardzo dynamiczny rozwój infrastruktury praktycznie we wszystkich gałęziach transportu. Problem lat wcześniejszych sprawiał, że Polska była w momencie wejścia do UE na końcu rankingu według jakości infrastruktury transportowej. System transportowy z lat 90-tych XX w. nie spełniał żadnych wymagań w zakresie obronności, czy także w zakresie rozwoju gospodarczego. Wymagało to koniecznych zmian. Polska gospodarka nie była jednak w stanie finansować rozwoju systemu transportowego. Wszystko zmieniło się po napływie środków z europejskich funduszy. Pozyskanie ich i odbudowa infrastruktury transportowej sprawiła, że nie tylko System transportowy rozwinął się w bardzo znaczący sposób, ale i cała gospodarka Polski.[55]

Również nie inaczej ma to miejsce w województwie zachodniopomorskim, które od czasu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej wykonało 12578 projektów, a dofinansowanie z UE wyniosło 36 340 362 656,93 zł [Stan na 30.11.2021r.][56] Jeśli chodzi o sam transport to jest to aż 318 projektów. Trzema największymi projektami infrastrukturalnymi zrealizowanymi od 01.05.2004r. są:

- budowa drogi ekspresowej S3 odcinek Szczecin - Gorzów Wlkp. [Dofinansowanie z UE - 1 490 371 379,44 zł]
- modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m [Dofinansowanie z UE - 1 226 448 000,00 zł]
- budowa drogi ekspresowej S6 Szczecin – Koszalin, odc. Kiełpino – pocz. Obwodnicy Koszalina i Sianowa [Dofinansowanie z UE - 641 003 358,04 zł]

Celem rozwoju infrastruktury i usług transportu w województwie Zachodniopomorskim jest zapewnienie przede wszystkim transportu:

- dostępnego – dla wszystkich chętnych ludzi
- zrównoważonego – aby spełniał wymogi ochrony środowiska
- bezpiecznego

[55] J. Kurowski, *System transportowy i jego uwarunkowania – Aspekty gospodarczo-obronne,* op.cit., s.105
[56] https://mapadotacji.gov.pl/ [Dostęp: 30.11.2021r.]

- zintegrowanego – z międzynarodową i krajową infrastrukturą oraz systemami transportowymi.

Województwo zachodniopomorskie za cel postawiło sobie poprawę dostępności komunikacyjnej w wielu obszarach. Jest to uznawane za czynnik, który prowadzi do rozwoju gospodarczego. Modernizuje się infrastrukturę i system transportowy zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej. Ma to sprawić szansę na pozyskanie potencjalnych inwestorów. Władze regionu zachodniopomorskiego zajmują się ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko. Wprowadzone zostały działania, mające na celu zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu. Odbywa się to m.in. poprzez promocję transportu publicznego w mieście oraz działania ograniczające wypadkowość, a także emisję zanieczyszczeń czy hałasu.

Wydaje się, że wraz ze wzrostem cen paliwa, wzrostem zanieczyszczeń powietrza transport zbiorowy stanie się kluczowym ogniwem jeśli chodzi o rozwój gospodarczy. Mobilność ludzi stale się zwiększa, a co za tym idzie potrzeba zapewnienia im jak największego komfortu w dojeździe do pracy, szkoły, czy w celach rozrywkowych się zwiększa. Niezbędne jest badanie i analizowanie potrzeb transportowych klientów transportu pasażerskiego. Odpowiednio zaprojektowane usługi i plan z ich korzystania mogą zapewnić nie tylko rozwój gospodarczy, ale także zapewnienie zrównoważonej dla środowiska mobilności. Województwo zachodniopomorskie za cel stawia również współpracę z krajami regionu bałtyckiego. Rosnąca ilość projektów międzynarodowych, a także ilość programów w których uczestniczą kraje tego regionu świadczy o potencjalnym wzroście gospodarczym.

W województwie zachodniopomorskim powstał „Regionalny Plan Transportowy województwa zachodniopomorskiego do 2030 roku" (w skrócie RPTWZ 2030[57]). Ma on za zadanie koordynować i sprawdzać aktualne potrzeby mieszkańców, aby w odpowiednim momencie zaplanować potrzeby inwestycji w transporcie. Obejmuje on praktycznie wszystkie gałęzie transportu: drogowy, lotniczy, wodny, morski a także rowerowy i publiczny. Plan RPTWZ stanowi wizję do rozwoju infrastruktury transportowej a także wdrażanie polityki transportowej do 2030 roku. Mowa tam o zrównoważonej mobilności, optymalizacji procesów transportowych, neutralności klimatycznej [ograniczenie emisji, transformacji energetycznej] w całym województwie zachodniopomorskim.

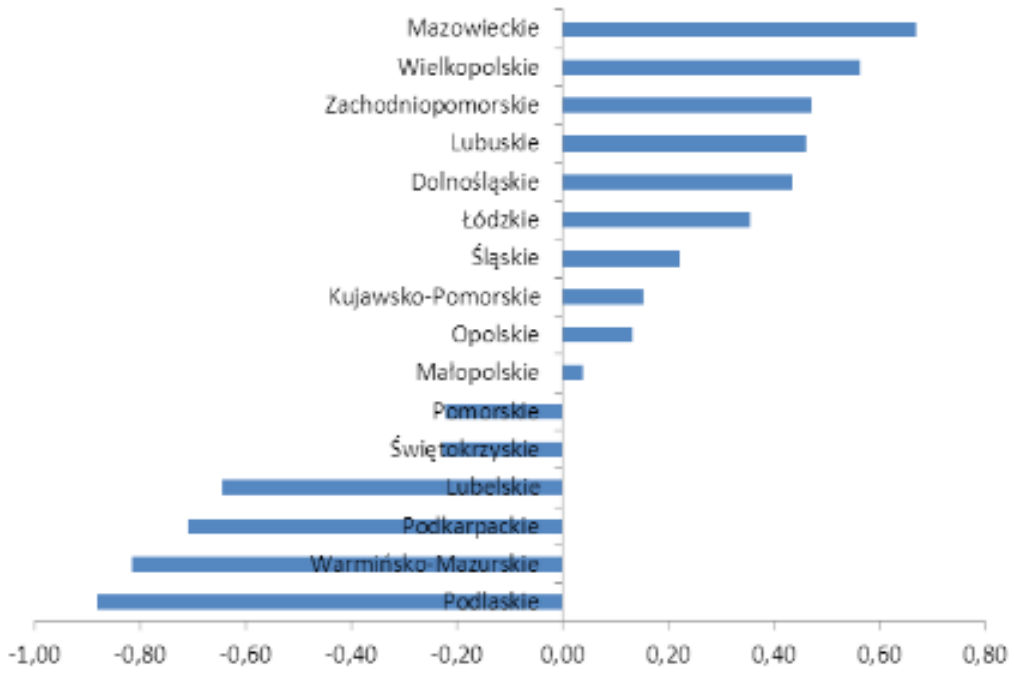
Regionalny Plan Transportowy określi wyzwania jakie są stawiane nie tylko przez mieszkańców województwa, ale także przez turystów, którzy coraz chętniej przyjeżdżają do

[57] http://rbgp.pl/rptwz2030/[Dostęp 22.03.2022r.]

atrakcyjnych miejsc w zachodniopomorskim. Również ma za zadanie zapewnić pełen komfort dla inwestujących swoje kapitały podmiotów gospodarczych. Ważnym aspektem będzie kontynuacja udanych projektów i inwestycji na obszarze transgranicznym.[58]

Województwo zachodniopomorskie jest położone w północno-zachodniej części Polski. Dzięki takiemu położeniu graniczy bezpośrednio z Niemcami oraz przez Morze Bałtyckie ze Szwecją i Danią. Dostępność infrastruktury wszystkich gałęzi transportu (drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego, sprawia, że województwo zachodniopomorskie wyróżnia się wysoką dostępnością transportową na tle innych województw. Sprawia to, że region jest trudniej dostępny dla stolicy kraju, czyli Warszawy (+/- 500km)[59], ale cechuje go wysoka dostępność transportowa do krajów Europy Zachodnich jak np. do Niemiec.

Na **rysunku 7** Przedstawiono wskaźniki dostępności transportowej w Polsce w roku 2016.



Rysunek 7.Wskaźnik dostępności transportowej województw w Polsce na rok 2016

Źródło: S. Szultka (red.), *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2016*, Gdańsk 2016 [Dostęp 30.11. 2021r.]

[58] http://rbgp.pl/ [Dostęp: 22.03.2022r.]
[59] http://eregion.wzp.pl/obszary/gospodarka [Dostęp 10.03.2022r.]

Poza województwem zachodniopomorskim, najwyższą dostępnością transportową cechują się województwa: mazowieckie, wielkopolskie, lubuskie i dolnośląskie. Wyniki badań w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej w Polsce[60] wskazują, że wysoka dostępność transportowa w Polsce Zachodniej ma także związek z bliskością do krajów Europy Zachodniej, oraz w ogóle rozwiniętym sektorem transportu, spedycji, logistyki (TSL).

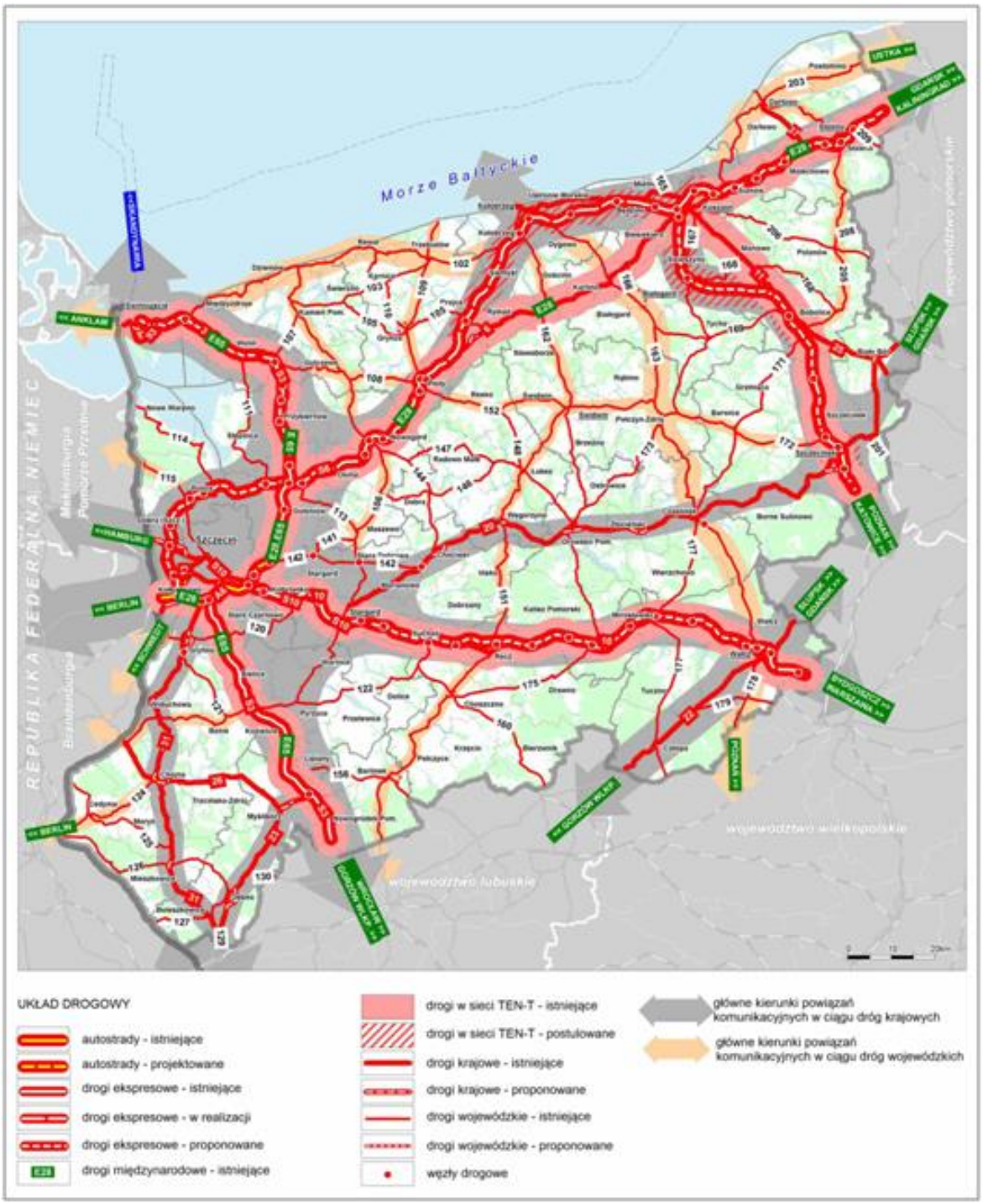
2.3. Infrastruktura transportu w województwie zachodniopomorskim

Kluczowe znaczenie w systemie transportowym województwa zachodniopomorskiego pełni infrastruktura transportu drogowego. Na **Rysunku 8** została wyszczególniona infrastruktura drogowa w województwie zachodniopomorskim.

W 2020 r. długość dróg publicznych w województwie zachodniopomorskim wyniosła 20060,4 km. W skali kraju tylko w trzech województwa (świętokrzyskie, lubuskie i opolskie) długość dróg publicznych jest mniejsza. Natomiast w przeliczeniu na 100km^2 zachodniopomorskie ma 84,7 km, przy średniej krajowej na poziomie 135,9 km, co także wskazuje na słabe zagęszczenie sieci dróg publicznych .

W kategorii dróg publicznych o nawierzchni twardej województwo zachodniopomorskie również nie wypada najlepiej. W liczbach bezwzględnych mniej dróg utwardzonych posiadają tylko trzy województwa (podlaskie, lubuskie, opolskie), natomiast przeliczając na 100km^2 tylko województwo warmińsko-mazurskie.

[60] S. Szultka (red.), *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2016*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2016;
http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/atrakcyjnosc_inwestycyjna_2016.pdf [Dostęp 10.03. 2022r.]



Rysunek 8. Układ dróg w województwie zachodniopomorskim

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie [Dostęp 10.03.2022r.].

Tabela 7 przedstawia drogi krajowe, które znajdują się w województwie zachodniopomorskim.

Tabela 7. Drogi krajowe w województwie zachodniopomorskim należące do sieci TEN-T

Wykaz i przebieg dróg
A6 granica kraju/Kołbaskowo – Szczecin,
S3 Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Legnica – Lubawka,
S6 Szczecin – Goleniów – Koszalin – Gdańsk
S10 Lubieszyn – Szczecin – Bydgoszcz – Płońsk
S11 Kołobrzeg – Koszalin – Poznań – Bytom
S3 Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Legnica – Lubawka

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Plan Inwestycji Transportowych dla województwa Zachodniopomorskiego [Projekt]* , Wydział Zarządzania Strategicznego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, 2016, s. 7

Tabela 8 przedstawia pozostałe drogi krajowe w województwie zachodniopomorskim, które nie należą do sieci TEN-T.

Tabela 8. Pozostałe drogi krajowe w województwie Zachodniopomorskim (nienależące do sieci TEN-T)

Wykaz i przebieg dróg
DK 13 Szczecin – Przecław – Rosówek,
DK 20 Stargard – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia,
DK 22 Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Wałcz – Starogard Gd. – Malbork – Elbląg – Grzechotki,
DK 23 Myślibórz – Sarbinowo,
DK 25 Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wlkp. – Oleśnica,
DK 26 Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice,
DK 31 Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn – Słubice,
DK 37 Darłowo – Karwice,
DK 93 granica miasta Świnoujście – DK 3.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Plan Inwestycji Transportowych dla województwa Zachodniopomorskiego [Projekt]* , Wydział Zarządzania Strategicznego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego ,Szczecin, 2016, s. 7.

Tabela 9 przedstawia długość dróg publicznych różnej kategorii w województwie zachodniopomorskim w 2019 r.

Tabela 9. Długość dróg publicznych w województwie zachodniopomorskim (stan na 31.12.2019r.)

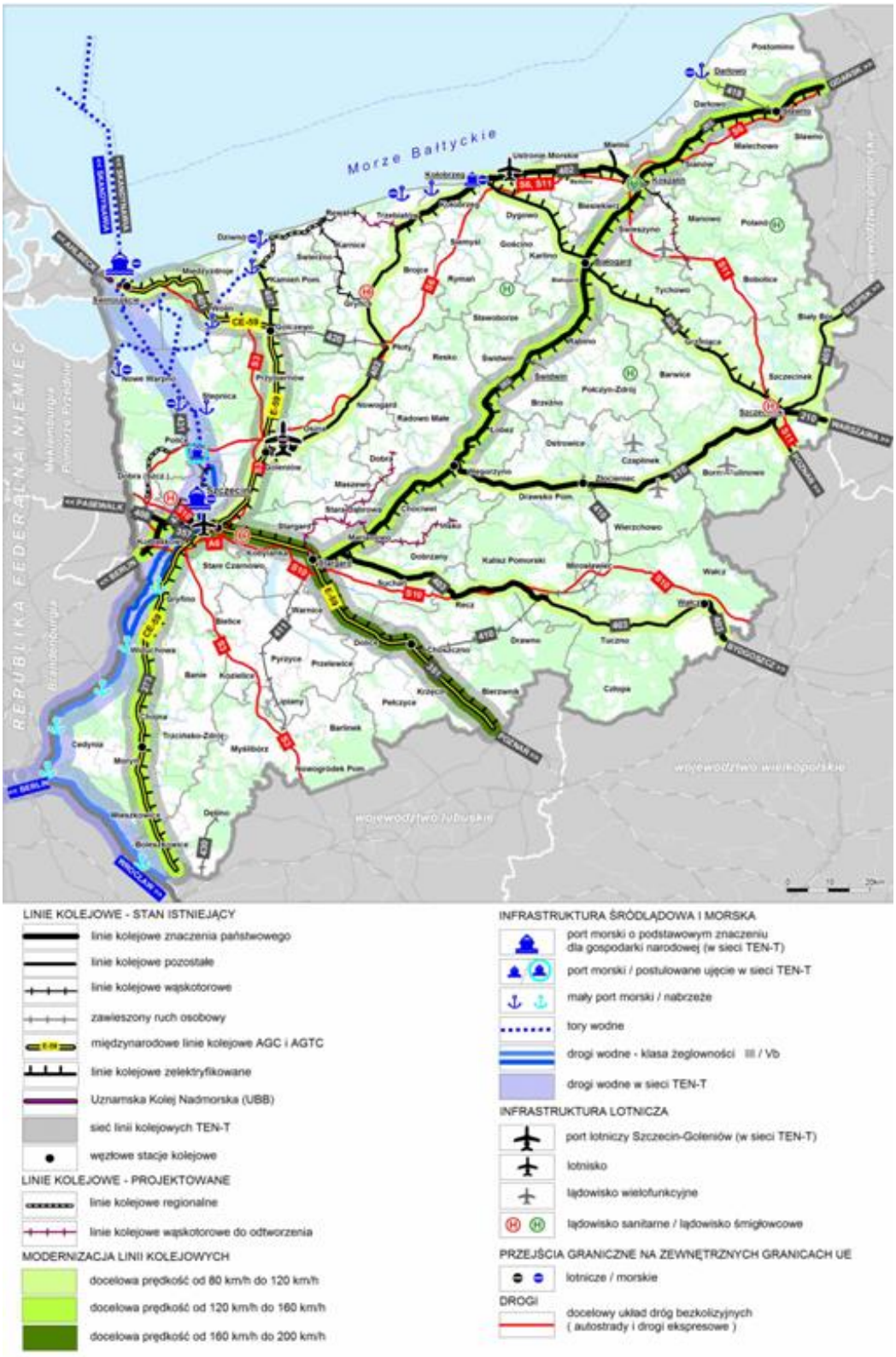
INFRASTRUKTURA	ILOŚĆ [W KM]
DROGI PUBLICZNE	19 406,8
DROGI PUBLICZNE NA 100KM^2	84.7
DROGI PUBLICZNE O NAWIERZCHNI TWARDEJ	13 957,7
DROGI PUBLICZNE O NAWIERZCHNI TWARDEJ NA 100 KM^2	60,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl *„Transport - wyniki działalności w 2019 roku”* [Dostęp 01.12.2021r.].

Infrastruktura transportu drogowego pełni kluczową rolę w regionalnym systemie transportowym województwa. Nie mniej istotne znaczenie ma transport kolejowy, w zakresie komunikacji międzynarodowej transport morski i lotniczy a dostępność infrastruktury rzecznej pozwala na kreowanie oferty usług turystyki wodnej (cruising rzeczny). Dostęp do międzynarodowej sieci autostrad, połączeń kolejowych, morskich i lotniczych oraz rzecznych (rzeki Odry), świadczą o komunikacyjnym znaczeniu regionu. Położenie Szczecina zwiększa jego dostępność w ruchu osobowym ze strony rynków zewnętrznych. Dla stanu systemu transportowego kluczowe uwarunkowania stanowi położenie blisko Berlina. Położenie województwa nad Morzem Bałtyckim określa dostęp do najważniejszych portów morskich jak: Świnoujście, Szczecin, Police, Kołobrzeg Darłowo. Pozycję regionu wzmacnia także międzynarodowe lotnisko w Goleniowie.[61]

Na **Rysunku 9** została wyszczególniona cała infrastruktura transportowa w Województwie Zachodniopomorskim po za układem drogowym.

[61] http://eregion.wzp.pl/obszary/transport [Dostęp 30.11.2021r.]



Rysunek 9. Infrastruktura kolejowa, morska, śródlądowa i lotnicza w województwie zachodniopomorskim.

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie [Dostęp 01.12.2021r.]

Transport kolejowy jest drugą obok transportu drogowego kluczową dla regionalnego systemu transportowego gałęzią transportu. **Tabela 10** przedstawia główne linie kolejowe w województwie zachodniopomorskim.

Tabela 10. Linie kolejowe w województwie zachodniopomorskim

Wykaz i przebieg linii
linia kolejowa nr 273 (Wrocław – Zielona Góra – Szczecin)
linia kolejowa nr 351 (Poznań – Szczecin)
linia kolejowa nr 401 (Szczecin Dąbie – Świnoujście)
linia kolejowa nr 202 (Gdańsk – Stargard)
linia kolejowa nr 409 (Szczecin – Szczecin Gumieńce)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Plan Inwestycji Transportowych dla województwa Zachodniopomorskiego [Projekt]* , Wydział Zarządzania Strategicznego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego ,Szczecin, 2016, s. 7

Długość linii kolejowych eksploatowanych w 2020 r. w województwie zachodniopomorskim wyniosła 1189 km. W porównaniu do poprzedniego roku wzrosła o 6 km. Województwo Zachodniopomorskie należy do grupy województw, które mają słabo rozwiniętą sieć linii kolejowych. Na 100 km2 powierzchni w 2020 r. przypadało 5,2 km linii kolejowych eksploatowanych (średnia w kraju jest to 6,2 km). Długość linii kolejowych o znaczeniu państwowym na terenie województwa zachodniopomorskiego wynosiła 894 km.

Długość linii kolejowych w 2019 roku w województwie zachodniopomorskim prezentuje **Tabela 11.**

Tabela 11. Długość linii kolejowych w województwie zachodniopomorskim (stan na 31.12.2020r.)

INFRASTRUKTURA	ILOŚĆ [W KM]
LINIE KOLEJOWE	1 189
LINIE KOLEJOWE NA 100KM^2	5,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl *„Transport - wyniki działalności w 2020 roku”* [Dostęp 01.12.2021r.]/

Nadmorskie położenie regionu sprawia, że istotne znaczenie w systemie transportowym województwa ma infrastruktura transportu morskiego. Ponadto, dostępność zewnętrzną, w szczególności międzynarodową regionu, kształtuje także funkcjonowanie portu lotniczego w

Goleniowie. **Tabela 12.** przedstawia najważniejsze porty morskie i lotnicze w województwie zachodniopomorskim, które obsługują ruch pasażerski.

Tabela 12. Najważniejsze porty morskie i lotnicze w województwie zachodniopomorskim obsługujące ruch pasażerski

Wykaz głównych portów morskich i lotniczych
Port morski w Szczecinie
Port morski w Świnoujściu
Port lotniczy w Goleniowie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Plan Inwestycji Transportowych dla województwa Zachodniopomorskiego [Projekt]* , Wydział Zarządzania Strategicznego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego ,Szczecin, 2016, s. 8

Port morski w Świnoujściu pełni kluczową rolę w obsłudze pasażerskiego ruchu promowego. Port morski w Szczecinie przyjmuje pełnomorskie statki wycieczkowe a połączenie portu z systemem dróg wodnych śródlądowych, w szczególności w relacjach z drogami wodnymi Niemiec, stymuluje rozwój turystyki wodnej w formie cruisingu rzecznego. Lotnisko w Goleniowie, poza obsługą ruchu międzynarodowego, pełni także istotną rolę w komunikacji ze stolicą kraju oraz bardziej odległymi metropoliami jak Kraków.

2.4. Struktura systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego w układzie gałęziowym transportu

2.4.1 Transport samochodowy

Komunikacją krajową samochodową w województwie zachodniopomorskim przemieszcza się 11233 tyś pasażerów., co stanowi 7,1% wszystkich przewozów w kraju. Jest to najwyższy wskaźnik dla województwa zachodniopomorskiego w ostatnich dziesięciu latach. Komunikacją miejską w województwie Zachodniopomorskim, w 2020 roku przemieszczało się łącznie 146mln pasażerów, co stanowiło 6,4% wszystkich przewozów w skali kraju. Średnia odległość przewozu jednego pasażera w 2020 r. wyniosła 32 km i była o 18 km krótsza niż w 2019 r. Stanowiło to 4,1% wszystkich przewozów w całym kraju. Aż 98,9% pasażerów stanowili podróżujący do Niemiec lub wracający z tego kraju do Polski.

W **Tabeli 13** ukazano ilość przewiezionych pasażerów transportem samochodowym zarobkowym w komunikacji krajowej (w tyś.) w 2020 r. w porównaniu z rokiem 2019 w Województwie Zachodniopomorskim.

Tabela 13. Przewozy pasażerów zarobkowym transportem samochodowym w komunikacji krajowej (2020r. versus 2019r.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba pasażerów w 2020	Liczba pasażerów w 2019
przewozy z biletami jednorazowymi	2126,7	5041,8
przewozy z biletami miesięcznymi pracowniczymi	1084,1	2097,1
przewozy z biletami miesięcznymi szkolnymi	3518,0	6178,6
przewozy pracownicze na podstawie umów	2785,8	3024,7
przewozy szkolne na podstawie umów	1279,0	2349,4
Przewozy pozostałe	439,5	853,7
OGÓŁEM	11233,1	19545,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl *„Transport w województwie zachodniopomorskim w 2020 r."* [Dostęp 29.01.2022r.].

W okresie pandemii COVID-19 zanotowano spadek przewozów w porównaniu do roku 2019. Obostrzenia, a także strach przed nowym patogenem spowodowały znaczący spadek osób poruszających się zbiorowym transportem samochodowym zarobkowym.

W **Tabeli 14** ukazano następującą liczbę pasażerów przewiezionych komunikacją miejską w 2020 r. w porównaniu z rokiem 2019 i 2018 w województwie zachodniopomorskim.

Tabela 14. Przewozy pasażerów komunikacją miejską w województwie zachodniopomorskim (porównanie 2020r. z 2019r. i 2018r.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	Liczba miejsc i pasażerów w 2020	Liczba miejsc i pasażerów w 2019	Liczba miejsc i pasażerów w 2018

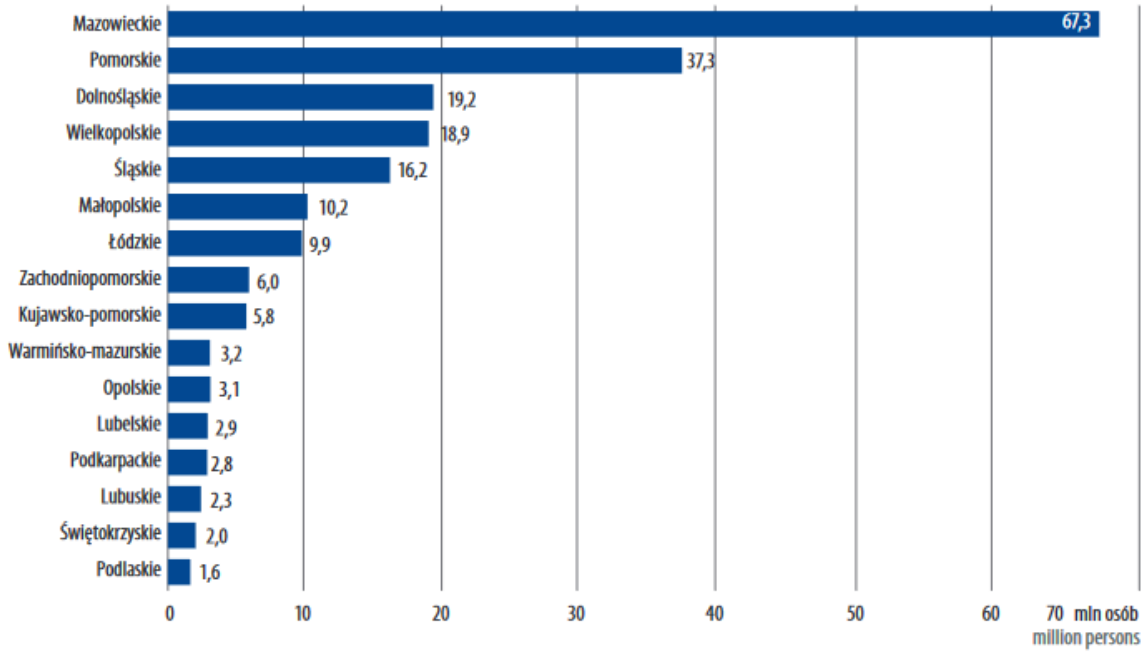
Miejsca w autobusach	58919	56786	54354
Miejsca w tramwajach	29846	29900	30118
Przewozy pasażerów w tyś	145678	210917	166896

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl *„Transport w województwie zachodniopomorskim w 2020 r."* [Dostęp 29.01.2022r.]

Z każdym rokiem ubywa miejsc w tramwajach, co innego jest z miejscami w autobusach, których liczba z każdym rokiem się zwiększa. Przewozy pasażerów komunikacją miejską osiągnęły swój dotychczasowy szczyt w 2019 roku. W 2020 roku z powodu wybuchu pandemii COVID-19 w Polsce odnotowano znaczący spadek przewozów pasażerów wszystkimi środkami transportu miejskiego. Z powodu pandemii COVID-19 i ludzie masowo zrezygnowali z poruszania się transportem miejskim. Zamiast jechać autobusem, czy tramwajem udawali się do miejsca docelowego rowerem lub na pieszo. Zostały ograniczone wyjazdy służbowe, wyjazdy na wczasy, a także w celach edukacyjnych. Nie pomógł nawet fakt, że w marcu 2020 roku paliwo było rekordowo tanie w stosunku do lat poprzednich i do stanu aktualnego (m. in. benzyna (PB95) kosztowała +/- 4,00 PLN na stacjach paliw.).

2.4.2. Transport kolejowy

Na **rysunku 10** ukazano liczbę przewiezionych pasażerów transportem kolejowym w skali kraju.



Rysunek 10. Liczba przewiezionych pasażerów transportem kolejowym według województw w 2020 r.

Źródło: www.stat.gov.pl *„Transport w województwie zachodniopomorskim w 2020 r."* [Dostęp 29.01.2022r.].

Województwo zachodniopomorskie plasuje się po środku jeśli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów transportem kolejowym. Przewieziono 6 milionów pasażerów, co stanowi 2,9% liczby odprawionych pasażerów w całym kraju. W województwie zachodniopomorskim wskaźnik wykorzystania kolei (liczba odprawionych pasażerów na 1 mieszkańca) w 2020 r. wyniósł 3,6. Tutaj również zanotowano spadek rok do roku o 1,9 mniej niż to było w 2019r. W 2020 roku z powodu wybuchu pandemii COVID-19 w Polsce odnotowano znaczący spadek przewozów pasażerów również transportem kolejowym. W całej skali kraju przewieziono łącznie o 37,6% mniej pasażerów transportem kolejowym niż w 2019 roku. Transport kolejowy był drugim z rodzajów, który stracił najmniej pasażerów. Dalej stanowił największą ilość wszystkich przewozów, bo aż 56,2%. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wynosiła 60km.[62]

Tabela 15 Wyszczególnia ilość taboru kolejowego normalnotorowego w Polsce w latach 2019-2020.

[62] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/przewozy-ladunkow-i-pasazerow-w-2020-roku,11,9.html

Tabela 15. Tabor kolejowy normalnotorowy w Polsce (porównanie lat 2020 i 2019)

WYSZCZEGÓLNIENIE	ILOŚĆ 2020	ILOŚĆ 2019
ELETRYCZNE ZESPOŁY TRAKCYJNE	1202	1173
SPALINOWE ZESPOŁY TRAKCYJNE	175	164
LOKOMOTYWY ELEKTRYCZNE	1730	1762
LOKOMOTYWY SPALINOWE	2098	1941
RAZEM	5205	5040

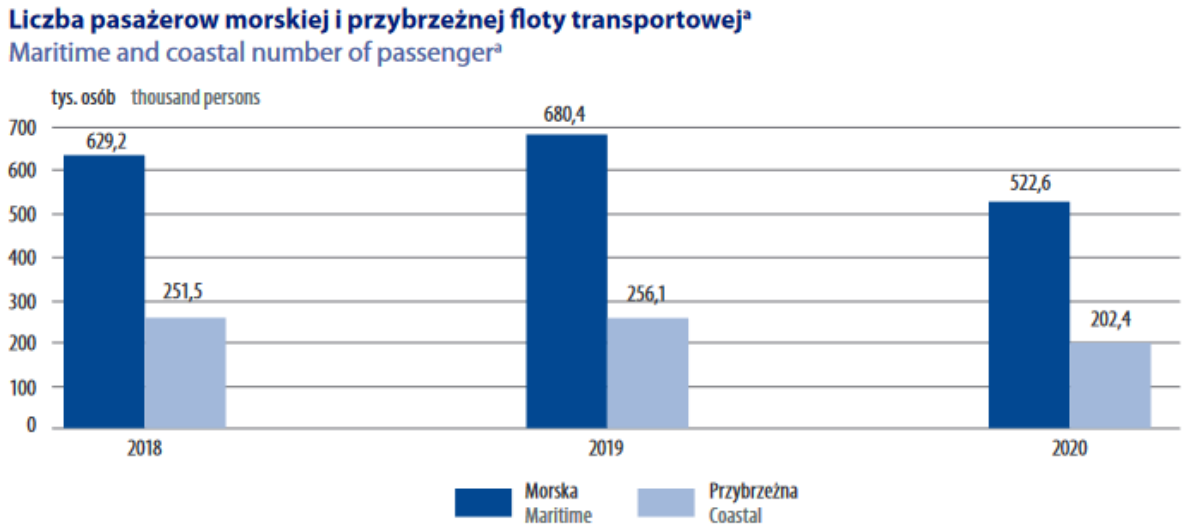
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl

W porównaniu z 2019 roku nastąpił wzrost dostępnego taboru kolejowego normalnotorowego o 165 szt. (wzrost o 3,3%). Najwięcej przybyło lokomotyw spalinowych (157 szt.). Niestety w porównaniu z rogiem ubiegłym zmniejszyła się ilość lokomotyw elektrycznych o 32 szt.

2.4.5. Transport morski

Miasto Świnoujście za sprawą funkcjonowania terminalu promowego w porcie w Świnoujściu dysponuje międzynarodowymi połączeniami promowymi (najczęściej są to wyjazdy do Szwecji) Dostępność portu morskiego w Szczecinie, mającego także dostęp do dróg rzecznych, sprawia, że do regionu docierają cruisery rzeczne i pełnomorskie. Każdy przybywający do Szczecina cruiser witany jest przez orkiestrę. Podczas pobytu statków uruchamia się także punkty promocyjne miasta. Przewozy pasażerskie w transporcie wodnym śródlądowym oraz morskim w Polsce mają jednak niezbyt duże znaczenie. Wynika to z wielu aspektów tj. brak rozbudowy dróg wodny, brak inwestycji służących ich utrzymaniu, spory rozwój motoryzacji indywidualnej. Największym jednak minusem jest brak inwestycji w ich zaplecze turystyczno-rekreacyjne.[63]. Na **rysunku 11** Ukazano liczbę pasażerów morskiej oraz przybrzeżnej floty transportowej w latach 2018-2020.

[63] E.Załoga, T.Kwarciński (red.), *Pasażerski transport regionalny*, op. cit., s. 158



Rysunek 11. Liczba pasażerów morskiej i przybrzeżnej floty transportowej w Polsce (lata 2018-2020)

Źródło: www.stat.gov.pl *„Transport w województwie zachodniopomorskim w 2020 r."* [Dostęp 29.01.2022r.]

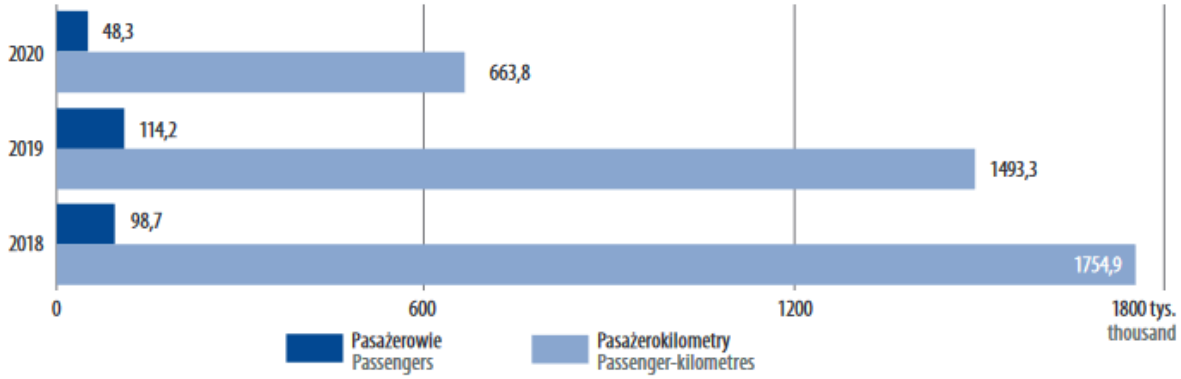
Statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej w 2020 r. przewieziono 202,4 tys. pasażerów. Był to spadek o 21,0% w stosunku do roku 2019, a także spadek w stosunku do roku 2018. Wykonana praca przewozowa w rejsach przybrzeżnych w 2020 r. wyniosła 1074,8 tys. pasażerokilometrów. Był to spadek o 21,8% w stosunku do roku poprzedniego. W 2020 roku z powodu wybuchu pandemii COVID-19 w Polsce odnotowano znaczący spadek przewozów pasażerów również transportem morskim oraz śródlądowym. Przewieziono łącznie o 49.9% mniej pasażerów śródlądowym transportem morskim niż w 2019 roku, a transportem morskim o 31,5%. Transport morski zanotował najmniejszą stratę ze wszystkich rodzajów transportu, natomiast śródlądowy transport wodny był po środku. Transport morski stanowił 0,003% wszystkich przewozów pasażerskich, a śródlądowy transport wodny 0,002%. Średnia odległość przewozu jednego pasażera żeglugą morską w 2020 roku wynosiła 121km.[64]

2.4.4. Transport wodny śródlądowy

W systemie transportu wodnego śródlądowego w województwie zachodniopomorskim kluczowe znaczenia ma Odrzańska Droga Wodna (ODW) oraz połączenia rzeczne z systemem dróg wodnych Niemiec (kanał Odra-Hawela). Długość ODW w granicach administracyjnych województwa wynosi 124 km. Żeglugą śródlądową przewieziono w województwie

[64] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/przewozy-ladunkow-i-pasazerow-w-2020-roku,11,9.html

zachodniopomorskim 48,0 tyś. pasażerów, co stanowiło 7,0% przewozów w skali kraju i oznaczało to spadek rok do roku o 1,4%. Przewozy pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej w województwie zachodniopomorskim stanowiły 99,9% wszystkich przewozów. To pokazuje, że ta forma transportu jest wiodącą w tym rejonie. Na **rysunku 12** przedstawiono przewozy pasażerów żeglugą śródlądową w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2020.



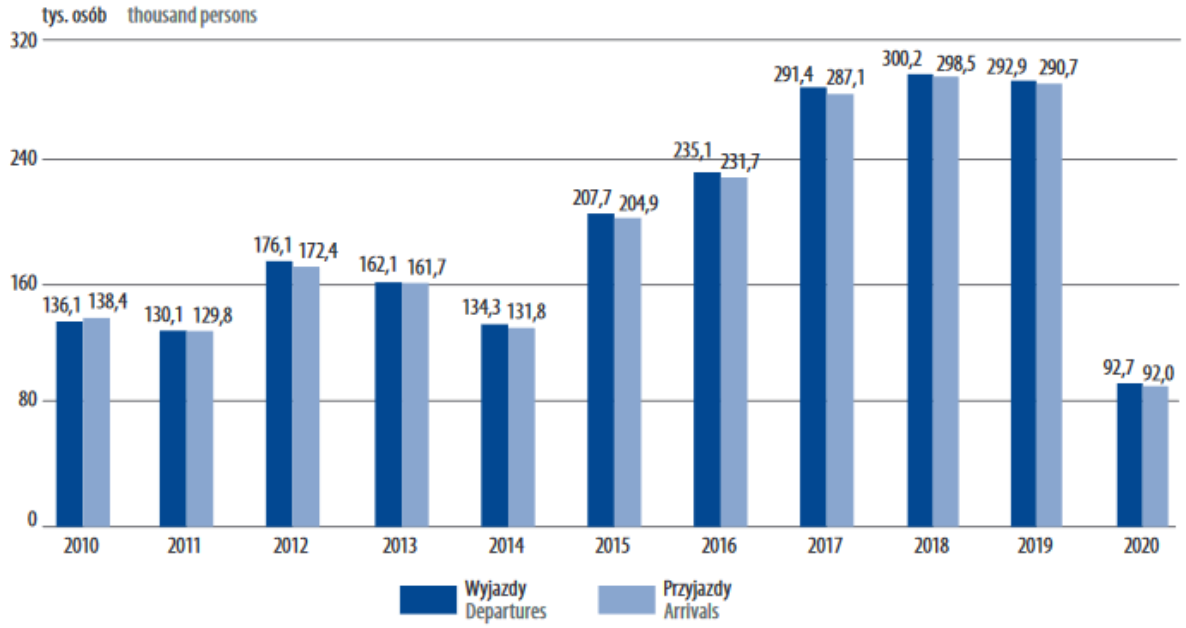
Rysunek 12. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową w województwie zachodniopomorskim. Lata 2018-2020.

Źródło: www.stat.gov.pl *„Transport w województwie zachodniopomorskim w 2020 r."* [Dostęp 29.01.2022r.]

W 2020 r. żeglugą śródlądową podróżowało tylko 48,3 tys. osób. Jest to spadek o 57,7% w stosunku rok/rok. Jeśli chodzi o jednostki wyrażone w pasażerokilometrach to również zaliczone spadek rok do roku o 55,5% i jeszcze większy w stosunku do roku 2018.

2.4.3. Transport lotniczy

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność" to międzynarodowe lotnisko, które jest położone ok. 33 km na północny wschód od centrum Szczecina oraz 7 km od Goleniowa. W 2020 r. na lotnisku w Goleniowie wykonano 2,3 tys. startów i lądowań w ramach przewozów lotniczych (spadek o 54,1% w stosunku rok/rok), w tym 1,3 tys. w ruchu krajowym. W 2020 r. lotnisko w Goleniowie utrzymało 9 miejsce w rankingu popularności w grupie polskich portów lotniczych kategorii 2 i 3. Na **rysunku 13** ukazano ruch pasażerski w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów na przestrzeni ostatnich 10 lat.



Rysunek 13. Ruch pasażerów w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów. Lata 2010-2020.

Źródło: www.stat.gov.pl *„Transport w województwie zachodniopomorskim w 2020 r."* [Dostęp 29.01.2022r.]

Z usług lotniska skorzystało 184,8 tys. pasażerów (92,7 tys. odprawionych oraz 92,0 tys. przybyłych). Oznaczało to spadek w stosunku rok do roku o 68,3%. W 2020 roku z powodu wybuchu pandemii COVID-19 w Polsce odnotowano znaczący spadek przewozów pasażerów również transportem lotniczym. W całej skali kraju przewieziono łącznie o 83,4% mniej pasażerów transportem lotniczym niż w 2019 roku. Transport lotniczy zanotował największą stratę pasażerów ze wszystkich rodzajów transportu. Transport lotniczy stanowił 0,01% wszystkich przewozów pasażerskich. Średnia odległość przewozu jednego pasażera transportem lotniczym w 2020 roku wynosiła 2127km.[65]

Tabela 16 charakteryzuje stan sieci regularnej komunikacji lotniczej w Polsce w latach 2019-2020.

[65] https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/przewozy-ladunkow-i-pasazerow-w-2020-roku,11,9.html

Tabela 16. Sieć regularnej komunikacji lotniczej (porównanie lat 2020 i 2019)

WYSZCZEGÓLNIENIE	ILOŚĆ 2020	ILOŚĆ 2019
LICZBA TRAS LOTNICZYCH KRAJOWYCH	22	26
LICZBA TRAS LOTNICZYCH MIĘDZYNARODOWYCH	120	220
LICZBA TRAS LOTNICZYCH OGÓŁEM	142	246
LICZBA PAŃSTW Z KTÓRYMI UTRZYMYWANA JEST REGULARNA KOMUNIKACJA LOTNICZA	32	47
LICZBA MIAST Z KTÓRYMI UTRZYMYWANA JEST REGULARNA KOMUNIKACJA LOTNICZA	56	99
W TYM W SIECI KRAJOWEJ	11	12

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl

Pandemia COVID-19 bardzo negatywnie wpłynęła na sieć regularnej komunikacji lotniczej. W porównaniu z 2019 roku w Polsce państw i miast, z którymi utrzymuje regularną komunikację lotniczą. To samo ma miejsce w liczbie tras lotniczych, zarówno w sferze krajowej jak i międzynarodowej. Odpowiednio o 4 i aż 100 sztuk. Pasażerski transport lotniczy jest jedną z najbardziej poszkodowanych gałęzi w czasie pandemii COVID-19.

2.5. Analiza SWOT pasażerskiego systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego

Na podstawie analiz i rozważań dokonanych w poprzednich rozdziałach pracy, opracowano analizę SWOT tj. analizę słabych i mocnych stron a także szans oraz zagrożeń dla rozwoju przewozów pasażerskich w badanym regionie (**Tabela 23).**

Tabela 17. Analiza SWOT systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Rosnące nakłady inwestycyjne na infrastrukturę transportu w regionie	Niewykorzystywanie w pełni dostępnych środków inwestycyjnych na rozbudowę infrastruktury
Wzrost bezpieczeństwa przewozów pasażerskich	Opóźnienia prac inwestycyjnych utrudniających wykonywanie przewozów
Dobrze rozwinięty system zbiorowego transportu publicznego	Peryferyjne położenie względem stolicy kraju
Zróżnicowanie i wysoka dostępność do usług różnych gałęzi transportu (lądowych, wodnych i lotniczego)	Ograniczona oferta połączeń lotniczych i połączeń kolejowych
Transgraniczne położenie regionu warunkujące sprawne połączenie z systemem transportowym krajów Europy Zachodniej	Niedopasowanie oferty usług przewozów zbiorowych do oczekiwań klientów w zakresie rozkładów jazdy
SZANSE	**ZAGROŻENIA**
Poprawa stanu technicznego infrastruktury transportu	Rosnące reżimy środowiskowe w zakresie możliwości rozwoju infrastruktury transportu
Wzrost atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej regionu	Niestabilność poziomu dofinansowania przewozów zbiorowych publicznych z budżetu państwa
Polityka transportowa i środowiskowa sprzyjająca rozwojowi transportu zbiorowego	Kosztochłonność inwestycji infrastrukturalnych
Rosnąca kompleksowość świadczonych usług transportowych	Dalszy rozwój motoryzacji indywidulanej
Wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego	Występowanie sytuacji kryzysowych (pandemia COVID-19)

Źródło: Opracowanie własne.

Jedną z największych przewag (mocnych stron) przewozów pasażerskich w badanym regionie są rosnące nakłady inwestycyjne skierowane na infrastrukturę transportową. Dodatkowe fundusze zwiększają jakość transportu zbiorowego, a co za tym idzie wzrasta bezpieczeństwo w przewozach pasażerskich. Wysoka dostępność do usług, a także ich zróżnicowanie (wybór transportu lądowego, wodnego czy też lotniczego) to również jedna z ważnych zalet regionalnego systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim. Dodatkowym plusem jest położenie transgraniczne regionu warunkujące sprawne połączenie z krajami Europy Zachodniej.

Wzrost atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej regionu, a także popularności transportu zbiorowego to olbrzymia szansa dla regionu. Województwo zachodniopomorskie stale poprawia swój wizerunek, co zwiększa potencjalną ilość klientów transportu pasażerskiego. Poprawa stanu technicznego infrastruktury, ale i także rozwój kompleksowości świadczonych usług, są bardzo dużą szansą dla rozwoju transportu pasażerskiego w regionie. Integracja usług różnych gałęzi transportu może również wpłynąć na chęć korzystania z transportu zbiorowego.

Jeśli chodzi o słabe strony, to bardzo dużym problemem jest niewykorzystanie w pełni potencjału środków finansowych dostępnych na rozbudowę infrastruktury. Skutkiem tego, są również opóźnienia w pracach inwestycyjnych, a ich wynikiem są utrudnienia w przewozach. Ponadto, oferta usług transportu publicznego często jest niedopasowana pod oczekiwania klientów, a także w transporcie kolejowym oraz lotniczym jest bardzo ograniczona. Słabą stroną jest także położenie regionu na obszarach peryferyjnych w stosunku do stolicy kraju.

Największym zagrożeniem dla transportu pasażerskiego w regionie jest rozwój motoryzacji indywidualnej. Zagrożeniem są także rosnące koszty inwestycyjne, w szczególności na rozbudowę infrastruktury, co przy niestabilności poziomu dofinansowania z poziomu budżetu państwa, może ograniczać plany inwestycyjne. W przypadku występowania takich sytuacji kryzysowych jak chociażby pandemia COVID-19 również rośnie nieufność do przewozów transportem zbiorowym.

Podsumowując, system transportowy w badanym regionie oferuje pasażerom możliwość skorzystania z oferty różnych gałęzi transportu warunkując ich mobilność w układzie wewnętrznym i zewnętrznym. Dla mieszkańców województwa zachodniopomorskiego kluczowe znaczenie ma przede wszystkim wewnętrzna dostępność transportowa, którą warunkuje transport publiczny zbiorowy i temu poświęcono badanie w rozdziale 3.

ROZDZIAŁ III
OCENA FUNKCJONOWANIA REGIONALNEGO ZBIOROWEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO ORAZ PROPONOWANE KIERUNKI USPRAWNIEŃ

3.1. Preferencje i potrzeby użytkowników transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim w świetle badań ankietowych

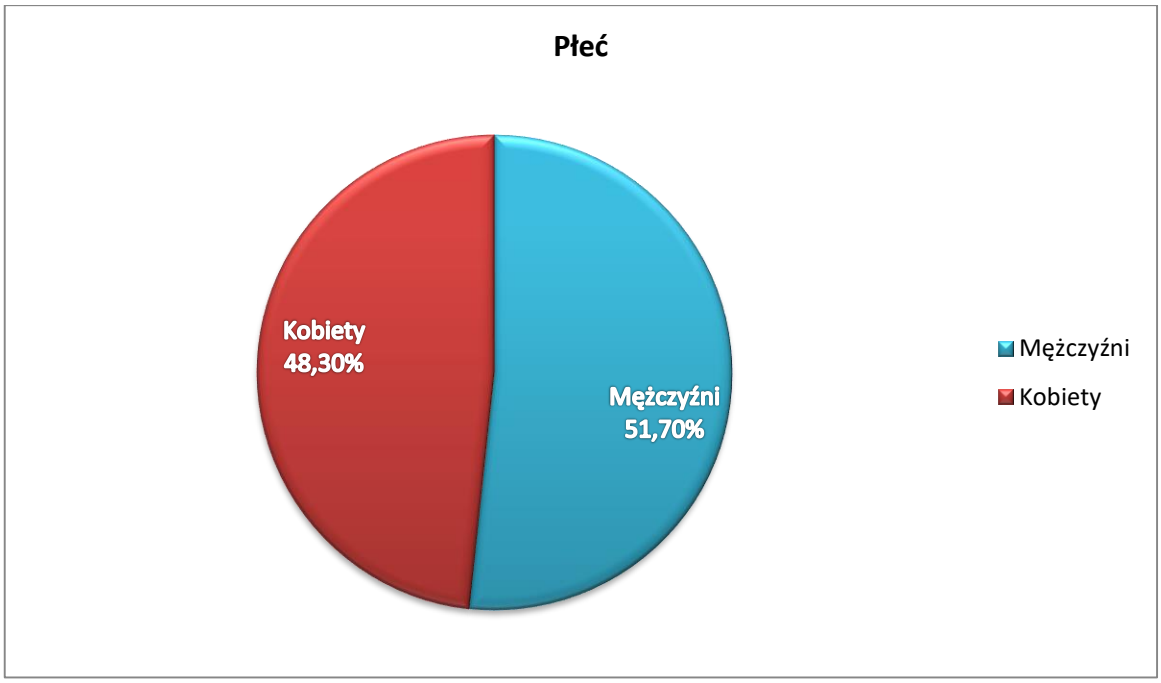
W dniach od 11.05.2022 r. do 21.05.2022 r. przeprowadzono badanie ankietowe pod tytułem „Funkcjonowanie regionalnego systemu transportu na terenie województwa zachodniopomorskiego". Narzędziem badawczym była ankieta internetowa na portalu google.pl/forms, która zawierała 10 pytań otwartych oraz zamkniętych wielokrotnego i jednokrotnego wyboru. Badanie zostało przeprowadzone wśród osób bez ograniczenia wiekowego. Było ono całkowicie dobrowolne oraz anonimowe dla wszystkich respondentów. Udział w nim wzięło 60 respondentów. Bardziej szczegółowe informacje na ich temat zostały przedstawione w tabeli 19, 20, 21 a także w rysunkach 14., 15. oraz 16.

W **Tabeli 18** przedstawiono strukturę płci ankietowanych.

Tabela 18. Struktura ankietowanych według płci

PŁEĆ	Liczba respondentów	odsetek badanych (%)
KOBIETA	29	48,3
MĘŻCZYZNA	31	51,7
RAZEM	60	100

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 14. Struktura płci ankietowanych

Źródło: badania własne.

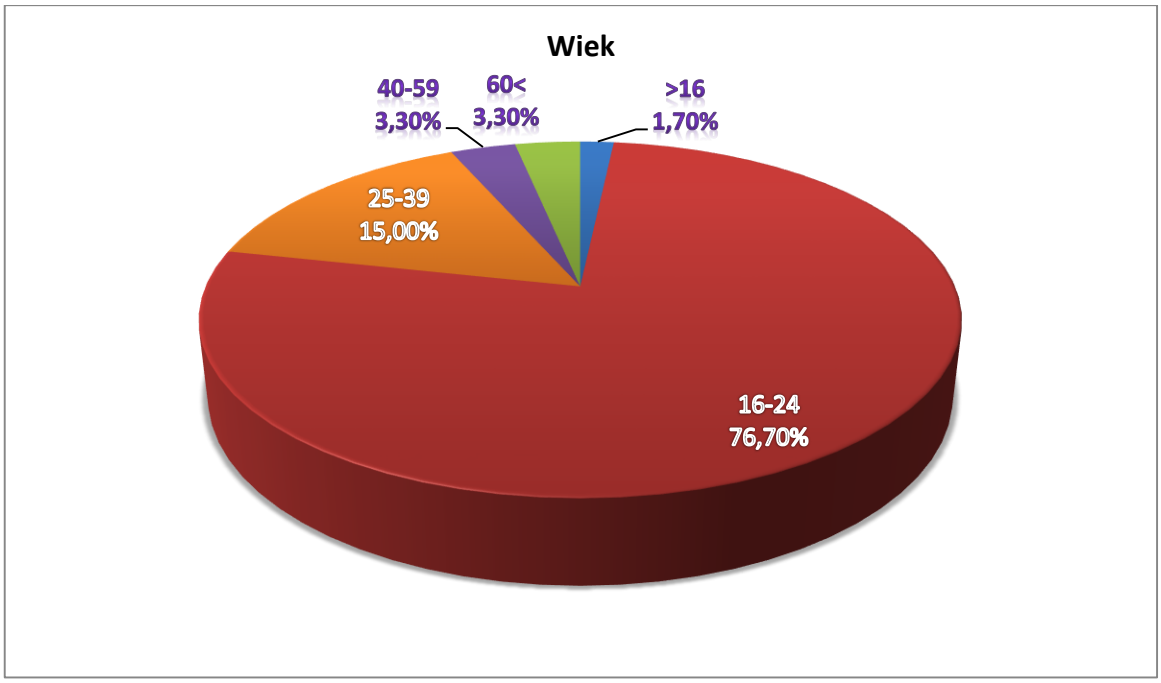
Mężczyźni stanowili 51,7 % wszystkich badanych, Kobiety stanowiły 48,3 % wszystkich badanych.

W **Tabeli 19** przedstawiono strukturę wieku ankietowanych.

Tabela 19.Struktura wieku ankietowanych

WIEK	Liczba respondentów	odsetek badanych (%)
>16	1	1,7
16-24	46	76,7
25-39	9	15,0
40-59	2	3,3
60<	2	3,3
RAZEM	60	100

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 15. Struktura wieku ankietowanych

Źródło: badania własne.

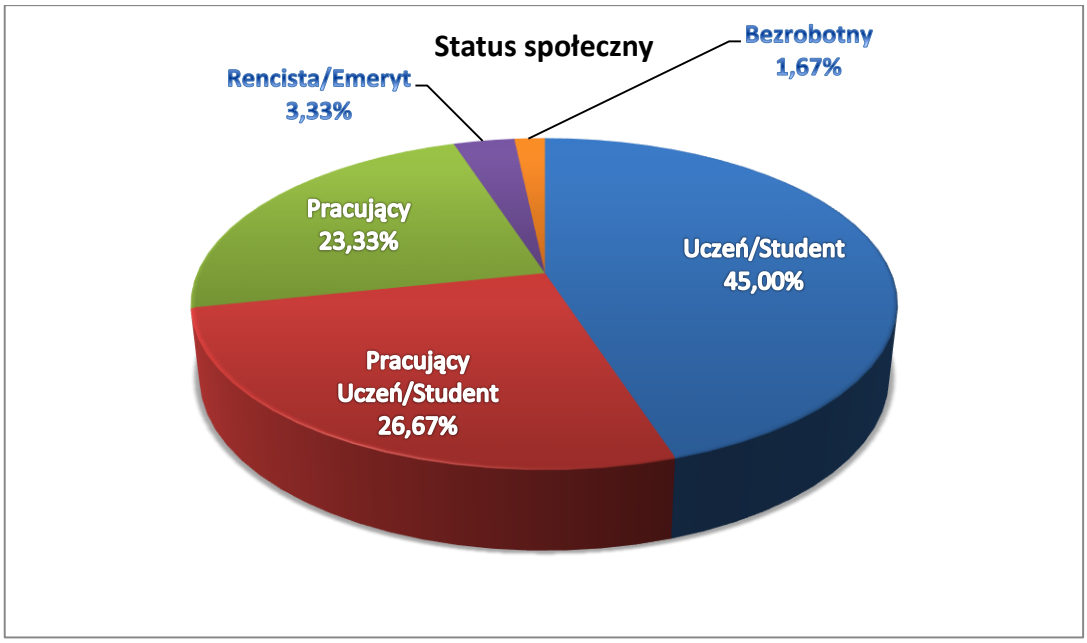
Najwięcej badanych osób było w przedziale grupy wiekowej 16-24 lat (76,7%). Grupę respondentów w wieku 25-39 lat stanowiło 15,0% osób. Najmniej licznymi grupami były 40-59, powyżej 60 lat (obie po 3,3%) oraz poniżej 16 roku życia (1,7%).

W **Tabeli 20** przedstawiono status społeczny ankietowanych.

Tabela 20. Status społeczny ankietowanych

STATUS SPOŁECZNY	Liczba respondentów	odsetek badanych (%)
UCZEŃ/STUDENT	27	45
PRACUJĄCY UCZEŃ/STUDENT	16	26,7
PRACUJĄCY	14	23,3
RENCISTA/EMERYT	2	3,3
BEZROBOTNY	1	1,7
RAZEM	60	100

Źródło: opracowanie własne.



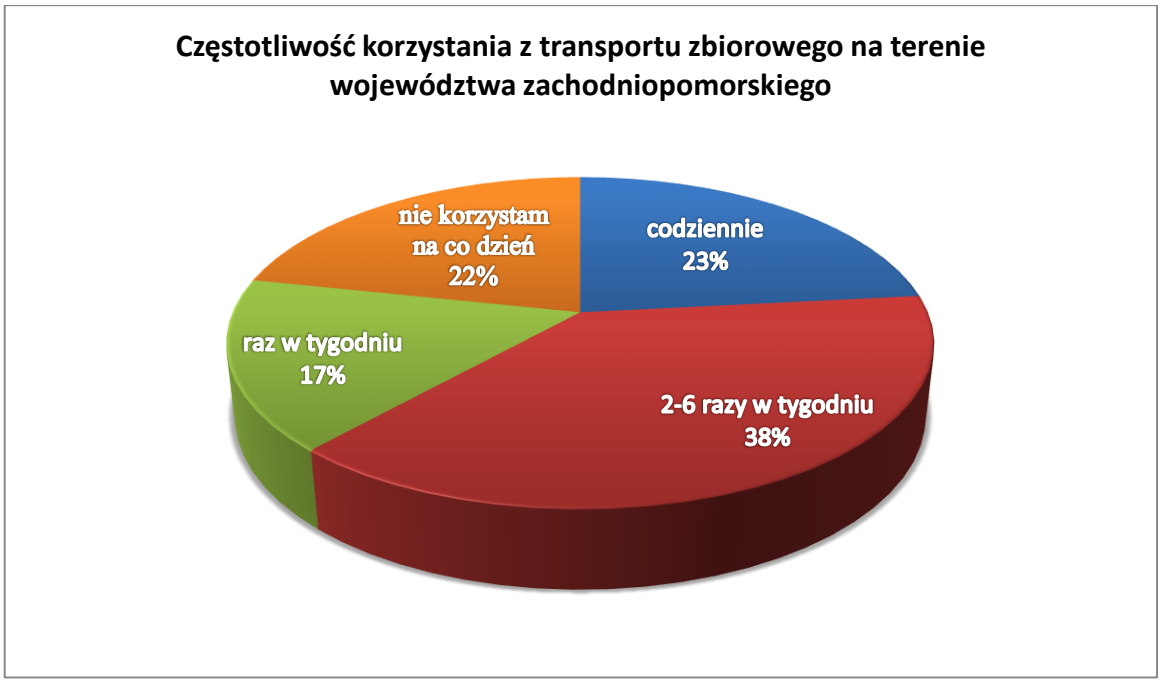
Rysunek 16. Status społeczny ankietowanych.

Źródło: badania własne.

Najwięcej badanych stanowiły osoby studiujące, bądź uczące się, było to 27 osób (45,0%). Pracujący uczniowie / studenci (16 osób) stanowiło to ok. 26,7% respondentów. Wśród ankietowanych było również 14 pracujących (23,3%), a także 2 rencistów/emerytów (3,3%) i 1 bezrobotny (1,7%).

Celem badania była identyfikacja preferencji i potrzeb użytkowników (pasażerów) systemu pasażerskiego transportu regionalnego w województwie zachodniopomorskim, w tym w zakresie wyboru środka transportu.

Pierwsze pytanie brzmiało: „Jak często korzysta Pan/i z publicznego transportu zbiorowego na terenie Województwa Zachodniopomorskiego?”. Było to pytanie zamknięte jednokrotnego wyboru. Rezultaty przedstawiono na **rysunku 17.**

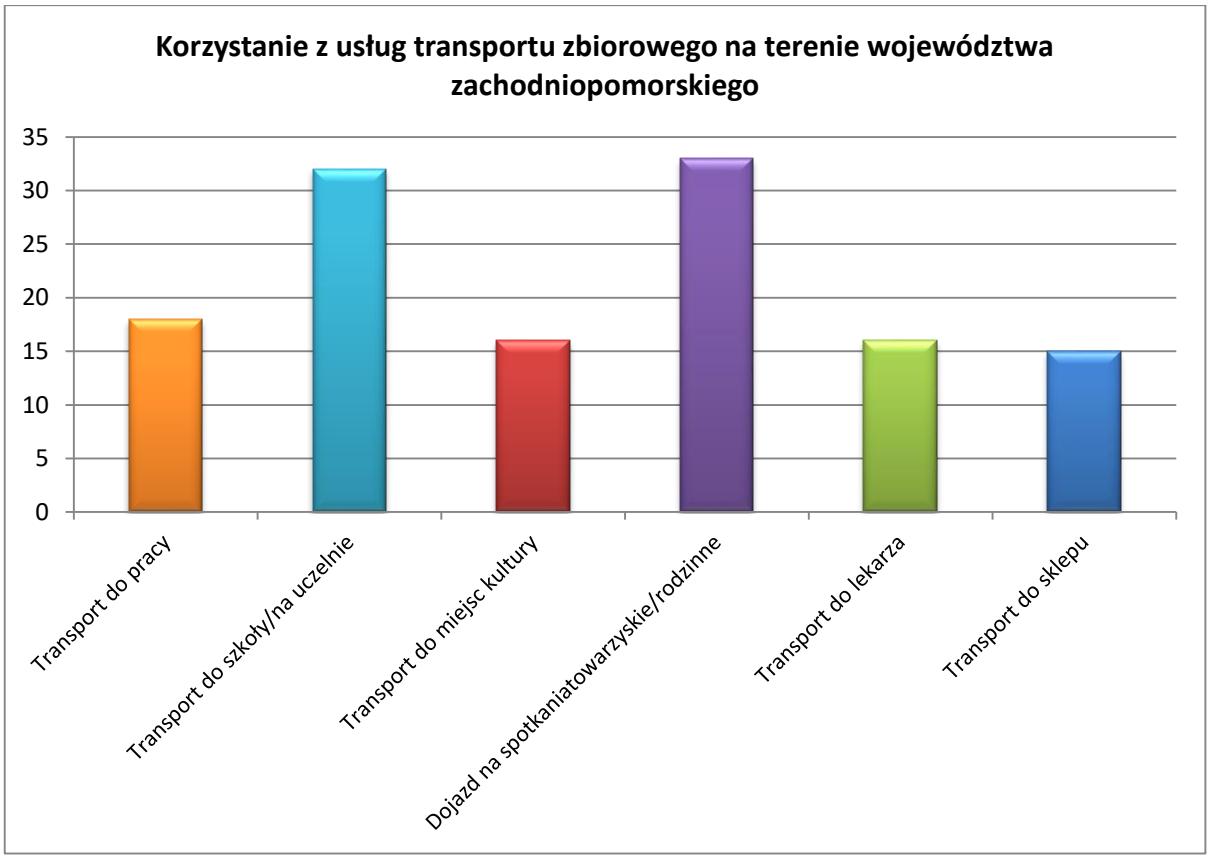


Rysunek 17. Częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: badania własne.

Najwięcej bo 38% (23 osoby) ankietowanych zaznaczyło, że korzysta od 2 do 6 razy w tygodniu transportem zbiorowym na terenie województwa zachodniopomorskiego. 14 osób (co stanowiło 23% respondentów zaznaczyło, że korzysta codziennie, 13 osób (22%), że nie korzysta na co dzień, a 10 osób (17%) że korzysta raz w tygodniu.

Drugie pytanie brzmiało: „W jakich celach korzysta Pan/i z usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Województwa Zachodniopomorskiego?". Było to pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru. Rezultaty przedstawiono na **rysunku 18.**

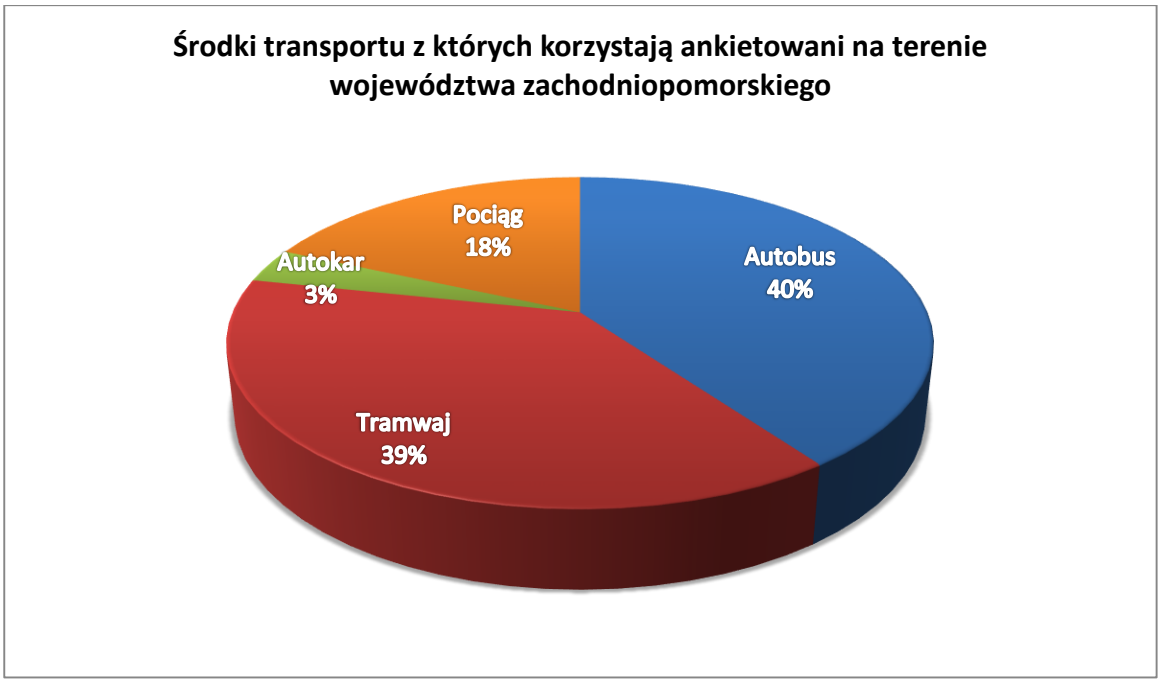


Rysunek 18. Korzystanie z usług transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: badania własne.

Badani respondenci jako najczęstszy powód podejmowania podróży wskazywali na dojazd na spotkania towarzyskie/rodzinne (wskazały tę odpowiedź 33 osoby – co stanowiło 62,3%) oraz do szkoły lub na uczelnię (wskazały tę odpowiedź 32 osoby – co stanowiło 60,4%). Transport do pracy wskazało 18 osób (34% respondentów). Transport do miejsc kultury, a także transport do lekarza po 16 osób (30,2% ankietowanych). Najmniej, bo 15 osób wskazało transport do sklepu, co stanowiło 28,3%.

Trzecie pytanie brzmiało: „Z jakich środków transportu publicznego korzysta Pan/i najczęściej na terenie województwa zachodniopomorskiego?". Było to pytanie otwarte, a badani zostali poproszeni o wskazanie maksymalnie trzech odpowiedzi. Rezultaty przedstawiono na **rysunku 19.**



Rysunek 19. Środki transportu z których korzystają ankietowani na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Źródło: badania własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu publicznego, z którego korzystają ankietowani na terenie województwa zachodniopomorskiego był autobus. Wskazały na ten środek transportu 24 osoby, co stanowiło 40% wszystkich głosów. 23 osoby najczęściej korzystają z tramwaju (blisko 39%), 11 osób pociąg (ponad 18%), a tylko dwie osoby zaznaczyły autokar, co stanowi 3,3% głosów.

Czwarte pytanie brzmiało: „Na jakie czynniki zwraca Pan/i największą uwagę podróżując środkami publicznego transportu zbiorowego na terenie Województwa Zachodniopomorskiego". Każde z dwunastu kryteriów można było ocenić w skali od 1 do 5, gdzie 1 stanowiło ocenę najsłabszą, natomiast 5 najlepszą. Wyniki przedstawiono w **tabeli 21.**

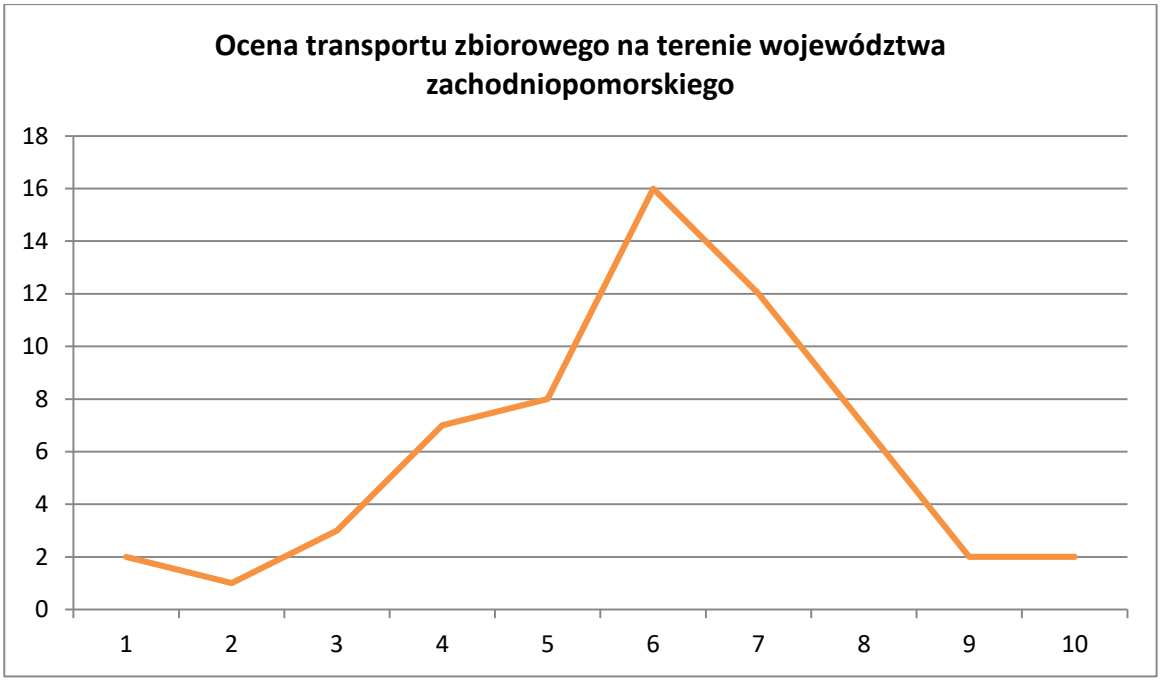
Tabela 21. Kryteria i czynniki wyboru publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego

Kryterium	Ilość ocen 1	Ilość ocen 2	Ilość ocen 3	Ilość ocen 4	Ilość ocen 5	Średnia ocen
Koszt	13	9	13	14	11	3,02
Bezpieczeństwo	10	13	13	9	15	3,1
Dostępność	4	7	10	8	31	3,92
Punktualność	5	8	13	10	24	3,67
Czystość i higiena w pojazdach	5	7	22	16	10	3,32
Wygoda i komfort jazdy	5	11	18	15	11	3,27
Częstotliwość kursowania pojazdów na danej linii	5	5	14	16	20	3,68
Odległość do miejsca docelowego	5	9	15	15	16	3,63
Pewność/Niezawodność	3	14	17	17	9	3,25
Czas jazdy	4	11	14	16	15	3,45
Bezpośredniość połączeń	4	8	10	14	24	3,9
Ilość miejsc siedzących	11	12	14	11	12	3,02

Źródło: badania własne.

Ze wszystkich poruszanych kryteriów najwyższą średnią ocenę otrzymała dostępność (średnia ocena – 3,92). Ankietowani również wysoko sklasyfikowali bezpośredniość połączeń (średnia ocena – 3,90) oraz częstotliwość kursowania pojazdów na danej linii (średnia ocena – 3,68). Badani średnio ocenili czystość i higienę w pojazdach (średnia ocena – 3,32), czy pewność/niezawodność (średnia ocena – 3,25). Najniżej respondenci sklasyfikowali ilość miejsc siedzących oraz koszt. W obu przypadkach średnia ocen wynosiła – 3,02.

W pytaniu piątym respondenci zostali poproszeni o ogólną ocenę transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego. Skala wynosiła od 1 do 10, gdzie 1 stanowiło ocenę najsłabszą, natomiast 10 najlepszą. Wyniki przedstawiono na **rysunku 20.**

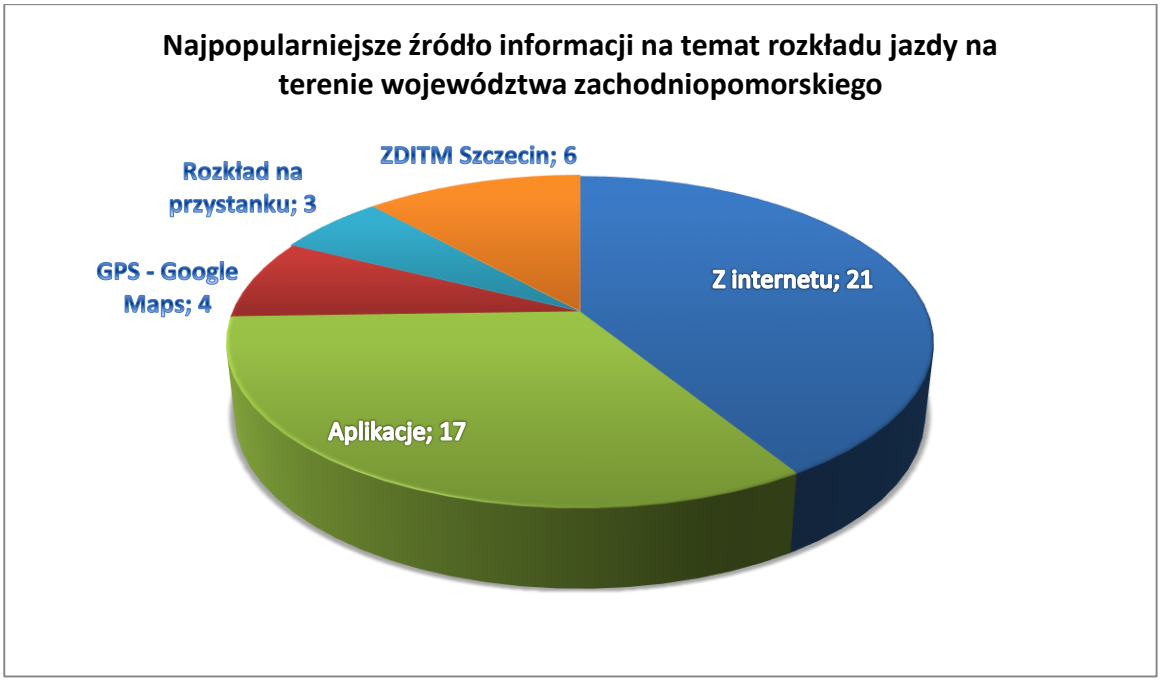


Rysunek 20. Ogólna ocena transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: badania własne.

Ogólna ocena transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego jest postrzegana przez ankietowanych jako średnia. W skali ocen od 1-10, gdzie 1 jest oceną najniższą, a 10- najwyższą najwięcej wyborów padło na ocenę 6. Wybrało ją 16 osób (26,7% wszystkich głosów). Drugą najczęściej wybieraną oceną było 7, którą wybrało 12 respondentów (20,0%). Trzecią natomiast ocena 5, którą zaznaczyło 8 osób (13,3% wszystkich głosów). Najmniej głosów otrzymała ocena 2. Tylko jedna osoba zaznaczyła taką odpowiedź, co stanowiło 1,7% wszystkich wyborów.

W pytaniu szóstym badani zostali zapytani „Skąd biorą Pan/i informacje na temat rozkładów jazdy funkcjonujących na terenie Województwa Zachodniopomorskiego?". Było to pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru. Wyniki przedstawia **rysunek 21.**

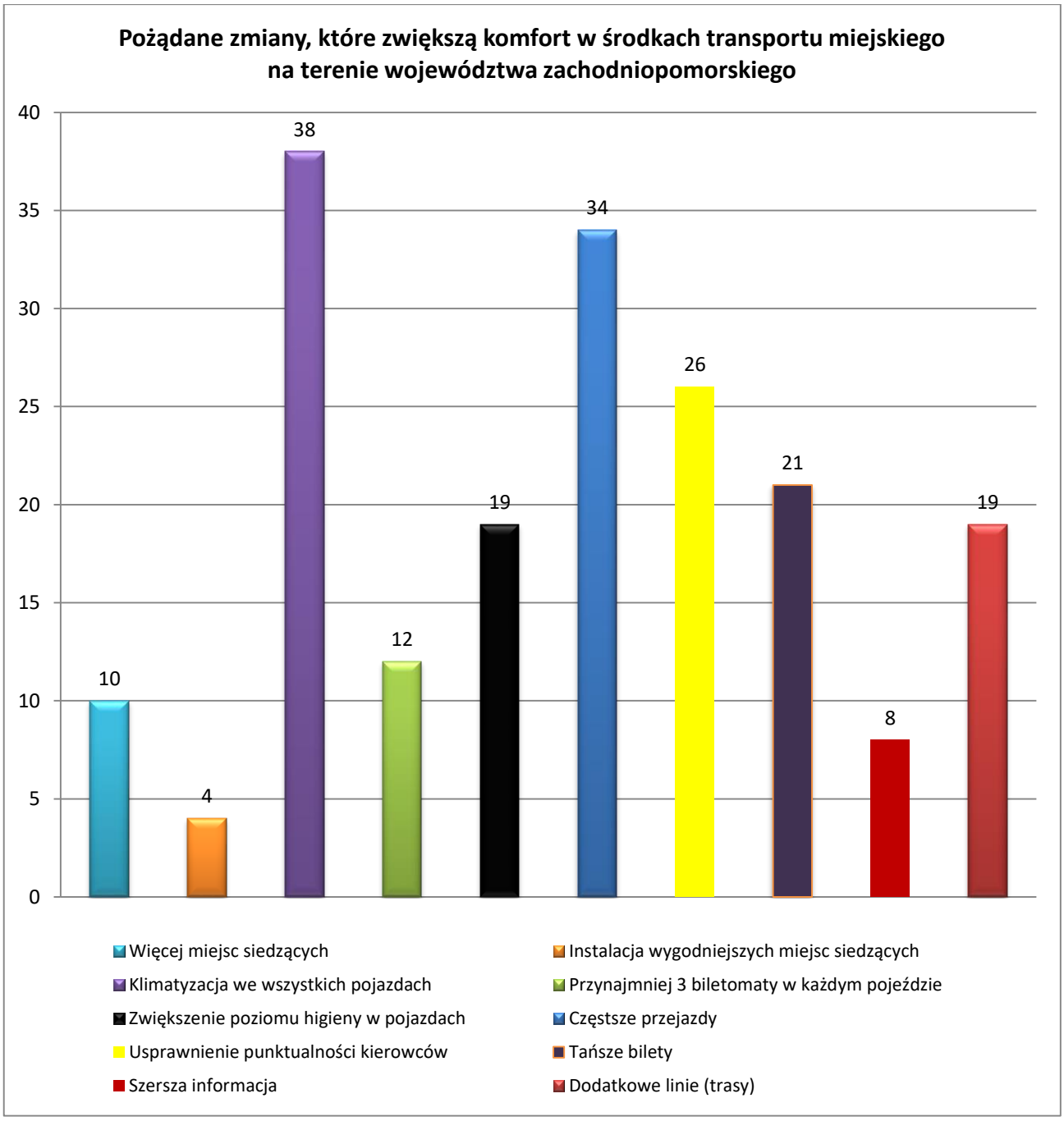


Rysunek 21. Najpopularniejsze źródła informacji na temat rozkładu jazdy na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: badania własne.

Najczęściej padającą odpowiedzią przez ankietowanych skąd dowiadują się informacji na temat rozkładu jazd był internet, który wskazało aż 21 osób. 17 osób dowiaduję się informacji z Aplikacji. ZDITM Szczecin również jest dobrym źródłem informacji, na który zdecydowało się 10% ankietowanych (6 osób). 4 osoby wskazały, że korzystają z Google Maps, GPS, a 3 osoby z rozkładu jazdy przy wiatach przystankowych. Niektóre osoby nie udzieliły odpowiedzi na to pytanie.

W siódmym pytaniu poproszono ankietowanych o wskazanie najpotrzebniejszych zmian, które ich zdaniem przyczyniłyby się do zwiększenia komfortu w środkach transportu miejskiego na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Było to pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru. Respondentów poproszono o wskazanie maksymalnie 3 odpowiedzi. Wyniki przedstawiono na **rysunku 22.**



Rysunek 22. Najbardziej pilne zmiany, które zwiększa komfort w środkach transportu miejskiego na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: badania własne.

Respondenci w liczbie 38 osób wskazali na pożądaną klimatyzację we wszystkich pojazdach (64,4%). Częstsze przejazdy również cieszyły się sporą popularnością, gdyż taką odpowiedź zaznaczyły 34 osoby (57,6%). Na trzecim miejscu ankietowani wskazali Usprawnienie punktualności kierowców. Taką odpowiedź zaznaczyło 26 osób (44,1%.

Najrzadziej występującymi odpowiedziami była Szersza Informacja, wskazało ją 8 osób (13,6%) oraz Instalacja wygodniejszych miejsc siedzących – tylko 4 osoby (6,8%).

3.3. Postulowane kierunki usprawnień systemu transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim

W zakresie rozwoju infrastruktury

Duża liczba badanych osób wskazała opcję zwiększenia dodatkowej liczby tras. Jest to jednak związane z inwestycjami, które są bardzo kosztowne. Postawienie nowego torowiska spowoduje przemodelowanie ruchu na kilku ulicach. Dodanie wysepki autobusowej (inaczej – przystanku) również poniesie za sobą pewne konsekwencje. Potrzebny jest do tego metraż i być może trzeba będzie zlikwidować jakiś mały sklepik, przebudować chodnik, czy ścieżkę rowerową. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należy próbować dążyć do zachowania równowagi między kilkoma ładami: środowiskowym, gospodarczym oraz społecznym.[66] Trzeba jak najbardziej przeciwważyć te aspekty. Z pewnością efektywne wykorzystywanie infrastruktury w miastach związane jest z transportem zbiorowym. Promowanie i dofinansowanie transportu pasażerskiego wiąże się z poprawą ochrony środowiska. Aby poprawić infrastrukturę transportu miejskiego trzeba polepszać następującą grupę obiektów:

- Budowa nowych ulic wraz z całym wyposażeniem, które służyć będzie do organizacji ruchu pieszego oraz kołowego
- Budowa nowoczesnych dworców, na których w razie dłuższego oczekiwania na przyjazd pojazdu będzie można spędzić wygodnie czas, zjeść posiłek, wypić napój
- Budowa przystanków
- Budowa i modernizacja torowisk, kolei, tramwajów, autobusów
- Budowa parkingów
- Budowa napowietrznej sieci energetycznej, która będzie zasilać tramwaje, koleje, trolejbusy
- Budowa zajezdni dla autobusów oraz tramwajów
- Transformatory (podstacje energetyczne)

[66] R.Krajewska, Z. Łukasik, „*Efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej w miastach – przykłady dobrych praktyk”* Instytut Naukowo-Wydawniczy "SPATIUM". sp. z o.o., 2017, s. 203

- Ograniczanie ruchu pojazdów przez wprowadzanie stref płatnego parkowania a także wjazdu
- Wprowadzenie stref dostępnych tylko dla „miejskich pojazdów”
- Lepsze zarządzanie infrastrukturą komunikacyjną przez władze
- Wspieranie modernizacji miejskiego transportu pasażerskiego w kierunku transportu przyjaznego dla środowiska.

Polepszenie jakości infrastruktury transportu zbiorowego nie tylko będzie skutkować większą ilością chętnych korzystających z publicznego transportu pasażerskiego, ale także wzrostem PKB i zarobków w regionie. Warto zatrudnić najlepszych pracowników, którzy zajmą się projektowaniem obiektów infrastruktury komunikacyjnej i obiektów kubaturowych jej towarzyszących. Zobligowani będą oni do właściwego interpretowania, szczegółowego analizowania i oceny stanu technicznego elementów sieci komunikacyjnej rejonu w celu proponowania ulepszeń (usprawnień) istniejących rozwiązań technicznych oraz zapewnienia jej niezawodności. Im wyższej jakości będą to obiekty, tym większa szansa na przyciągnięcie jak największej liczby osób wybierających transport pasażerski.

Narzędziami, które miasta mogą wykorzystać, aby zwiększyć efektywność infrastruktury dzieli się na 4 grupy:

- zarządzanie popytem na przewozy
- bardziej efektywne wykorzystywanie istniejącej już infrastruktury
- wprowadzenie zmian w zagospodarowaniu przestrzeni miasta
- zwiększenie przepustowości infrastruktury przez jej rozbudowywanie.

Regiony i miasta powinny dążyć do zmian w zakresie infrastruktury w sposób racjonalny. Przede wszystkim należy starać się sprawić, aby odbyło się to po jak najniższych kosztach, a jednocześnie żeby osiągnąć maksymalne efekty. Zmodyfikować istniejące już obiekty lub po prostu poczynić niewielkie inwestycje.[67]

W zakresie rozwoju usług

Jeśli chodzi o potrzeby w zakresie rozwoju usług, to ankietowani uznali jako najistotniejsze przede wszystkim dołączenie klimatyzacji do każdego pojazdu transportu zbiorowego. W obliczu większego zainteresowania publicznym transportem pasażerskim, a

[67] R.Krajewska, Z. Łukasik, „*Efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej w miastach – przykłady dobrych praktyk”* op.cit. , s. 206

wraz z tym z większą ilością ludzi w pojazdach takie udogodnienie na pewno daje klientowi poczucie zadowolenia z przejazdu.

W obszarach, w których jest niska gęstość zaludnienia czyli np. małe miasta, obszary podmiejskie transport zbiorowy zawsze trochę traci na jakości. Niska gęstość zaludnienia jest wynikiem dużego rozproszenia zabudowy. Konsekwencją tego jest spora odległość od przystanku autobusowego, co skutkuje dłuższym czasem podróży. Często wtedy ludzie zniechęcają się do transportu zbiorowego i wybierają przejazd własnym samochodem. Najlepszym możliwym rozwiązaniem, które zadowoli obie strony byłoby wprowadzenie linii autobusowych, które dostosowałyby swoją trasę i czas przejazdu do potrzeb mieszkańców. Byłoby to gęste rozmieszczenie przystanków na całym obszarze funkcjonowania. Trasa i godziny funkcjonowania natomiast wynikające z zapotrzebowania klientów. Funkcją tych linii nie byłoby dowożenie pasażera do miejsca docelowego, a do miejsca w którym mógłby się przesiąść do innego miejsca (ośrodek miejski, węzeł przesiadkowy), Takie zapotrzebowania można próbować zgłosić przez internet lub telefonicznie do operatora. Przy wykorzystaniu odpowiedniego oprogramowania może on skorygować lub wprowadzić trasę przejazdu.[68]

Bardzo ważną kwestią jest, aby publiczny transport pasażerski poruszał się sprawnie. Klienci bardzo często narzekają na spóźnione pojazdy, bądź nawet sytuacje w których nie dojeżdżają one w ogóle. Nie można doprowadzić w sytuacji, kiedy liczba kierowców będzie zbyt niska. Także warto dbać o flotę pojazdów. W przypadku braku kierowców, czy braku pojazdów ciężko będzie o konkurowanie z transportem indywidualnym.

Konkurencyjność publicznego transportu pasażerskiego względem transportu indywidualnego, warunkuje też poprawa wygody, a także higieny. Zainwestowanie w większą liczbę miejsc siedzących, może podnieść znacząco komfort jazdy. Również dbanie o te miejsca, czyszczenie pojazdów w środku, odświeżacze powietrza spowodują, że ludzie mniej będą zrażeni do poruszania się transportem zbiorowym.

Na pewno pomysłem na przyciągnięcie większej liczby klientów w obliczu rosnących cen paliwa byłyby zniżki np. kupienie biletu na 3 miesiące – 15% taniej, lub kupienie biletu na 6 miesięcy – (cena jak za 5 miesięcy). Takimi małymi promocjami przy zawrotnych cenach paliwa możliwe, że udałoby się przyciągnąć nowych odbiorców.

[68] https://blees.co/mikrotransport-w-strefie-podmiejskiej/[Dostęp 25.05.2022r.]

W zakresie zarządzania

W obowiązującej „Białej księdze", istotną rolę zwraca się w szczególności na konieczność rozwoju transportu zbiorowego w miastach, który polegać będzie na powiększaniu gęstości linii oraz częstotliwości kursowania. Ma to usprawnić logistykę miejską. Z pewnością przyczynia się wówczas do wzrostu popularności komunikacji publicznej. Zniechęca wtedy do korzystania z indywidualnego korzystania swoim samochodem. Jest to związane z jednym z najważniejszych wyzwań i problemów jakiemu muszą stawić opór ówczesne miasta. Jest to m.in. rozwiązanie problemu kongestii motoryzacyjnej oraz jego skutku, czyli m.in. wzrostu zanieczyszczenia emisji, hałasu, powietrza, a także chaosu motoryzacyjnego.

W stolicy Norwegii, w Oslo, już od 1990 roku finansowane są inwestycje drogowe i usprawnienia w transporcie publicznym środkami, które są pozyskiwane z opłat drogowych za wjazd do miasta. Władze Rzymu, a więc stolicy Włoch wprowadziły w 2001 roku opłaty za wjazd do historycznego centrum. Aktualnie zamierzają wydłużyć czas ich pobierania do bardzo późnych godzin wieczornych. Najbardziej popularnym systemem jest jednak London Congestion Charge. Działa on nieprzerwanie od 2002 roku. Wpływa w bardzo istotny sposób na obciążenie sieci ulicznej miasta. Londyńska strefa opłat obsługiwana jest przez sieć kamer rejestrujących każdy wjazd i wyjazd oraz ruch samochodowy wewnątrz obszaru. W czasie rzeczywistym weryfikuje każdy wjeżdżający pojazd. W razie nie zastosowania się do przepisów obciąża właściciela stosowna karą.[69]

Właściciele miast muszą dbać, aby dofinansowania, które idą na transport publiczny nie były potrącane na inne dziedziny życia społecznego. Z pewnością tutaj będą potrzebne dobre relacje z władzami państwowymi, a także europejskimi. Szczególnie tym drugim zależy bardzo na ekologicznym podejściu do klimatu. Transport zbiorowy jest dużo lepszą alternatywną dla „Zielonego ładu" niż indywidualny transport samochodowy.

Dobrym pomysłem, który może znacznie usprawnić przewozy pasażerskie będzie wydzielenie specjalnego pasu ruchu, czy też wydzielenie jezdni specjalnie dla trolejbusów, autobusów oraz tramwajów. Taki system priorytetów dla publicznego transportu pasażerskiego może być bardzo korzystny. Klienci zauważając, że dostaną się szybciej na miejsce np. autobusem niż indywidualnym środkiem transportu, będą korzystać częściej z opcji numer jeden.

[69] https://blees.co/mikrotransport-w-strefie-podmiejskiej/ [Dostęp 25.05.2022r.]

WNIOSKI

Przegląd aktualnej literatury przedmiotu wskazał, że transport regionalny pełni kluczową rolę w funkcjonowaniu społeczeństw i gospodarki, zapewniając dostępność i umożliwiając mobilność mieszkańców w relacjach lokalnych, regionalnych, krajowych i międzynarodowych. Badane województwo zachodniopomorskie cechuje się wysoką dostępnością transportową do usług wszystkich gałęzi transportu, co wyróżnia je na tle innych regionów kraju. W ujęciu regionalnym kluczowe znaczenie dla użytkowników transportu pasażerskiego ma w szczególności publiczny transport zbiorowy. Jednocześnie przeprowadzone badania ankietowe potwierdziły, że publiczny transport zbiorowy na terenie województwa zachodniopomorskiego jest oceniany między średnio, a całkiem dobrze przez jego użytkowników. Badania wskazały w szczególności, że do największych wad systemu transportu publicznego należą zbyt mała częstotliwość przejazdów, a także częste spóźnienia kierowców pojazdów oraz niski komfort podróży.

Wyniki badania pozwoliły na wskazanie postulowanych kierunków usprawnień transportu zbiorowego w badanym regionie. Zainstalowanie klimatyzacji we wszystkich pojazdach jest bardzo pożądane przez pasażerów w kontekście poprawy jakości przewozów. Ponadto, aby zachęcić pasażerów do korzystania z usług transportu zbiorowego należy zwiększyć higienę i czystość w środkach transportu. Poza tym, rozwijanie dodatkowych linii i tras w połączeniu z rozwojem infrastruktury transportu to kolejne rekomendowane działania w celu poprawy konkurencyjności usług transportu publicznego w stosunku do przewozów motoryzacją indywidulana. Publiczny transport pasażerski powinien rozwijać także marketing i promocję. W obliczu podwyżki cen energii, jest istnieje duża szansa na pozyskanie większej grupy klientów, w szczególności skuteczna promocja oferty pozwoli pozyskać transportowi zbiorowemu nowych użytkowników, którzy do tej pory przemieszczali się własnymi samochodami. W dobie internetu warto również zainwestować w promocję w mediach internetowych.

Kluczowym obszarem działań jest dalsza poprawa stanu infrastruktury transportu zbiorowego poprzez modernizowanie i przeprojektowanie istniejących już dróg, torowisk, jezdni. Transport publiczny wpisuje się w idee zrównoważonego rozwoju. Wprowadzenie prośrodowiskowych rozwiązań w zakresie środków transportu sprawi, że rozwój transportu publicznego będzie mógł być nadal wspierany przez środki finansowe Unii Europejskiej oraz poprawi się jego wizerunek.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Adamkiewicz-Drwiłło H., Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstw, PWN, Warszawa 2002
2. Bieńczyk G., Łobożewicz T., *Podstawy turystyki*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Warszawie, Warszawa 2001
3. Caban W. (red.), *Ekonomia, Podręcznik dla studiów wyższych*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Informatyków w Łodzi, Łódź 2006
4. Gawlikowska-Hueckel K. (red.), Regiony Polski, Województwo Zachodniopomorskie II edycja, Instytut badań nad gospodarką rynkową, Gdańsk-Warszawa 2000
5. Grzelec K., *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011
6. Kurowski J., *System transportowy i jego uwarunkowania – Aspekty gospodarczo-obronne*, Zeszyty Naukowe ASzWoj nr 2, 2017
7. Kwarciński T., *Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce, Aspekty metodyczne i pragmatyczne,* Wyd. Naukowe Uniwersytetu szczecińskiego, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2016
8. Mańkowska M., *Koncepcja rozwoju pasażerskich przewozów promowych pomiędzy Polską a Skandynawią w aspekcie wzrostu konkurencyjności transportu lotniczego. Praca doktorska*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2011
9. Mańkowska M., *Preferencje pasażerów i struktura ruchu pasażerskiego obsługiwanego żeglugą promową pomiędzy Polską a Skandynawią*, Czasopismo Logistyka 2/2010
10. Mańkowska M., Mańkowski T., *Cruising rzeczny jako determinanta kształtowania produktu turystycznego Szczecina,* Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Turystyki 16/2011
11. Mazur M., Urban G., Wroński M., *Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030*, Związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska", 2019
12. Meyer B. (red.), *Obsługa ruchu turystycznego,* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006
13. Mężyk A., Zamkowska S., *Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań*, Wydawnictwo Naukowe PWN SA, Warszawa 2019
14. Michałowska M., *Transport w gospodarce opartej na wiedzy*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice 2019

15. Neider J., *Transport Międzynarodowy, Wydanie III zmienione*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2015
16. Rucińska D. (red.), *Rynek usług transportowych w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2015
17. Rydzykowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport, Problemy Transportu w rozszerzonej UE*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009
18. Stankiewicz M.J., *Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Budowanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*. Wydanie II zmienione, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa, Toruń 2005
19. Szultka S. (red.), *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2016*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2016
20. Szymanik E., *Konkurencyjność przedsiębiorstwa – główne aspekty*, Zeszyty Naukowe, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2016
21. Świderski A., *Wybrane aspekty jakości publicznego transportu pasażerskiego*, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Mechaniczny, Instytut Logistyki, 2014
22. Tarkowski S., Rybicka I., *Eksploatacja i testy. Metody oceny poziomu Komfortu dynamicznego w transporcie pasażerskim*, 2016
23. Towpik K., *Infrastruktura transportu kolejowego*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2009
24. Urbanyi-Popiołek I. *(red.): Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki, Bydgoszcz 2013
25. Wyszomirski O. (red.), *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008,
26. Załoga E., Kwarciński T. (red.), *Pasażerski transport regionalny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2019
27. Ziembicki M., Pyza D., *Potrzeby przewozowe w aspekcie posiadanego taboru i zdarzeń zaburzających jego pracę*, Prace naukowe Politechniki Warszawskiej, 2017

Pozostałe źródła:

1. https://stat.gov.pl/ [Dostęp 01.03.2022r.]
2. http://www.wenecja24.info/komunikacja-miejska/tramwaje-wodne [Data pobrania: 23.11.2021r.]
3. www.bryk.pl [Data pobrania: 22.11.2021r.]
4. www.logistyka.net.pl [Dostęp 07.12.2021r.]

5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dz. U. L343 z 14.12.2012r.
6. https://szczecin.stat.gov.pl [Dostęp 16.01.2022r.]
7. https://wios.szczecin.pl/ [Dostęp 30.11.2021r.]
8. https://mapadotacji.gov.pl/ [Dostęp: 30.11.2021r.]
9. http://rbgp.pl/rptwz2030/[Dostęp 22.03.2022r.]
10. http://eregion.wzp.pl/obszary/gospodarka [Dostęp 10.03.2022r.]
11. https://blees.co/mikrotransport-w-strefie-podmiejskiej/[Dostęp 25.05.2022r.]

SPIS TABEL

Tabela 1. Interpretacja postulatów przewozowych 13
Tabela 2. Czynniki determinujące kontrolę przedsiębiorstwa na danym rynku 27
Tabela 3. Przewozy pasażerów w Polsce różnymi gałęziami transportu w roku 2020. 30
Tabela 4. Czynniki determinujące poziom konkurencyjności przedsiębiorstwa 30
Tabela 5. Wady i zalety poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu pasażerskiego 31
Tabela 6. Liczba ludności według powiatów w województwie zachodniopomorskim 39
Tabela 7. Drogi krajowe w województwie zachodniopomorskim należące do sieci TEN-T 47
Tabela 8. Pozostałe drogi krajowe w województwie Zachodniopomorskim (nienależące do sieci TEN-T) 47
Tabela 9. Długość dróg publicznych w województwie zachodniopomorskim (stan na 31.12.2019r.) 48
Tabela 10. Linie kolejowe w województwie zachodniopomorskim 50
Tabela 11. Długość linii kolejowych w województwie zachodniopomorskim (stan na 31.12.2020r.) 50
Tabela 12. Najważniejsze porty morskie i lotnicze w województwie zachodniopomorskim obsługujące ruch pasażerski 51
Tabela 13. Przewozy pasażerów zarobkowym transportem samochodowym w komunikacji krajowej (2020r. versus 2019r.) 52
Tabela 14. Przewozy pasażerów komunikacją miejską w województwie zachodniopomorskim (porównanie 2020r. z 2019r. i 2018r.) 52
Tabela 15. Tabor kolejowy normalnotorowy w Polsce (porównanie lat 2020 i 2019) 55
Tabela 16. Sieć regularnej komunikacji lotniczej (porównanie lat 2020 i 2019) 59
Tabela 17. Analiza SWOT systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim 60
Tabela 18. Struktura ankietowanych według płci 62
Tabela 19.Struktura wieku ankietowanych 63
Tabela 20. Status społeczny ankietowanych 64
Tabela 21. Kryteria i czynniki wyboru publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego 69

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Efektywność gospodarki związana z transportem. 7
Rysunek 2. Schemat organizacyjno-strukturalny systemu transportowego 8
Rysunek 3. Kryteria i sposoby podziału pojęć komunikacja i transport 10
Rysunek 4. Podział żeglugi morskiej 22
Rysunek 5. Czynniki determinujące strukturę konkurencji 26
Rysunek 6. Ludność według wieku i płci w województwie zachodniopomorskim [stan na 31.12.2019r.] 40
Rysunek 7.Wskaźnik dostępności transportowej województw w Polsce na rok 2016 44
Rysunek 8. Układ dróg w województwie zachodniopomorskim 46
Rysunek 9. Infrastruktura kolejowa, morska, śródlądowa i lotnicza w województwie zachodniopomorskim. 49
Rysunek 10. Liczba przewiezionych pasażerów transportem kolejowym według województw w 2020 r. 54
Rysunek 11. Liczba pasażerów morskiej i przybrzeżnej floty transportowej w Polsce (lata 2018-2020) 56
Rysunek 12. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową w województwie zachodniopomorskim. Lata 2018-2020. 57
Rysunek 13. Ruch pasażerów w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów. Lata 2010-2020. 58
Rysunek 14. Struktura płci ankietowanych 63
Rysunek 15. Struktura wieku ankietowanych 64
Rysunek 16. Status społeczny ankietowanych. 65
Rysunek 17. Częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego 66
Rysunek 18. Korzystanie z usług transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego 67
Rysunek 19. Środki transportu z których korzystają ankietowani na terenie województwa zachodniopomorskiego. 68
Rysunek 20. Ogólna ocena transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego..70
Rysunek 21. Najpopularniejsze źródła informacji na temat rozkładu jazdy na terenie województwa zachodniopomorskiego 71
Rysunek 22. Najbardziej pilne zmiany, które zwiększa komfort w środkach transportu miejskiego na terenie województwa zachodniopomorskiego 72