

Grażyna Rosa
Uniwersytet Szczeciński

Konkurencyjność kolejowych przewozów pasażerskich w świetle zachowań komunikacyjnych Polaków

Streszczenie

Artykuł badawczy jest próbą ukazania ewolucji konsumpcji pasażerskich usług transportowych. Jego celem jest wskazanie możliwości poprawy konkurencyjności kolejowych przewozów pasażerskich w odniesieniu do analizy zachowań komunikacyjnych Polaków, scharakteryzowanych takimi kategoriami, jak: preferencje i powody wykorzystania poszczególnych środków transportu, sposób i zakres ich wykorzystania, cel, średni czas, odległość i częstotliwość podróży. W realizacji celu przyjęto metodę *desk research* uwzględniającą dostępną literaturę oraz wyniki badań wtórnych publikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego oraz GUS, które otwierają nowe możliwości dla przewoźników w zakresie analizy oczekiwań usługobiorców i dostosowania się do nich.

Jako obszar badawczy przyjęto przewozy pasażerskie masowe (przewoźników kolejowych i drogowych) i indywidualne samochodami osobowymi w ujęciu regionalnym i aglomeracyjnym w Polsce.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, przewozy pasażerów, konkurencyjność, zachowania komunikacyjne.

Kody JEL: D12, L91, L92, R41

Wstęp

Znaczenie transportu w gospodarce stale rośnie „w związku z takimi zjawiskami, jak: specjalizacja i podział pracy, masowa konsumpcja, ekonomia skali produkcji, presja na obniżkę kosztów, rozwój kooperacji, konkurencja na rynku, skracanie cyklu życia produktów oraz dążenie do poprawy obsługi klienta. Na to wszystko nakłada się jeszcze globalizacja rynków, powodująca zwiększenie luki przestrzennej między nadawcami i odbiorcami (...). Systemowe podejście do transportu pozwala na ujęcie procesów zachodzących w transporcie jako spójną, kompleksową i zintegrowaną całość” (Długosz 2009, s. 275). System transportowy to zatem uporządkowany zbiór wszystkich gałęzi transportu, działający z wykorzystaniem infrastruktury, na określonym obszarze, z uwzględnieniem roli i struktury czynnika ludzkiego, wraz z międzygałęziowymi powiązaniem wewnątrz tej całości oraz powiązaniem całego systemu transportowego z otoczeniem. System ten składa się z podsystemów publicznego i prywatnego w kontekście przewozu osób lub ładunków (Gołomska 2010, s. 107).

W latach 80. XX wieku transport kolejowy obsługiwał o wiele więcej pasażerów, a samochód osobowy był znacznie mniej dostępnym środkiem lokomocji. Sytuacja zaczęła zmieniać się w latach 90., kiedy kolej zaczęła odczuwać skutki niedoinwestowania. Według danych Eurostatu, w latach 2000-2013 liczba samochodów przypadająca na 1000 mieszkańców wzrosła w Polsce z 261 do 504. To największy wzrost współczynnika motoryzacji wśród 28 państw Unii Europejskiej (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 7). Oznacza to, że w Polsce potencjalny klient transportu kolejowego ma realny wybór między samochodem osobowym a pociągiem. Współczesny rynek usług transportowych jest rynkiem usługobiorcy. Na rynku przewozów pasażerskich nadpodaż usług spowodowana jest rozwojem motoryzacji indywidualnej, który obniża zapotrzebowanie na przewozy zgłaszane na rynku. Konkurencja w przewozach pasażerów obejmuje przede wszystkim takie instrumenty, jak produkt (czas, komfort i bezpieczeństwo podróży, dostępność fizyczna i liczba połączeń) oraz cena. Tabor jest sukcesywnie odnawiany, zarówno przez przewoźników samochodowych, jak i kolejowych (przy udziale państwa i samorządów), poprawia się też obsługa klienta. Kierowcy mają do dyspozycji coraz więcej dróg ekspresowych i autostrad, co poprawiło bezpieczeństwo podróży transportem samochodowym i znacznie skróciło czas przejazdu między głównymi miastami w Polsce. Zmieniają się też zachowania komunikacyjne podróżnych.

W tabeli 1 przedstawiono udział dwóch środków transportu – samochodów osobowych i kolei – w podróżach statystycznego mieszkańca każdego województwa. Dla porównania przyjęto, że liczba wszystkich przejazdów wykonanych łącznie koleją i samochodami osobowymi stanowi 100% ze względu na bezpośrednią konkurencję zachodzącą między tymi środkami transportu¹.

Celem artykułu jest wskazanie możliwości poprawy konkurencyjności kolejowych przewozów pasażerskich w odniesieniu do analizy zachowań komunikacyjnych Polaków. W realizacji celu przyjęto metodę *desk research* w odniesieniu do dostępnej literatury oraz wyników badań wtórnych prowadzonych na zlecenie Urzędu Transportu Kolejowego oraz GUS. Analiza obejmuje przewozy masowe (przewoźnicy kolejowi i drogowi) i indywidualne samochodami osobowymi, w zakresie przewozów regionalnych i aglomeracyjnych. Nie uwzględniono w przeprowadzonej analizie przewoźników lotniczych ze względu na brak szczegółowych wyników badań konkurencji w przewozach pasażerów na dalekie odległości.

¹ Dane dotyczące transportu indywidualnego samochodami osobowymi pochodzą z pracy badawczej GUS, pt. *Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce*. W badaniu GUS wzięły udział osoby w wieku równym i wyższym niż 16 lat. Aby dane UTK mogły być porównywalne z danymi GUS, od ogólnej liczby pasażerów korzystających z usług przewoźników kolejowych odjęto obliczoną szacunkowo liczbę pasażerów poniżej 16. roku życia. Oszacowanie sporządzono na podstawie informacji uzyskanych od przewoźników kolejowych o odsetku pasażerów korzystających w ich spółkach z ulgi dla dzieci i młodzieży w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24. roku życia, uważając tą grupę za najbardziej porównywalną do grupy pasażerów do lat 16. W przypadku SKM Warszawa i WKD, które nie dysponowały informacjami o pasażerach do lat 16, skorzystano z wartości odsetka przyjętego przez Koleje Mazowieckie (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 8).

Tabela 1

Udział kolejowych przewozów pasażerskich oraz samochodami osobowymi przypadający na statystycznego mieszkańca województwa powyżej 16. roku życia w 2015 roku

Województwo	Liczba pasażerów w mln (pow. 16. roku życia)		Udział %	
	kolej	samochód	kolej	samochód
Pomorskie	45,1	383,8	11	89
Mazowieckie	90,4	879,8	9	91
Wielkopolskie	22,0	750,2	3	97
Dolnośląskie	15,9	598,9	3	97
Zachodniopomorskie	7,7	250,6	3	97
Opolskie	4,4	205,7	2	98
Małopolskie	9,0	567,4	2	98
Śląskie	17,1	881,2	2	98
Łódzkie	7,9	461,1	2	98
Kujawsko-pomorskie	6,3	417,7	1	99
Lubuskie	2,6	204,2	1	99
Warmińsko-mazurskie	3,8	257,0	1	99
Lubelskie	4,7	375,5	1	99
Świętokrzyskie	2,0	224,3	1	99
Podkarpackie	2,6	414,1	1	99
Podlaskie	1,3	215,6	1	99
Polska	242,7	7 087,10	3	97

Źródło: wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce (2017, s. 8).

Konkurencyjność przewozów pasażerskich

Problematyka konkurencji w przewozach pasażerskich jest omawiana w literaturze przez stosunkowo niewielką liczbę autorów (Bąkowski, Szewczuk 2000; Engelhardt 2007; Paprocki 1996; Rosa 2013; Tomanek 2002; Wyszomirski 1994; 1998) nawiązujących najczęściej do podstaw ogólnoeconomicznych.

W literaturze o charakterze ogólnoeconomicznym najczęściej występują pojęcia: „konkurencyjność wewnątrzbranżowa” i „konkurencyjność międzybranżowa”². Sposób rozumienia konkurencji międzygałęziowej (międzybranżowej) i wewnątrzgałęziowej (wewnątrzbranżo-

² Branża jako kategoria nie jest już stosowana w nomenklaturze PKD. Występuje natomiast kategoria: sekcja (klasa), podklasa. Na przykład: „Transport i gospodarka magazynowa” występuje w klasie H z podziałem na podklasy. W rozważaniach przyjęto jednak tę kategorię (branża) równorzędnie do obecnie stosowanych w PKD, ze względu na jej występowanie w dostępnej literaturze.

wej) zależy od przyjętej definicji branży. Zdefiniowanie branży może obejmować następujące obszary odniesienia (Gorynia, Łaźniewska 2009, s. 60-61):

- jeżeli branżę definiuje się w sensie produktowym, czyli stanowią ją przedsiębiorstwa oferujące takie same usługi transportowe, np. przedsiębiorstwa samochodowe czy lotnicze, to konkurencja wewnątrzgałęziowa (wewnątrzbranżowa) oznacza konkurowanie z producentami takich samych usług;
- jeżeli podstawą zdefiniowania branży będzie zastosowana technologia, to konkurencja wewnątrzbranżowa oznacza rywalizację między przedsiębiorstwami oferującymi usługi w tej samej technologii;
- jeżeli branża została wyłoniona na podstawie kryterium zaspokajania podobnych potrzeb nabywców, to branżę mogą stanowić usługodawcy realizujący usługi zaspokajające podobne potrzeby; taka interpretacja branży na rynku usług transportowych jest bliższa konkurencji międzygałęziowej; w takim rozumieniu może to być rynek pasażerskich usług transportowych.

Konkurencja w ujęciu wewnątrzgałęziowym toczy się o warunki i rozmiary sprzedaży, powodując ukształtowanie się ceny na poziomie odpowiadającym warunkom wytwarzania (Tkaczyk 1990, s. 40).

Konkurencja międzygałęziowa (międzybranżowa) odnosi się do różnych branż, które konkurują ze sobą o jak najwyższy udział w sile nabywczej konsumentów. W odniesieniu do rynku usług transportowych będzie to ich udział w porównaniu z innymi usługami, np. w strukturze wydatków konsumentów. Konkurencja międzygałęziowa występuje między przedsiębiorstwami transportowymi różnych gałęzi, których usługi są w stanie zaspokajać tego samego rodzaju (substytucyjne) potrzeby. Występuje również na tych rynkach, na których istnieją możliwości kreowania nowych potrzeb i wdrażania nowych rozwiązań w miejsce dotychczasowych, lub między przewoźnikami zabiegającymi o te same czynniki produkcji transportowej.

Konkurencyjność na rynku usług transportowych w ujęciu międzygałęziowym jest umiejętnością konkurowania poszczególnych gałęzi transportu (subrynków), czyli działania i przetrwania w konkurencyjnym otoczeniu innych gałęzi transportu (subrynków).

Konkurencyjność *ex post* na rynku usług transportowych w ujęciu międzygałęziowym może być traktowana jako obecna pozycja konkurencyjna sektorów w układzie gałęziowym, będąca wynikiem procesu konkurowania, czyli konkurencyjność transportu samochodowego, kolejowego, lotniczego i wodnego – morskiego i śródlądowego – w sensie procesowym. Tak rozumiana konkurencyjność jest kategorią relatywną i prowadzi do rozpatrywania konkurencyjności jednej gałęzi transportu wobec innych. Można ją rozpatrywać na poziomie ogólnym, jak również szczegółowym (np. w przewozach pasażerów).

U podstaw konkurencji na rynku pasażerskich usług transportowych leży substytucyjność usług świadczonych przez przewoźników reprezentujących różne gałęzie transportu i oferujących różne, ale substytucyjne usługi w zakresie przemieszczania pasażerów lub ładunków (Paprocki 1996, s. 62). W ramach popytu można wyodrębnić takie segmenty, których uczestnicy-usługobiorcy reprezentują takie same lub podobne potrzeby i preferencje,

a w ramach podaży – usługodawcy z różnych gałęzi oferują zbliżone, odpowiadające potrzebom i preferencjom usługi (Bergel 2005, s. 77). W przewozach pasażerskich konkurentami mogą być (Engelhardt 2007, s. 171):

- przewozy masowe (przewoźnicy kolejowi i drogowi) i indywidualne prywatnymi samochodami;
- przewoźnicy kolejowi i lokalni przewoźnicy komunalni (autobus, metro, tramwaj) w zakresie przewozów na krótkie odległości w aglomeracjach miejskich;
- przewoźnicy kolejowi i autobusowi na krótkie, średnie i duże odległości, przy czym na duże odległości zwłaszcza w relacjach międzynarodowych;
- przewoźnicy kolejowi i lotniczy (głównie tanie linie) na średnie i duże odległości.

Od kilku lat można zaobserwować zdecydowaną poprawę warunków konkurowania o pasażera na rynku przewozów pasażerskich w obrębie dużych miast po stronie przewoźników kolejowych. Zjawisko kongestii, duże natężenie ruchu na drogach i w efekcie spowolnienie czasu podróży po stronie transportu indywidualnego i masowego drogowego (autobusy) z jednej strony i jednocześnie znaczna poprawa infrastruktury kolejowej, intensywne zakupy nowoczesnego taboru, umożliwiającego efektywne wykorzystanie czasu w trakcie podróży, stopniowe wprowadzanie wspólnego biletu kolejowego, możliwość zakupu i okazania biletu w formie elektronicznej, z drugiej strony, poprawiają konkurencyjność przewoźników kolejowych wobec transportu samochodowego, głównie indywidualnego.

Zachowania komunikacyjne Polaków

Zachowania komunikacyjne usługobiorców można scharakteryzować takimi kategoriami, jak: preferencje i powody wykorzystania poszczególnych środków transportu, sposób i zakres ich wykorzystania, cel podróży, średni czas, odległość i częstotliwość podróży. Zaprezentowane w dalszej części wyniki badań w takiej skali i zakresie są pionierskie na rynku usług transportowych i otwierają nowe możliwości dla przewoźników w zakresie analizy oczekiwań usługobiorców i dostosowania się do nich.

W badaniu pilotażowym³ zachowań komunikacyjnych ludności wzięło udział 13 551 gospodarstw domowych, w których mieszkało 30 886 osób w wieku 16 lat i więcej. Wywiadu udzieliło 25 591 osób. Od 17,1% osób nie uzyskano informacji o podróżach, w tym m.in. z przyczyn dłuższej nieobecności (7,4%), trudności z przemieszczaniem się (2,2%) oraz przyczyn losowych (0,9%). W badaniu wzięło udział 25 591 respondentów (45,3% mężczyzn i 54,7% kobiet). Najliczniejszą grupą wiekową udzielającą wywiadu były osoby w wieku 65 lat i więcej (ponad 20%) oraz 35-44 lata (ok. 17%), 45-54 (ok. 16%) i 25-34 (ponad 15%)(*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy* 2015, s. 11-24 i 40).

³ Opracowano na podstawie: *Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce, etap III – raport końcowy* (2015).

W dojazdach do pracy i szkoły (uczelni) w dużym stopniu wykorzystywane są samochody osobowe. Na podstawie przeprowadzonych wywiadów ustalono, że udział osób dojeżdżających do pracy oraz szkoły (uczelni) w ogólnej liczbie tych respondentów przekracza poziom 55%. Blisko 64% osób dojeżdża do pracy samochodem (ok. 56% jako kierowcy i ponad 8% jako pasażerowie). Najwyższy odsetek dojeżdżających do pracy samochodem odnotowano w województwach podkarpackim (blisko 75%) oraz świętokrzyskim i lubelskim (po 70%), a najniższy w mazowieckim (ponad 57%) i pomorskim (ponad 58%). Spośród osób uczących się objętych badaniem ponad 20% deklaruje, że dojeżdża do szkoły (uczelni) samochodem osobowym (ponad 11% jako kierowcy i blisko 9% jako pasażerowie) (*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy 2015, s. 36*).

Główne powody wskazywane przez respondentów w wyborze samochodu osobowego w dojazdach do pracy lub szkoły zamiast komunikacji publicznej to zbyt duża odległość do najbliższego przystanku/stacji komunikacji publicznej (ok. 39%) i brak odpowiednich połączeń w rozkładzie jazdy komunikacji publicznej (ponad 30%). Kolejnym istotnym powodem jest niemożliwość zaakceptowania czasu przejazdu komunikacją publiczną (ponad 16%). Do najbliższego przystanku/stacji komunikacji publicznej dojeżdża natomiast 10% respondentów. Nieco ponad 3% ankietowanych wskazuje na komfort podróży jako przyczynę preferowania tego sposobu podróżowania, a 1% wykorzystuje samochód służbowy w dojazdach do pracy (*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy 2015, s. 37*).

Na podstawie wyników badania ustalono, że osoby w wieku 16 lat i więcej wykonują ok. 13 mld podróży. Na 1 osobę z populacji objętej badaniem przypadają 422 podróże rocznie. Ruchliwość ludności w wielu 16 lat i więcej w poszczególnych województwach jest zróżnicowana. Największa występuje w województwach dolnośląskim (447 podróży), mazowieckim (444) i śląskim (443), a najmniejsza – w zachodniopomorskim (347), warmińsko-mazurskim i świętokrzyskim (po 392 podróże) oraz podlaskim (*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy 2015, s. 38*).

Największą ruchliwość (bez uwzględniania podróży powrotnych) wykazują osoby dojeżdżające do pracy. Ponad 100 tych podróży rocznie przypada na 1 osobę z populacji objętej badaniem. Znaczna ruchliwość osób występuje w związku z zakupami (43 podróże) oraz w celu realizacji osobistych potrzeb (22 podróże), dojazdów do szkół (17 podróży), spędzania wolnego czasu (15 podróży). W przypadku podróży powrotnych rocznie przypada blisko 208 podróży na 1 osobę z populacji objętej badaniem.

Średni czas podróży jest zróżnicowany w zależności od celu podróży. Dla wszystkich rodzajów podróży łącznie wynosi on w skali kraju średnio 24 min. Dojazdy do pracy zajmują ok. 24 min, a dojazdy do szkoły (uczelni) – 30 min. Średni czas podróży związany ze spędzaniem wolnego czasu wynosi ok. 33 min., a dla zrealizowania zakupów – ok. 15 min. Podróż dla załatwienia potrzeb osobistych zajmują średnio 21 min., a powrót do domu – 24 min. Średni czas podróży uzależniony jest również od sposobu podróżowania. We wszystkich rodzajach podróży dla przemieszczeń pieszych wynosi średnio ok. 15 min., dla jazdy ro-

werem – 22 min., samochodem osobowym – 21 min., dla przejazdów komunikacją miejską 25 min., a komunikacją autobusową zamiejską 32 min. Podróż pociągiem trwa średnio 53 min.

Z usług publicznego transportu zbiorowego korzysta średnio w kraju 20,0% pasażerów (osób), z tego z komunikacji miejskiej – 14,6% (w tym z tramwajów i trolejbusów – ok. 3%) oraz z komunikacji autobusowej zamiejskiej – 4,2% i transportu kolejowego – 1,2%. Transport publiczny jest najbardziej popularny w województwach pomorskim (27,6%), mazowieckim (27,3%), a w najmniejszym – w województwie lubuskim (11,6%), opolskim (12,3%) i wielkopolskim (12,9%) (*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy 2015, s. 41*).

Najdalej do pracy jeżdżą mieszkańcy województw kujawsko-pomorskiego (średnio na odległość 14,8 km), wielkopolskiego (14,5 km), pomorskiego (14,2 km) oraz lubelskiego (14,0 km). Najkrótsze przemieszczenia do pracy odbywają mieszkańcy województw podlaskiego (9,7 km) oraz warmińsko-mazurskiego (10,0 km). Do szkoły (uczelni) najdłuższe podróże odbywają osoby z województw lubelskiego (19,1 km), wielkopolskiego (14,0 km) i lubuskiego (13,6 km), a najkrótsze z dolnośląskiego (9,6 km) i warmińsko-mazurskiego (9,9 km). Po zakupy najdalej jeżdżą mieszkańcy województw zachodniopomorskiego (10,0 km) i warmińsko-mazurskiego (9,2 km), natomiast najbliżej – śląskiego (5,4 km), małopolskiego (6,1 km), dolnośląskiego i mazowieckiego (po 6,5 km). Najdalsze podróże w celu spędzenia wolnego czasu odbywają osoby z województw małopolskiego (36,7 km), zachodniopomorskiego (35,6 km) i mazowieckiego (34,5 km). Mieszkańcy województw podkarpackiego, kujawsko-pomorskiego oraz śląskiego i wielkopolskiego jeżdżą natomiast najbliżej (odpowiednio na średnią odległość: 19,2 km, 22,1 km, 22,8 km i 22,9 km).

Średnia odległość przewozu uzależniona jest od użytego środka transportu. Dla pieszych przemieszczeń wynosi około 1 km, dla jazdy rowerem – 5,7 km, a dla transportu zmotoryzowanego – 17,9 km. Przejazdy samochodem osobowym dokonywane są na średnią odległość 17,9 km, motocyklem (skuterem) i motorowerem łącznie – na 11,8 km, komunikacją miejską – na odległość 9,5 km, komunikacją autobusową zamiejską – na 26,6 km, a transportem kolejowym średnio na odległość 54,4 km (pociągi osobowe – 37,2 km, a pociągi pośpieszne – 151,0, km) (*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy 2015, s. 43*).

Przeważająca liczba podróży w kraju odbywa się przy wykorzystaniu samochodów osobowych. Ich udział w ogólnych przewozach w Polsce wynosi 54,5%, a w ogólnej liczbie pasażerokilometrów (tj. z uwzględnieniem odległości) jest jeszcze większy, bo wynosi 68,5%. Łączne przebiegi samochodów osobowych przy realizacji wszystkich rodzajów podróży wykonywanych przez osoby z populacji objętej badaniem wynoszą około 113,6 mld km rocznie, w tym ponad 75% przebiegów dokonywanych jest w dni powszednie. Najwięcej przebiegów samochodów odbywa się na odległość 11-20 km (23,1%) oraz 21-30 km (15,8%) (*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy 2015, s. 45*).

Najczęściej samochody osobowe wykorzystywane są do dojazdów do pracy, a także w celu dokonywania zakupów, spędzania wolnego czasu oraz dla realizacji potrzeb osobistych. Przebiegi samochodów przy wykonywaniu wymienionych celów wynoszą odpowiednio: 27,2% (dojazdy do pracy), 5,2% (zakupy), 4,6% (spędzanie wolnego czasu), 4,2% (potrzeby osobiste) ogólnych przebiegów samochodów osobowych. Przebiegi przy podróżach powrotnych do domu stanowią 47,7%.

Przedstawione wyniki badań, jak zaznaczono na wstępie, stanowią istotny materiał poznawczy dla przewoźników kolejowych, realizujących przewozy regionalne (wojewódzkie) oraz aglomeracyjne, który skłania do prowadzenia dalszych pogłębionych badań nad możliwością dostosowania i wypromowania własnej oferty skierowanej do użytkowników transportu indywidualnego, którzy coraz częściej spędzają godziny szczytu w „korkach” i ponoszą koszty parkowania w centrach miast.

Możliwości poprawy konkurencyjności kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce

Cele wskazane przez *Białą Księgę Transportu Komisji Europejskiej*, w 2050 roku powinny być kierunkiem dla zwiększenia wykorzystania kolei w ruchu pasażerskim w Polsce w kolejnych latach. Przydatne w tym zakresie mogą być doświadczenia i wprowadzone rozwiązania w innych państwach. Najwyższy wskaźnik wykorzystania kolei w Europie ma Szwajcaria, w której na jednego mieszkańca przypada 70 podróży w ciągu roku. Podróżę koleją w tym kraju charakteryzuje (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 11):

- wysoka dostępność kolei (duża liczba pociągów na dobę i cykliczny rozkład jazdy pociągów),
- niezawodność,
- komfort podróży (wygodne i dobrze wyciszone wagony dostępne nawet w ruchu regionalnym),
- wysoki poziom skomunikowania z innymi środkami transportu, a także szeroka oferta wspólnego biletu na wszystkie środki transportu.

Innym czynnikiem skłaniającym do korzystania z usług przewoźników kolejowych są stosunkowo wysokie koszty związane z używaniem samochodu w mieście.

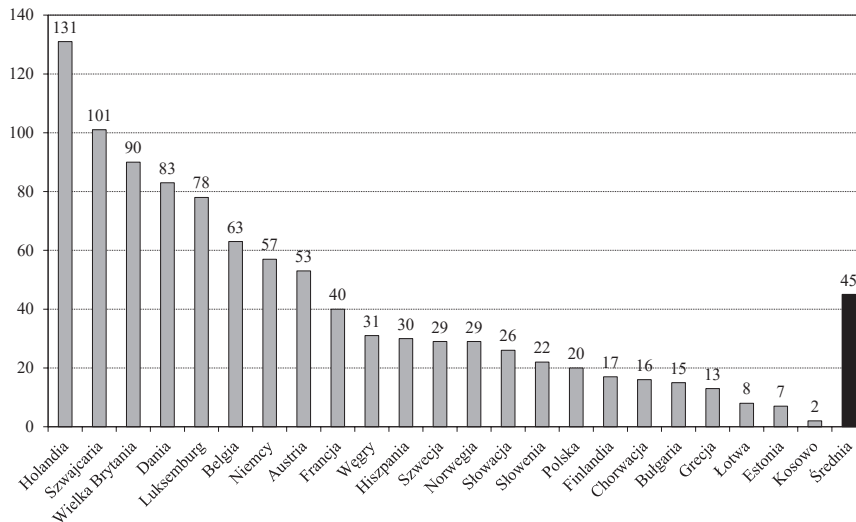
Potencjał kolei w Polsce i w innych krajach europejskich można porównać na podstawie średniej liczby pociągów pasażerskich przejeżdżających dziennie na statystycznym kilometrze linii kolejowej. W Polsce na jednym kilometrze linii przejeżdża średnio 20 pociągów pasażerskich w ciągu doby, tj. ok. 7-krotnie mniej niż w Holandii. Średnia europejska w tym zestawieniu wynosi 45 pociągów na 1 km linii (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 11), co zostało przedstawione na wykresie 1.

W przeprowadzonych przez PKP Intercity badaniach, problem ten był bardzo intensywnie eksponowany przez podróżnych. Podróżni postulowali m.in. poranny skład z Gorzowa Wielkopolskiego do Warszawy, większą liczbę połączeń ze Śląska na Mazury, z Krakowa

do Białegostoku czy więcej nocnych pociągów w relacji Piła – Bydgoszcz oraz Poznań – Częstochowa Stradom przez Lubliniec. Pasażerowie z Pomorza Środkowego wnioskowali o lepsze skomunikowanie Słupska z Warszawą, Poznaniem oraz Wrocławiem⁴. Nadesłane uwagi i sugestie pokazują, że pasażerowie są zainteresowani udziałem w tworzeniu siatki połączeń.

Wykres 1

Wskaźnik wykorzystania kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce na tle krajów europejskich



Źródło: *Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce* (2017, s. 8).

Na tle innych krajów europejskich średnia liczba podróży transportem kolejowym, przypadająca na statystycznego mieszkańca w Polsce nie jest wysoka. Przeciętny mieszkaniec Europy podróżuje koleją 19 razy w ciągu roku, Polak tylko 8. Świadczy to o niewykorzystanym potencjale kolei, mimo zmian w minionych latach. Odzwierciedlają się one przede wszystkim w stopniowym wzroście liczby podróży (Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017, s. 12).

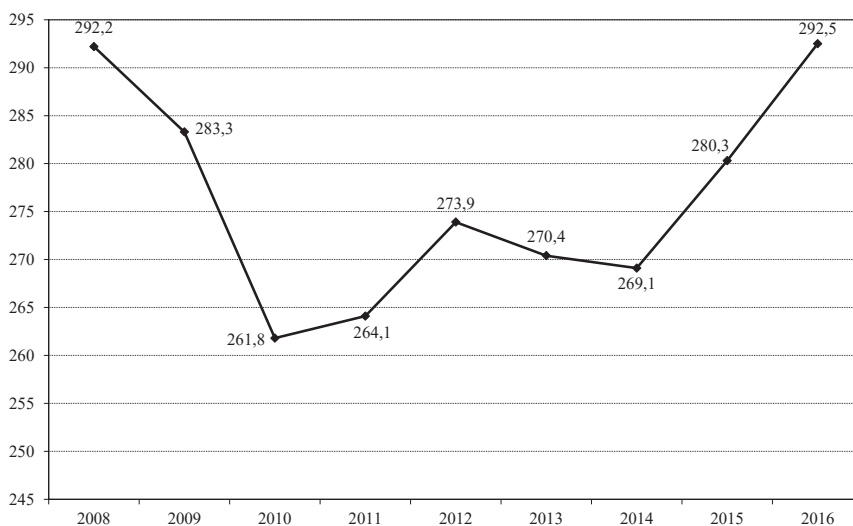
Liczba pasażerów w Polsce w 2015 roku osiągnęła poziom 280,3 mln, co stanowiło wzrost o 4,2% w porównaniu z 2014 rokiem (269,1 mln). Można zaobserwować również, że był to pierwszy wzrost po 2012 roku. Rok 2016 przyniósł kolejny wzrost o 4,3% i za-

⁴ Przez tydzień, od dnia 8 do dnia 15 marca 2017 roku, trwały konsultacje społeczne dotyczące nowej oferty przewoźnika PKP Intercity na sezon 2017/2018, która zostanie wdrożona dnia 10 grudnia 2017 roku. W ramach akcji z interaktywnego formularza umieszczonego na stronie internetowej PKP Intercity skorzystano blisko 3 600 razy. <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/pasazerowie-wyrazili-opinie-i-preferencje-dotyczace-rozkladu-jazdy-pkp-intercity.html> [dostęp: 20.11.2017].

owocował wynikiem 292,5 mln pasażerów. Ostatni raz podobny wynik można było zaobserwować w 2008 roku. Liczba 292,5 mln pasażerów pozwala, jak wspomniano wcześniej, określić, że przeciętny mieszkaniec Polski tylko kilka razy podróżował koleją w 2016 roku (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 12) (liczba przewiezionych pasażerów podzielona przez liczbę mieszkańców Polski daje w rezultacie 7,6⁵). Zmiany liczby pasażerów w transporcie kolejowym w latach 2008-2016 przedstawiono na wykresie 2.

Wykres 2

Liczba pasażerów w transporcie kolejowym w latach 2008-2016 (w mln)



Źródło: *Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian* (2017, s. 3).

Mając dane o liczbie podróżujących w każdym województwie oraz o wielkości populacji, można policzyć wskaźnik dla poszczególnych regionów. Pozwala to na porównanie ze sobą ich potencjału, wskazanie różnic oraz ewentualnych szans na rozwój kolejowych przewozów pasażerskich (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 2).

Najwyższy poziom wskaźnika występuje w województwie pomorskim, w którym wynosi 23,3 (wzrost w stosunku do roku 2015 o 6,4%). Drugie miejsce w tym zestawieniu

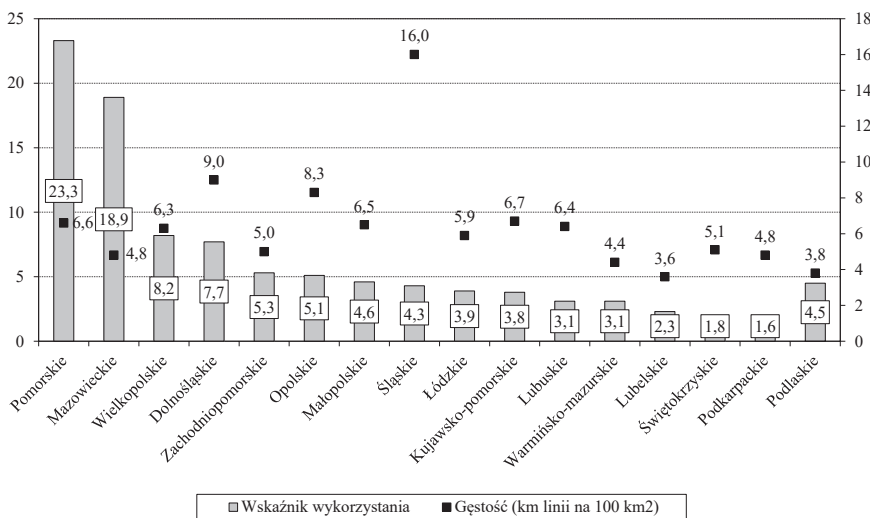
⁵ Podejmując próbę porównania sytuacji na kolei w poszczególnych województwach, UTK wprowadził „wskaźnik wykorzystania”. Liczy się go jako iloraz liczby podróży pociągami pasażerskimi (podawanych w statystykach jako liczba pasażerów) oraz liczby mieszkańców danego obszaru. W Polsce kształtuje się on na poziomie 7,6 podróży na rok, czyli statystycznie w 2016 roku każdy Polak prawie osiem razy jechał pociągiem.

Wskaźnik wykorzystania równa się ilorazowi liczby pasażerów w Polsce i liczby mieszkańców Polski. Do obliczeń przyjęto liczbę pasażerów w 2016 r. - 292,5 mln oraz liczbę mieszkańców wg GUS ze stycznia 2016 r. - 38,4 mln. Obliczony w ten sposób wskaźnik wykorzystania wynosi 7,6 (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 2).

zajmuje województwo mazowieckie – 18,9 (spadek w stosunku do roku poprzedniego o 1,6%). Kolejne województwo – wielkopolskie – osiągnęło poziom 8,2 – wzrost odpowiednio o 6,7%. Czwarte w kolejności województwo dolnośląskie charakteryzowało się wskaźnikiem wykorzystania niewiele powyżej średniej, na poziomie 7,7 (wzrost o 17,4% w stosunku do roku 2015). W pozostałych województwach poziom wykorzystania jest poniżej średniej (*Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce 2017*, s. 3), co przedstawiono na wykresie 3.

Wykres 3

Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w poszczególnych województwach



Źródło: *Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce* (2017, s. 5).

Dwa województwa – pomorskie i mazowieckie – charakteryzują się o wiele wyższym niż pozostałe wskaźnikiem wykorzystania (na poziomie odpowiednio 23,3 i 18,9). Efektywność wykorzystania kolei w tych województwach wynika m.in. z rozbudowanego systemu kolei aglomeracyjnych. Podróż koleją jest tam bardzo dobrą alternatywą dla zakorkowanych dróg w dużych miastach.

Sieć kolejowa jest stosunkowo dobrze rozwinięta wewnątrz i wokół obu aglomeracji i jest rozwijana przez modernizację oraz budowę nowych linii i przystanków kolejowych. Na tych sieciach istnieją najlepsze w Polsce oferty kolei aglomeracyjnych. Średnia gęstość eksploatowanych linii kolejowych normalnotorowych w Polsce wynosi 6 km na 100 km² (poniżej średniej – na wschodzie kraju, powyżej średniej – na zachodzie, co wynika głównie z uwarunkowań historycznych).

Największa gęstość występuje w województwie śląskim (16 km linii na 100 km²), gdzie wskaźnik wykorzystania wynosi 4,3 przejazdów rocznie. Na znacznie niższą niż średnia wysokość wskaźnika na tym obszarze wpływa dobrze rozwinięta sieć dróg, ułatwiających komunikację między przyległymi do siebie miastami w konurbacji górnośląskiej. Kolejnymi powodami mogą być zły stan infrastruktury liniowej, problemy z przepustowością i niska prędkość handlowa pociągów.

Wyniki przedstawionych badań wskazują, że do najważniejszych czynników poprawy konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych należą:

1. Produkt (oferta) odpowiednio dostosowany do potrzeb regionu, który powinien:
 - efektywnie wykorzystywać coraz bardziej nowoczesny tabor oraz coraz lepszą infrastrukturę,
 - obejmować przede wszystkim przemyślaną konstrukcję rozkładu jazdy (odpowiednio dostosowane godziny odjazdu, cykliczność rozkładu jazdy i częstotliwość kursowania pociągów),
 - oferować odpowiedni poziom obsługi,
 - zawierać szeroką ofertę wspólnego biletu na wszystkie środki transportu.
2. Infrastruktura oraz usytuowanie przystanków w sposób umożliwiający skorzystanie z nich przez możliwie największy potok podróżnych, a także dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych. Należy pamiętać, że nawet odpowiednio gęsta, lecz niedostosowana infrastruktura nie zachęci pasażerów do korzystania z przewozów kolejowych. W miejscach, w których trudno dostosować infrastrukturę kolejową, należy postawić na intermodalność (np. budowa parkingów w formule *parkuj i jedź*, rowery miejskie, dostosowanie rozkładu pociągu do autobusów miejskich lub tramwajów).
3. Przegląd i wykorzystanie rozwiązań stosowanych w krajach, gdzie kolej realnie konkuruje z samochodami osobowymi. Porównanie Polski z innymi krajami UE pokazuje, że kolej dysponuje potencjałem dającym możliwość zwiększenia jej wykorzystania w przewozach pasażerskich.

Pasażerowie oczekują obecnie wygodnych i funkcjonalnych pociągów, odpowiedniej infrastruktury punktowej (dworce, stacje, przystanki), zintegrowanych węzłów przesiadkowych, właściwego poziomu obsługi, a przede wszystkim rozkładu jazdy dostosowanego do ich potrzeb i jednego biletu na jedną podróż⁶. Kolej jest systemem, w którym każdy jego element ma znaczenie i może wpływać na ostateczny wybór środka transportu przez pasażerów (*Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian 2017*, s. 42).

Podsumowanie

Biorąc pod uwagę kierunki ewolucji konsumpcji pasażerskich usług transportowych, można stwierdzić, że działania, które powinny być podjęte, aby pozyskać nowych pasażerów

⁶ Do głównych powodów wyboru przez pasażerów, samochodu osobowego zamiast komunikacji publicznej należą (jak wspomniano wcześniej): zbyt duża odległość do najbliższego przystanku/stacji, niedostosowany rozkład jazdy komunikacji, zbyt długi czas przejazdu oraz komfort podróży (*Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce, etap III – raport końcowy 2015*, s. 37).

rów wiążą się z tworzeniem gęstej sieci połączeń o charakterze cyklicznym, udostępnieniem połączeń w obrębie węzłów przesiadkowych oraz oferowaniem biletu, który oprócz podróży koleją (realizowanej przez różnych przewoźników), uprawnia również do korzystania z pozostałych rodzajów transportu publicznego (tramwaj, autobus).

Kluczowe znaczenie ma również nowoczesny, bezpieczny i dostosowany do osób niepełnosprawnych tabor, w którym pasażer może efektywnie wykorzystać czas podróży, korzystając z dostępu do Internetu, systemów informacji pasażerskiej i profesjonalnej obsługi przez personel przewoźników.

Bibliografia

- Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce, etap III – raport końcowy* (2015), Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS, Jachranka.
- Bąkowski W., Szewczuk A. (red.) (2000), *Strategie konkurencyjności na rynku transportowym*, Ogólnopolska Konferencja Naukowa „Ekstra 2000”, Fundacja na rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Bergel I. (2005), *Analiza i ocena konkurencyjności międzynarodowych i międzyregionalnych przewoźników pasażerskich*, (w:) Paprocki W., Pieriegud J. (red.), *Wpływ procesów demonopolizacji i konsolidacji w transporcie na sprawność i efektywność jego funkcjonowania*, SGH, Warszawa.
- Długosz J. (2009), *Systemy transportowe, transport intermodalny*, (w:) Kisperska-Moroń D., Krzyżaniak S. (red.), *Logistyka*, „Biblioteka Logistyka”, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
- Engelhardt J. (2007), *Transport kolejowy*, (w:) Liberadzki B., Mindur L. (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa – Radom.
- Gołębska E. (red.) (2010), *Kompendium wiedzy o logistyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Gorynia M., Łązniewska E. (red.) (2009), *Kompendium wiedzy o konkurencyjności*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian* (2017), Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
- Paprocki W. (1996), *Marketing usług kolejowych*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Rosa G. (2013), *Konkurencja na rynku usług transportowych*, C.H. Beck, Warszawa.
- Tkaczyk T.P. (1990), *Rynek, konkurencja i jej wspieranie*, IFGN SGH, Warszawa.
- Tomanek R. (2002), *Konkurencyjność transportu miejskiego*, „Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach”, Katowice.
- Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce* (2017), Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
- Wyszomirski O. (red.) (1994), *Rynek przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Wyszomirski O. (1998), *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/pasazerowie-wyrazili-opinie-i-preferencje-dotyczace-rozkladu-jazdy-pkp-intercity.html> [dostęp: 20.11.2017].

Competitiveness of Railway Passenger Transport in the Light of Communication Behaviour of Poles

Summary

The paper is an attempt to present the evolution of passenger transport services consumption. The objective of the paper is to indicate the possibility of improving the competitiveness of railway passenger transport in relation to the analysis of communication behaviours of Poles, characterised by such categories as preferences and reasons for the use of individual means of transport, the manner and scope of their use, purpose, average time and distance of travel, frequency of travel. The method adopted for the realisation of the objective is the desk research method, taking into account the available literature and the results of secondary research published by the Office of Rail Transport and the Central Statistical Office. This research opens new possibilities for carriers as regards an analysis of the expectations of service customers and adapting to them accordingly. The research area includes mass passenger transport (rail and road carriers) and individual passenger cars in regional and agglomeration terms in Poland.

Key words: rail transport, passenger transport, competition, communication behaviours.

JEL codes: D 12, L 91, L 92, R41

Конкуренентоспособность железнодорожных пассажирских перевозок в свете транспортного поведения поляков

Резюме

Статья – попытка указать эволюцию потребления пассажирских транспортных услуг. Ее цель – указать возможности повышения конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к анализу транспортного поведения поляков, характеризуемого такими категориями, как предпочтения и поводы использования отдельных средств транспорта, способ и диапазон их использования, цель, расстояние и частотность поездок. В осуществлении цели приняли метод *desk research*, учитывающий доступную литературу и результаты вторичных исследований, публикуемых Управлением железнодорожного транспорта и ЦСУ, которые открывают новые возможности для перевозчиков в области анализа ожиданий клиентов и приспособления к ним. В качестве сферы изучения приняли массовые пассажирские перевозки (железнодорожных и шоссейных перевозчиков) и индивидуальные на легковых машинах в региональном и агломерационном разрезе в Польше.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, перевозки пассажиров, конкурентоспособность, транспортное поведение.

Коды JEL: D12, L91, L92, R41

Artykuł zaakceptowany do druku w kwietniu 2018 roku

Afiliacja:

prof. dr hab. Grażyna Rosa

Uniwersytet Szczeciński

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

Katedra Marketingu Usług

ul. Cukrowa 8

71-004 Szczecin

e-mail: grazyna.rosa@wzieu.pl