

**Tomasz Kwarciański**

Uniwersytet Szczeciński

# **DOSTĘPNOŚĆ USŁUG TRANSPORTOWYCH JAKO KRYTERIUM OCENY PUBLICZNEGO REGIONALNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO**

## **Wprowadzenie**

W ostatnim okresie coraz większego znaczenia nabiera w ekonomice transportu zagadnienie transportu regionalnego. Rosnące zainteresowanie funkcjonowaniem transportu jest zauważane od przyjęcia w Polsce nowego podziału administracyjnego, określającego terytorialnie 16 nowych województw (1999 r.). Należy także zwrócić uwagę na duży wpływ polityki regionalnej UE na rozwój regionu, którego ważnym czynnikiem jest transport. Przystąpienie Polski do UE także wywarło duży wpływ w tym zakresie, ponieważ transport uznawany jest za ważny czynnik konkurencyjności regionu. Ponadto widać coraz większe angażowanie władz samorządowych w finansowanie oraz organizację transportu w regionie, szczególnie pasażerskiego.

Dostępność transportową można uznać za jeden z mierników oceny transportu. Jej pomiar jest oparty na analizie infrastruktury transportu. Można przyjąć ogólną tezę zakładającą, że poprawa dostępności jest warunkowana rozwojem, rozbudową bądź modernizacją infrastruktury transportu.

W obszarze analizy związanej z dostępnością transportową mieszczą się pojęcia „dostępności usług transportowych” oraz „dostępności komunikacyjnej”. Trzeba przyznać, że analiza tych pojęć nie jest tak szeroko traktowana w literaturze przedmiotu, jak ogólne zagadnienie dostępności transportowej. Celem opracowania jest analiza zagadnienia dostępności usług transportowych w odniesieniu do przewozów pasażerskich jako kryterium oceny systemu transportowego w regionie. Szerzej odnoszono wątki teoretyczne i praktyczne do transportu samochodowego oraz kolejowego uznając je za podstawowe elementy współtworzące wewnętrzny regionalny system transportowy.

## Istota dostępności usługi transportowych

Obecnie w teorii oraz w badaniach empirycznych większą wagę przywiązuje się do zagadnienia dostępności transportowej, które można uznać za najszerze w analizowanej problematyce dostępności. Warunkiem rozwoju dostępności transportowej danego obszaru jest przede wszystkim poprawa infrastruktury liniowej transportu. Natomiast warunkiem rozwoju dostępności usług transportowych jest rozwój oraz wzrost liczby punktów transportowych, a także rozwój oferty przewozowej.

Zagadnienie dostępności usług transportowych jest jeszcze stosunkowo mało rozpowszechnione w ekonomicznej teorii transportu, choć pewne odniesienia z tego zakresu można znaleźć w literaturze przedmiotu już w latach 60. ubiegłego wieku. Dotyczyły one gęstości sieci komunikacyjnej, a w szerszym zakresie badania potrzeb przewozowych w regionie<sup>1</sup>. Należy podkreślić dużą rangę, jaką przypisywano już w tym okresie czynnikowi czasu. Warto przytoczyć także pojęcie komunikacji regionalnej, którą odnoszono do terytorium województwa. Jej funkcją było łączenie ośrodków przemysłowych, kulturalnych, a także miast powiatowych z miastem wojewódzkim. Stąd też linie mają bardzo często układ promienisty. Długość linii regionalnych została przyjęta w przedziale 45-150 km<sup>2</sup>, a relatywnie niski udział w przewozach regionalnych odgrywały codzienne dojazdy do pracy oraz do szkół.

Dostępność usług transportowych należy odnieść do jakości organizacji procesu transportowego, a jednocześnie podkreślić, że nie jest cechą usługi transportowej. P. Małek zauważa, że dostępność usług transportowych jest relacją przestrzenną między ośrodkiem pojawienia się potrzeby transportowej a rozmieszczeniem produkcji transportowej. Poprawa dostępności usług transportowych warunkowana jest zwiększeniem na sieci liczby punktów transportowych<sup>3</sup>.

Dostępność usług transportowych jest związana z dwoma wskaźnikami:

1. Wielkością obszaru ciężenia. Wskaźnik ten można obliczyć dzieląc powierzchnię przez liczbę punktów transportowych.
2. Spójnością systemu transportowego. Wyrażona jest powiązaniem różnych gałęzi transportu ze sobą, co umożliwia wykorzystanie różnych gałęzi transportu w podróży. Innym jest wskaźnik odzwierciedlający iloraz punktów transportowych jednej gałęzi (np. transportu kolejowego) z inną gałęzią (np. transportu samochodowego)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Zob. J. Kubalski, P. Małek, K. Mroczek, Komunikacja autobusowa, WKiŁ, Warszawa 1968.

<sup>2</sup> Przyjęcie zbliżonej odległości dla linii regionalnych jest także obecnie wykorzystywane przez GUS (50-160 km).

<sup>3</sup> P. Małek określa punkt transportowy jako stały ośrodek sieci transportowej.

<sup>4</sup> P. Małek, *Ekonomika transportu*, PWE, Warszawa 1977, s. 142.

Analizując dostępność usług transportowych dwóch podstawowych gałęzi transportu obsługujących potrzeby transportowe regionu należy podkreślić relatywnie niską dostępność usług transportu kolejowego. W praktyce dostępność bezpośrednia jest oceniana na poziomie 2-3 km<sup>5</sup>. Zwiększanie dostępności usług transportu kolejowego jest możliwe poprzez lokalizację w pobliżu dworca kolejowego przystanku autobusowego. Ogólnie należy podkreślić dużą rozbieżność w elastyczności kształtowania tras oraz punktów transportowych przez obie gałęzie transportu. Dużo wyższa jest ona w przypadku transportu samochodowego.

Obok właściwej infrastruktury transportu, w tym jej lokalizacji czynnikiem zapewniającym wzrost integracji między gałęziami transportu jest właściwa organizacja usług transportowych, zapewniająca ich integrację tak, aby czas przyjazdu jednego środka transportu i odjazdu drugiego był do zaakceptowania przez pasażera. Znaczna odległość pomiędzy punktami transportu zwiększa czas związany z przemieszczeniem się pomiędzy punktami transportu. Miarą stopnia skomunikowania jest stopień integracji<sup>6</sup>. Może on przybrać wartość od 1 (co oznacza pełną integrację transportu kolejowego i samochodowego – interwał czasu pomiędzy nimi będzie mniejszy niż 45 min.) do 0 (co oznacza, że żaden pociąg nie jest skomunikowany z autobusem – interwał czasu jest większy niż 45 min.<sup>7</sup>).

Powyższe wskaźniki można rozszerzyć o liczbę ludności przypadającą na punkt transportowy oraz czas odzwierciedlający poziom spójności systemu transportowego. Ważna jest także analiza wymiaru ekonomicznego usługi transportowej dla klienta, w tym przypadku (uwzględniając taryfę degresywną) możliwość skonstruowania spójnego systemu transportowego umożliwiającego zakup „wspólnego” biletu odpowiadającego całej trasie podróży realizowanego przez różnych operatorów. Wobec rosnącego znaczenia informacji ważna jest kwestia dostępności informacyjnej.

Jako zbieżne z zagadnieniem dostępności usług transportowych można uznać pojęcie „postulatu dostępności transportowej”. Według W. Grzywacza, postulat ten charakteryzuje pożądaný stan dostępu do punktu transportowego poszczególnych gałęzi transportu. Infrastruktura liniowa transportu sama w sobie nie realizuje postulatu dostępności, gdyż klienci transportu mogą z niej skorzystać jedynie za pośrednictwem punktów transportowych. Zastrzeżenie to nie od-

<sup>5</sup> Zob. B. Bogdaniuk, Integracja pasażerskiego transportu regionalnego warunkiem rewitalizacji linii kolejowych, w: Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego, red. J. Łacny, Wyższa Szkoła Gospodarki, Bydgoszcz 2008, s. 73.

<sup>6</sup> Ibid., s. 74.

<sup>7</sup> Ważnym czynnikiem poprawiającym ocenę przez podróżnego dostępności usług transportowych jest rytmiczność w ofercie usługowej. Ponadto ważne są komfort podróży oraz integracja rozkładu jazdy z potrzebami transportowymi społeczeństwa.

nosi się do użytkowników transportu indywidualnego, których potrzeby transportowe realizowane są w następstwie dostępu do infrastruktury liniowej (droga kołowa).

Ważną rolę w kształtowaniu dostępności usług transportowych w Polsce odgrywa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 r.<sup>8</sup>. Ustawa ta określa zasady organizacji i funkcjonowania pasażerskich przewozów regularnych m.in. dla transportu kolejowego oraz samochodowego. Jako istotne dla problematyki dostępności usług transportowych można uznać zdefiniowanie przewozu o charakterze użyteczności publicznej jako powszechnie dostępnej usługi transportowej w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywanej przez operatora w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności danego obszaru.

Dotychczasową analizę dostępności usług transportowych odnoszono do infrastruktury transportu oraz organizacji procesu transportowego. Ważne miejsce w poruszanej problematyce odgrywają również przedsiębiorstwa transportowe. Kształtując podaż usług transportowych warunkują właściwą dostępność usług transportowych. Ważna w tym zakresie jest również suprastruktura transportu – jej liczba oraz jakość. Na polskim rynku usług transportowych widać w tym zakresie zmiany. Dużym problemem, wynikającym z charakteru pracy transportu jest właściwe dopasowanie środków transportu do bardzo zróżnicowanych w trakcie trwania procesu transportowego potrzeb. Stąd też na części trasy występuje zbyt mała w stosunku do potrzeb pojemność środków transportu. U przewoźników transportowych można także zauważyć zmiany wynikające z racjonalizacji kosztów, np. ze stawek dostępu do infrastruktury, kosztów przeglądów wagonów, zamiany autobusów na mniejsze środki transportu itd. W krytycznych momentach taka sytuacja powoduje bardzo drastyczne obniżenie jakości oferowanych usług, a czasem brak możliwości skorzystania z usług transportowych.

## **Dostępność usług transportowych w świetle dokumentów z obszaru polityki transportowej**

W ogólnie dostępnym projekcie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)<sup>9</sup> znalazły się zapisy potwierdzające istotny wpływ, jako impulsu rozwojowego, dostępności w czasie oraz przestrzeni usług trans-

<sup>8</sup> Ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.

<sup>9</sup> Zob. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – projekt, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, marzec 2011.

portowych. Jak słusznie zauważają autorzy projektu Strategii, w polskiej statystyce brakuje danych umożliwiających określenie poziomu dostępności usług transportowych lub sposobu jej pomiaru (np. spójności, obszaru ciężenia), choć dorobek teoretyczny umożliwiłby prowadzenie takich badań. Przede wszystkim brakuje informacji dotyczących transportu samochodowego o liczbie realizowanych linii, kursach, autobusach uczestniczących w przewozach, liczbie pasażerów, wykonywanej pracy przewozowej, np. dane GUS obejmują przedsiębiorstwa o liczbie zatrudnionych powyżej 9, co stanowi około 4% przewoźników<sup>10</sup>.

Przy analizie dostępności usług transportowych warto zwrócić uwagę na liczbę pasażerów korzystających z transportu publicznego. W latach 2003-2009 spadała ona w transporcie samochodowym (autobusy i autokary) z 823 do 613 mln<sup>11</sup>, a w transporcie kolejowym oscylowała między 260 a 290 mln – po drastycznym spadku z początku lat 90. W tym samym okresie bardzo dynamicznie rosła liczba pasażerów wykorzystujących transport lotniczy (o 170%). Należy podkreślić stosunkowo niskie wykorzystywanie samochodu osobowego przez pasażerów, ponieważ średnia liczba osób w samochodzie (wskaźnik zapelniania samochodu) wyniosła 1,2, a przy przewozach międzynarodowych 2,5.

Proces liberalizacji rynku usług kolejowych spowodował niewielkie zmiany podażowe. Nawet po otwarciu rynku (2007 r.) nie widać ze strony nowych podmiotów chęci do wejścia na rynek<sup>12</sup>. Na koniec 2010 r. operatorami w tej gałęzi były: dwie spółki z PKP (PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska S.A.), pięć spółek samorządowych (Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. zo.o., Koleje Dolnośląskie S.A.), dwie spółki koncernu DB (DB Schenker Rail Polska S.A., Usedomer Baederbahn GmbH)<sup>13</sup>. W 2011 r. liczba operatorów, którzy oferują usługi transportowe w zakresie przewozów pasażerskich, według oceny UTK wzrosła do 13 (w tym 3 okazjonalnie)<sup>14</sup>. Ogółem w Polsce Urząd Transportu Kolejowego wydał 35 licencji na przewozy osób<sup>15</sup>.

Strategie dotyczące rozwoju transportu, w tym publicznego transportu pasażerskiego przygotowywane są także na poziomie regionalnym. Przykładem

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Dane dla przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 osób.

<sup>12</sup> Niektóre województwa (np. zachodniopomorskie) zapowiadają uruchomienie własnej spółki przewozowej.

<sup>13</sup> Zob. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ..., op. cit., s. 12.

<sup>14</sup> Są to obok wyżej wymienionych Koleje Wielkopolskie oraz Arriva RP. Zob. Rynek transportu kolejowego. Przewozy pasażerskie w I półroczu 2011, Urząd Transportu Kolejowego, Departament Regulacji Transportu Kolejowego, Wydział Analiz i Monitoringu Rynku Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2011.

<sup>15</sup> Zob. A. Stefańska, Przybywa pasażerskich przewoźników kolejowych, „Rzeczpospolita” 2011, nr 254, s. B 10.

może być przygotowany przez Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu dokument pt. „Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku”<sup>16</sup>. W dokumencie tym przedstawiono m.in. analizę uwarunkowań funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, diagnozę jego obecnej sytuacji (w zakresie transportu samochodowego oraz kolejowego), tendencje rozwojowe, a także finansowanie rozwoju transportu publicznego. Z punktu widzenia dostępności usług transportowych ważnym zagadnieniem jest obowiązek służby publicznej w transporcie (PSO). Realizacja usług transportowych w takim systemie warunkowana jest stopniem ich dofinansowania. Źródłem finansowania mogą być budżet państwa bądź też budżety samorządowe. Do charakteru usług transportu publicznego w województwie zachodniopomorskim odnosi się też inny dokument strategiczny pt. „Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020”<sup>17</sup>. Jedną z cech nowego systemu ma być integracja systemu biletowego, informacyjnego oraz rozkładu jazdy w zakresie różnych gałęzi transportu. Można przyjąć, że podjęcie takich działań będzie sprzyjać poprawie dostępności usług transportowych na terenie województwa zachodniopomorskiego.

## Zakończenie

Dostępność usług transportowych można uznać za jeden z podstawowych czynników wpływających na wybór sposobu przemieszczania się. Wybór ten najczęściej obejmuje środek transportu publicznego lub motoryzację indywidualną. Proste statystyki obrazujące liczbę przewożonych pasażerów pozwalają na stwierdzenie, że transport publiczny nie jest skuteczną alternatywą dla motoryzacji indywidualnej, nawet wobec nasilającego się zjawiska kongestii. Wydaje się, że niezbędnych działań obejmujących poprawę pozycji konkurencyjnej regionalnego transportu publicznego należy upatrywać w działaniach obejmujących kwestie organizacyjne, w tym w szczególności poprawiające spójność, wprowadzenie rytmiczności oraz finansowe (wspólna taryfa).

---

<sup>16</sup> Zob. Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020. (wersja po konsultacjach społecznych), OBET Sp. z o.o., Warszawa-Szczecin 2008.

<sup>17</sup> Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin, grudzień 2005.

## **ACCESSIBILITY OF TRANSPORT SERVICES AS CRITERION MEASURE OF PUBLIC REGIONAL TRANSPORT SYSTEM**

### **Summary**

Transport accessibility can be considered as one of the assessment measure of transport. It should be stressed that its measurement is based on the analysis of transport infrastructure. The general thesis can be accepted which assumes that improving accessibility is conditioned by the development, expansion or modernization of transport infrastructure.

In the analysis associated with the transport accessibility is the concept of accessibility of transport services and communication accessibility. It must be admitted that the analysis of these concepts is not as widely regarded in the literature as the general problem of transport accessibility.

Accessibility of transport services is conditioned by an area of gravity, cohesion, transport system, number of transport points, transport suprastructure and organization of the carriage process.