

Grażyna Rosa

Transport pasażerski w Polsce jako czynnik rozwoju turystyki krajowej

Ekonomiczne Problemy Turystyki nr 3 (27), 99-112

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Grażyna Rosa*

Uniwersytet Szczeciński

TRANSPORT PASAŻERSKI W POLSCE JAKO CZYNNIK ROZWOJU TURYSTYKI KRAJOWEJ

Streszczenie

W artykule zawarto syntetyczną analizę turystyki krajowej w Polsce, wskazano najpopularniejsze środki transportu wykorzystywane przez turystów w Polsce w 2013 r., omówiono główne cechy i znaczenie transportu pasażerskiego w rozwoju turystyki krajowej na tle konkurencji poszczególnych gałęzi transportu oraz wskazano kierunki jego rozwoju.

Słowa kluczowe: transport pasażerski, turystyka krajowa.

Wprowadzenie

Jednym z czynników rozwoju turystyki krajowej w Polsce jest satysfakcja usługobiorców – turystów zarówno krajowych jak i zagranicznych. Kształtuje ją wiele czynników, wśród których znajduje się transport pasażerski realizowany przy wykorzystaniu różnych środków transportu. Z badań publikowanych przez POT wynika, że dla 49% turystów krajowych transport jest istotnym czynnikiem kształtowania satysfakcji z pobytu w Polsce, a 57% jest z niego zadowolonych (to nieznacznie ponad połowa badanych, co jest dobrym wynikiem, biorąc pod uwagę fakt, że 29% nie korzysta z transportu lokalnego).

* Adres e-mail: grazyna.rosa@wzieu.pl.

Dla 76% turystów zagranicznych możliwość dojazdu do Polski jest ważnym czynnikiem kształtowania satysfakcji z pobytu w Polsce, a dla 66% ważny jest transport lokalny. Zadowolenie z realizacji tych czynników deklaruje odpowiednio 82 i 70% (12% nie korzysta z transportu lokalnego)¹.

Celem artykułu jest charakterystyka transportu pasażerskiego w Polsce na tle konkurencji międzygałęziowej w tym segmencie rynku usług transportowych jako jednego z czynników rozwoju turystyki krajowej.

1. Turystyka krajowa² w Polsce

W 2010 r. Polacy wzięli udział w 33,9 mln krajowych podróży turystycznych (o 10% więcej niż w 2009 r.); prawie 40% stanowiły długookresowe, a ponad 60% – krótkookresowe. Osoby uczestniczące w podróżach na 5 i więcej dni wyjeżdżały na dłużej niż rok wcześniej. Poziom uczestnictwa mieszkańców Polski w wieku 15 i więcej lat w podróżach krajowych był o 2 punkty procentowe niższy niż w 2009 r. Złożył się na to znaczny spadek uczestnictwa w krajowych wyjazdach długookresowych (na 5 i więcej dni) oraz niewielki wzrost uczestnictwa w krajowych wyjazdach krótkookresowych (na 2–4 dni)³.

Według szacunków Instytutu Turystyki w pierwszych trzech kwartałach 2011 r. Polacy wzięli udział w 24,1 mln krajowych podróży turystycznych, czyli mniejszej liczbie niż w pierwszych trzech kwartałach 2010 r. Obserwowano większy spadek liczby podróży długookresowych (o 12%) niż krótkookresowych (o 8%). W pierwszych trzech kwartałach 2011 r. Polacy uczestniczący

¹ *Satysfakcja turystów 2013*, raport z badania przeprowadzonego przez PBS Sp. z o.o. na zlecenie Polskiej Organizacji Turystycznej, Sopot–Warszawa, wrzesień 2013, www.pot.gov.pl/dane-i-wiedza/badania-i-analzy/ (10.12.2013).

² Pojęcie stosowane w badaniach statystycznych statystyki publicznej, GUS, www.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-960.htm (8.12.2013), oznacza podróże w granicach państwa członkowskiego odbywane przez odwiedzających będących rezydentami tego państwa członkowskiego. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 692/2011 z 6 lipca 2011 r. w sprawie europejskiej statystyki w dziedzinie turystyki i uchylające dyrektywę Rady 95/57/WE, OJ L 192, 22/07/2011 P. 17–32.

³ *Uczestnictwo Polaków w turystyce*, <http://www.intur.com.pl> (10.12.2013).

w podrózach na 5 i więcej dni wyjeżdżali na krótszy okres niż w poprzednim roku, natomiast wyjeżdżający na 2–4 dni – na podobny⁴.

Według szacunków Active Group w pierwszym półroczu 2013 r. zaobserwowano tendencję wzrostową odnoszącą się do poziomu uczestnictwa mieszkańców Polski we wszystkich rodzajach podróży. Największe wzrosty zarejestrowano w uczestnictwie w krajowych wyjazdach długookresowych⁵. Polacy rocznie biorą udział w 30 mln podróży turystycznych po kraju – krótszych niż kiedyś, ale za to częstszych. Wybierają podróże krajowe przede wszystkim ze względu na walory przyrodnicze kraju i coraz bogatszą ofertę imprez kulturalnych. Wiele miast i miejscowości stawia również na turystykę biznesową⁶.

Samolot, samochód osobowy oraz pociąg – to trzy najczęściej wybierane środki transportu obcokrajowców do Polski. Na terenie kraju turyści zagraniczni najczęściej poruszali się, korzystając z samochodu osobowego, a rzadziej niż przed rokiem korzystali z pociągów. Turyści krajowi, chcąc dotrzeć do miejsca wypoczynku, najczęściej wybierali samochód osobowy lub/i pociąg⁷.

W tabeli 1 przedstawiono szczegółowe informacje (wyniki badań) dotyczące wykorzystania poszczególnych środków transportu przez turystów krajowych i zagranicznych.

Zróznicowanie w wykorzystaniu poszczególnych środków transportu wiąże się również z preferencjami poszczególnych segmentów turystów wyłonionych ze względu na wiek. Im turysta starszy, tym bardziej preferuje samochód indywidualny i samolot, natomiast im młodszy, tym częściej podróżuje pociągiem i autobusem. Prawdopodobnie dotyczy zarówno turystów krajowych, jak i zagranicznych podróżujących po Polsce.

⁴ www.intur.com.pl/statystyka.htm (10.12.2013).

⁵ Badania wykonane przez Activ Group na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki w ramach Programu Badań Statystycznych Statystyki Publicznej na rok 2013 – temat nr 1.30.06(099) „Aktywność turystyczna Polaków”, www.d1dmfej9n5lgmh.cloudfront.net (10.12.2013).

⁶ *Turystyka krajowa rośnie dzięki promocji*, <http://www.rp.pl/arttykul/1038229.html> (10.12.2013).

⁷ *Satysfakcja turystów 2013...*

Tabela 1

Najpopularniejsze środki transportu wykorzystywane przez turystów
w Polsce w 2013 r. (w %)

Środki transportu	Turyści krajowi [%]			Turyści zagraniczni [%]		
	do 26 lat	27–39 lat	40 lat i więcej	do 26 lat	27–39 lat	40 lat i więcej
samochód	41	63	65	29	40	47
	36	57	56	43	55	52
pociąg	44	26	22	40	25	27
	18	10	5	35	27	23
autobus/bus	29	13	13	34	22	24
	43	21	22	56	39	26
samolot	0,4	1		47	35	38
	1	1		4	4	7
autokar wynajęty	10	6	5	7	5	8
	11	5	7	10	3	7
rower/motocykl	2	16	7	1	5	1
	12			17	13	8
prom/statek	5	17	13	1	0	
				7	5	3
tramwaj	13	5	5	1	2	4
inny	0,4			1		1
	1	3	4	1	1	3
nie korzystał	9	6	7	6	5	7

Środek transportu do Polski

Środek transportu na terenie Polski (szare tło)

Źródło: *Satysfakcja turystów 2013*, raport z badania przeprowadzonego przez PBS Sp. z o.o. na zlecenie Polskiej Organizacji Turystycznej, Sopot–Warszawa, wrzesień 2013, www.pot.gov.pl/dane-i-wiedza/badania-i-analizy/ (10.12.2013).

2. Podaż i popyt na rynku pasażerskich usług transportowych

Podaż usług w przewozach osób jest realizowana zarówno przez przedsiębiorstwa transportowe, jak i biura podróży dysponujące własnym taborem, agencje turystyczne i inne organizacje dążące do zaspokojenia popytu zgłaszanego przez potencjalnych i realnych nabywców. „Biura podróży udzielają potencjalnym klientom porad w zakresie możliwości odbycia podróży, dokonują rezerwacji miejsc, sprzedają bilety uprawniające do odbycia podróży, organizują dowóz/odwóz, np. do i z ośrodka wczasowego, hotelu, pomagają

w załatwieniu formalności paszportowych, wizowych i celnych oraz organizują pobyt w kraju docelowym”⁸. W zakresie ich obowiązków znajduje się również promocja oferowanych usług, dystrybucja rozkładów jazdy i materiałów reklamowych.

Na wielkość popytu na przewozy pasażerów wpływają: liczba i struktura ludności, wielkość środków na wydatki konsumpcyjne i preferencje w przeznaczaniu tych środków na usługi poszczególnych form transportu, dostępność i koszty eksploatacji samochodów, jakość usług oferowanych przez transport zbiorowy, dostępność usług, ceny biletów⁹.

Jednocześnie można zaobserwować czynniki wpływające na wzrost popytu na przewozy pasażerskie (szczególnie komunikacją indywidualną) na skutek¹⁰:

- a) światowej integracji społecznej, kulturowej i zawodowej (McLuhanowska tendencja „świat – wspólna wioska”¹¹);
- b) wzrostu stopy życiowej społeczeństwa i związanej z tym skłonności do podróżowania;
- c) rozwoju turystyki;
- d) likwidacji ograniczeń w ruchu ludności;
- e) rozbudowy osiedli mieszkaniowych na obrzeżach dużych aglomeracji;
- f) rozwoju szkolnictwa i potrzeby uzyskania wykształcenia;
- g) rosnącej liczby podróży służbowych (do central firm, w celu utrzymania kontaktów z klientami i kooperantami, w celu podnoszenia kwalifikacji przez pracowników za pomocą szkoleń, zdobywania certyfikatów) – turystyki biznesowej.

⁸ D. Rucińska, *Marketingowe kształtowanie rynku usług transportowych*, Wyd. UG, Gdańsk 2001, s. 42.

⁹ Por. *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, projekt, MT, Bi GM, Warszawa, sierpień 2012 r., s. 37–38.

¹⁰ G. Rosa, *Konkurencja na rynku usług transportowych*, C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 71.

¹¹ M. McLuhan prezentuje ideę globalizacji, określając świat jako globalną wioskę. Globalizacja oznacza, że świat lub gospodarka ma charakter niepodzielny, neutralny, zintegrowany w znaczeniu ogólnoswiatowym. M. McLuhan, *Understanding Media – The Technological Extension of Man*, McGraw – Hill, New York 1964.

3. Konkurencja w przewozach pasażerów

Obserwacja rynku i przeprowadzona analiza wykazały, że konkurencja w przewozach pasażerów obejmuje głównie następujące gałęzie transportu:

- a) samochodowy i kolejowy;
- b) kolejowy na dalekie odległości (międzyaglomeracyjny), i lotniczy obsługujący relacje międzyregionalne,
- c) samochodowy i lotniczy na średnich dystansach, w tym obsługujący relacje międzyregionalne.

Z punktu widzenia liczby przewiezionych pasażerów można stwierdzić, że w ujęciu międzygałęziowym najbardziej konkurencyjną gałęzią transportu jest transport samochodowy, szczególnie motoryzacja indywidualna. Nie ma jednak możliwości porównania tych cen na podstawie dostępnych statystyk, ponieważ nie uwzględniają one transportu indywidualnego. Analiza rynku wykazała, że w segmencie przewozów pasażerskich konkuruje się głównie ceną, dostępnością, bezpośredniością i czasem.

Zmiany cen i wzajemne relacje w poszczególnych gałęziach transportu zostały przedstawione w tabeli 2.

Analizując ceny pasażerskich usług transportowych w latach 2000–2010 przedstawione w tabeli 2, należy zwrócić uwagę na poziom wzrostu cen: w transporcie kolejowym, pociągiem osobowym (regionalnym) i porównywalnym transporcie autobusowym zwykłym – wzrost cen o ok. 60% porównywalny w obydwu gałęziach transportu. Ceny podróży pociągiem pośpiesznym (międzyregionalnym lub międzyaglomeracyjnym) wzrosły o ponad 40%, natomiast autobusem pośpiesznym (przyśpieszonym) – o ok. 30%. Cena podróży transportem lotniczym wzrosła natomiast bardzo niewiele – tylko o ok. 3% na trasie krajowej i wręcz spadła na trasie międzynarodowej. Jest to wynikiem pełnej liberalizacji tego rynku. Przejazdy taksówkami osobowymi są relatywnie drogie i choć ich cena wzrosła o ok. 20%, nadal są okazjonalnym środkiem transportu, głównie miejskiego.

Pogłębiona analiza wykazała, że przewoźnicy działający w różnych segmentach rynku przewozów pasażerskich uzupełniają się w liczbie połączeń bezpośrednich – jeżeli przewoźnicy kolejowi oferują dużą liczbę połączeń na analizowanych trasach, to przewoźnicy samochodowi z reguły oferują ich znacznie mniej, i odwrotnie. Transport lotniczy natomiast z reguły realizuje połączenia o charakterze biznesowym.

Tabela 2

Ceny^a wybranych usług w transporcie pasażerskim w latach 2000–2010

Wyszczególnienie	2000	2005	2009	2010
	w zł			
Bilet normalny na przejazd:				
pociągiem – kl. II:				
osobowym, na odległość 91–100 km	11,40	14,50	16,42	17,00
pośpiesznym, na odległość 181–200 km	28,80	34,03	38,00	39,00
autobusem:				
miejskim, jedenorazowy	1,59	1,94	2,20	2,23
zwykłym PKS, na odległość 41–50 km	6,54	8,48	9,70	10,06
pośpiesznym, na odległość 41–60 km	10,21	11,60	13,10	13,53
Przejazd taksówką osobową, taryfa dzienna – za 5 km	12,13	13,05	14,97	15,05
Bilet normalny na przelot samolotem PLL LOT SA w obie strony na trasie:				
Warszawa–Kraków ^b	995,10	952,30	1111,00	1027,00
Warszawa–Londyn	4778,00	4507,00	4692,00	4717,00

^a Przeciętne w grudniu.^b Ceny orientacyjne, PLL LOT, przed wylotem.

Mimo wykorzystania aktualnego źródła nazewnictwo poszczególnych usług zawartych w tabeli umownie tylko odpowiada usługom występującym na poszczególnych rynkach cząstkowych.

Źródło: *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2011*, GUS, Warszawa 2012, s. 445.

W tabeli 3 przedstawiono liczbę połączeń w poszczególnych gałęziach transportu między Warszawą a dużymi miastami (głównie wojewódzkimi) w Polsce.

Przeprowadzona analiza wykazała, że najwięcej połączeń oferuje transport samochodowy, dając najwięcej możliwości wyboru zarówno godziny wyjazdu, miejsca, jak i czasu przejazdu. W transporcie kolejowym stosunkowo często następują zmiany w rozkładzie jazdy, które w każdym roku obejmują likwidację kolejnych połączeń. Wynika to głównie z ich nierentowności na skutek konkurencji ze strony innych gałęzi transportu.

Tabela 3

Porównanie liczby połączeń bezpośrednich w poszczególnych rodzajach transportu pasażerskiego na wybranych trasach krajowych w ciągu doby

Lp.	Trasa Warszawa/miasto	Liczba połączeń				
		Transport kolejowy			Transport samochodowy	Transport lotniczy
		Na 11.07.12	Na 12.12.12	Na 12.12.13		
1	Białystok	11	10	7	17	–
2	Bydgoszcz	12	10	9	24	2
3	Gdańsk	11	9	6	29	10
4	Gorzów Wielkopolski	1	1	0	1	–
5	Katowice	18	22	12	11	2
6	Kielce	8	6	8	23	–
7	Kraków	21	20	13	12	5
8	Lublin	8	11	11	28	–
9	Łódź	22	26	24	11	–
10	Olsztyn	4	4	4	18	–
11	Opole	9	7	0	1	–
12	Poznań	18	20	13	6	6
13	Rzeszów	2	2	2	34	2
14	Szczecin	7	7	6	2	5
15	Toruń	10	8	8	23	–
16	Wrocław	17	14	8	11	10
17	Zielona Góra	1	2	2	2	–

W transporcie lotniczym brano pod uwagę tylko połączenia bezpośrednie pomiędzy miastami (11 września 2012 r.).

Transport samochodowy bez samochodów osobowych, uwzględniono tylko autokary rejsowe, autobusy, busy.

Transport kolejowy:

- połączenia liczone według starego rozkładu jazdy, który obowiązywał do 9 grudnia 2012 r.
- połączenia liczone według nowego rozkładu jazdy, który został wprowadzony z 8 na 9 grudnia 2012 r. i obowiązywał w sezonie 2012/2013, i kolejnego, wprowadzonego 12 grudnia 2013 r. i obowiązującego od 13 grudnia 2013 r. do marca 2014 r.

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 4 porównano średni czas podróży pomiędzy Warszawą a wybranymi miastami w Polsce.

Tabela 4

Porównanie czasu podróży poszczególnymi rodzajami transportu pasażerskiego na wybranych trasach krajowych

Lp.	Trasa Warszawa/wybrane miasto	Czas podróży – średni		
		Transport Kolejowy*	Transport samochodowy	Transport lotniczy
	Białystok	02:57	03:56	–
2	Bydgoszcz	03:34	05:07	01:00
3	Gdańsk	07:43	06:08	00:52
4	Gorzów Wielkopolski	05:38	07:15	–
5	Katowice	03:36	06:10	01:00
6	Kielce	03:27	03:18	–
7	Kraków	04:10	05:57	x
8	Lublin	02:35	03:15	–
9	Łódź	02:05	02:47	–
10	Olsztyn	05:30	03:49	–
11	Opole	05:40	06:05	–
12	Poznań	03:13	06:42	00:58
13	Rzeszów	05:56	04:59	01:00
14	Szczecin	06:01	09:15	01:12
15	Toruń	02:45	04:11	–
16	Wrocław	06:22	06:40	00:55
17	Zielona Góra	05:21	10:09	–

W transporcie lotniczym brano pod uwagę tylko połączenia bezpośrednie pomiędzy miastami (11 września 2012 r.).

Transport samochodowy bez samochodów osobowych, uwzględniono tylko autokary rejsowe, autobusy, busy.

Transport kolejowy – połączenia bezpośrednie (15 grudnia 2012 r.).

Źródło: opracowanie własne.

Ponieważ analizowane odległości są duże, zdecydowanie najszybszym środkiem transportu jest samolot. W transporcie lądowym szybciej na dalekie odległości podróżuje się pociągami. Transport autobusowy jest wolniejszy praktycznie na wszystkich analizowanych trasach. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy są ograniczenia prędkości na drogach, konieczność postojów, większa liczba przystanków. Jest to ważny czynnik konkurencji o klienta. Analiza tego instrumentu konkurencji wykazała większą konkurencyjność transportu

Tabela 5

Porównanie cen podróży poszczególnymi rodzajami transportu pasażerskiego
na wybranych trasach krajowych

Lp	Trasa Warszawa/wybrane miasto	Cena podróży – średnia			Cena podróży – minimalna		
		Transport kolejowy	Transport samochodo- wy	Trans- port lotniczy	Trans- port kolejowy	Transport samochodowy	Trans- port lotniczy
1	Białystok	44,3	43,4	–	37,0	32,5	–
2	Bydgoszcz	64,4	55,7	208,7	40,5	49,0	197,6
3	Gdańsk	78,3	58,9	298,9	58,0	55,0	219,2
4	Gorzów Wielkopol- ski	104,7	75,0	–	63,0	75,0	–
5	Katowice	87,7	56,6	208,2	49,5	45,0	197,6
6	Kielce	49,8	33,5	–	36,7	25,5	–
7	Kraków	76,7	54,3	210,7	49,5	48,0	197,5
8	Lublin	41,0	31,5	–	34,0	29,3	–
9	Łódź	40,5	31,2	–	28,0	27,0	–
10	Olsztyn	65,2	31,0	–	15,0	25,0	–
11	Opole	95,9	50,0	–	55,0	50,0	–
12	Poznań	85,8	60,7	173,1	49,5	60,0	99,0
13	Rzeszów	87,4	54,0	288,7	55,5	52,0	208,4
14	Szczecin	100,2	85,0	247,1	63,0	85,0	219,2
15	Toruń	54,7	51,2	–	40,5	43,0	–
16	Wrocław	89,1	60,2	267,7	60,0	50,0	219,2
17	Zielona Góra	96,8	75,0	–	63,0	75,0	–

W transporcie lotniczym brano pod uwagę tylko połączenia bezpośrednie pomiędzy miastami (11 września 2012 r.); ceny połączeń na tydzień przed wyjazdem.

Transport samochodowy bez samochodów osobowych, uwzględniono tylko autokary rejsowe, autobusy, busy.

* Ceny transportu kolejowego są wartościami orientacyjnymi podanymi przez „punkt informacyjny” PKP.

Źródło: opracowanie własne.

kolejowego¹². W tabeli 5 porównano ceny podróży poszczególnymi rodzajami transportu na wybranych trasach.

¹² W transporcie kolejowym pod uwagę brane były połączenia bezpośrednie zaczynające się w ciągu danej doby, w transporcie drogowym (autokary, autobusy, busy) połączenia bezpośrednie (korzystano z serwisu www.e-podroznik.pl, który w ten sposób pokazuje połączenia).

Z analizy informacji zawartych w tabeli 5 wynika, że cena jest ważnym kryterium podejmowania decyzji. Konkurencja cenowa na krótkich odległościach dotyczy przede wszystkim pasażerskiego transportu samochodowego i kolejowego. Ceny przejazdu na podobną odległość kształtują się często na podobnym poziomie, wykazując różnice w wybranych relacjach na korzyść jednej lub drugiej gałęzi transportu. Do tego jeszcze można zaobserwować różne działania promocyjne różnicujące ceny szczególnie w transporcie kolejowym i lotniczym, który nie jest konkurencyjny cenowo wobec pozostałych gałęzi transportu. W przypadku transportu pasażerów, szczególnie w przewozach kolejowych, lotniczych i autobusowych, można uzyskać informacje o poziomach cen, zniżkach cenowych, zaobserwować wiele promocji cenowych związanych z określonymi dniami podróży, godzinami, liczbą osób itp. Na przykład na stronie internetowej PKP Intercity SA znajdują się informacje obejmujące zarówno ceny biletów, promocje, jak i okazje cenowe, np. oferty „Wcześniej”, bilet rodzinny, bilet abonamentowy, bilet podróżnika, bilet weekendowy, bilet rewelacyjny, tania kuszетка, *city* bilet¹³.

Racjonalność podejmowanych przez klientów decyzji wynika z kompleksowej oceny oferty pod względem liczby połączeń, czasu podróży, ceny, jak również np. bezpieczeństwa, niezawodności, dostępności.

Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, że konkurencja w przewozach osób (w tym również turystów) obejmuje przede wszystkim transport samochodowy, kolejowy i lotniczy. Ma ona charakter konkurencji głównie cenowej (opartej na przewadze kosztowej) i jakościowej (uwzględnia też czas i częstotliwość połączeń). Na skutek maksymalnego wykorzystania ceny jako instrumentu konkurencji i funkcjonowania często na granicy opłacalności podstawowym kierunkiem rozwoju konkurencji w przewozach osób będzie realizacja postulatów jakościowych, a jest to bardzo istotny czynnik satysfakcji deklarowany przez turystów.

¹³ www.intercity.pl/pl/site/oferty-promocyjne/oferty-krajowe (20.02.2013).

4. Prognozowany rozwój przewozów pasażerskich

Prognoza wielkości popytu globalnego na przewozy pasażerów poszczególnymi gałęziami i formami w Polsce do 2030 r. obsługiwanego przez przewoźników polskich i zagranicznych wskazuje, że największy udział będzie miała komunikacja indywidualna, choć jej wzrost zostanie zahamowany w 2020 r. i lekko spadnie do 2030 r., osiągając 34 556 mln osób. Do 2030 r. nastąpi natomiast znaczny wzrost przewozów transportem kolejowym z 262 mln pasażerów w 2010 r. do 484 mln osób w 2030 r. i znaczny spadek popytu na przewozy transportem samochodowym (autobusami dalekobieżnymi) z 570 mln osób w 2010 r. do 441 mln osób w 2030 r. W żegludze śródlądowej, która odgrywa znikomą rolę w przewozach pasażerów, przewozy wzrosną z 1,4 mln osób w 2010 r. do 2,4 mln osób w 2030 r. Wzrosną też przewozy transportem lotniczym z 20 mln pasażerów w 2010 r. do 45 mln w 2030 r. (por. tabela 6).

Dla analizy relacji konkurencyjnych istotny jest zarówno wzrost przewozów, jak i wzajemne relacje wielkości przewozów w poszczególnych gałęziach. Prognozowany wzrost pokazuje, że w latach 2025–2030 zmieni się relacja między przewozami kolejowymi a autobusowymi pozamiejskimi. Po raz pierwszy będą dominowały przewozy transportem kolejowym.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza pasażerskiego rynku usług transportowych jako czynnika rozwoju turystyki krajowej wykazała, że istotnymi kryteriami wpływającymi na satysfakcję podróżnych (w tym turystów) są: cena, częstotliwość połączeń oraz czas podróżowania. Wiąże się ona również z bezpieczeństwem i wygodą podróżowania. Prognozy wykazują, że w najbliższym czasie mogą wystąpić zmiany w postaci odwrócenia malejącej tendencji przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym i autobusowym, a także powolny wzrost na skutek wprowadzenia dalszych działań promujących komunikację zbiorową. Znajdzie to również odzwierciedlenie w poprawie jakości tych przewozów. To z kolei jest zbieżne z preferencjami najmłodszych turystów (do 26 lat). Segment turystów nieco starszych (27–39 lat) także preferuje podróżowanie transportem zbiorowym.

Tabela 6

Prognoza wielkości popytu globalnego na przewozy pasażerów poszczególnymi gałęziami i formami transportu pasażerskiego w Polsce do 2030 r.
(przewoźnicy polscy i zagraniczni)

Mln osób	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Lata	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
Kolej	261	268	279	345	484	261	267	278	337	461
Autobusy pozamiej- skie	570	477	431	429	441	570	470	422	420	430
Lotnictwo	20	27	28	35	45	20	25	26	31	38
Transport morski	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1
Motoryzacja indywi- dualna	24	28	31	33	34	24	27	29	30	30
OGÓLEM	843	198	146	405	556	843	475	502	696	904
Żegluga śródlądowa i przybrzeżna	1,4	1,5	1,7	2,0	2,9	1,4	1,5	1,6	2,0	2,7
Autobusy miejskie	2925	2903	2880	2830	2793	2925	2882	2852	2798	2759
Tramwaje	889	883	880	876	874	889	876	869	857	847
Trolejbusy	27	27	27	27	28	27	27	27	27	27
Metro (Warszawa)	140	223	338	456	506	140	221	334	447	491
SKM (Trójmiasto)	36	38	39	41	43	36	37	39	40	42
Motocykle i skutery	1030	1340	1540	1679	1770	1030	1284	1458	1581	1658
Rowery	1477	1368	1482	1513	1635	1477	1333	1414	1413	1494
Ruch pieszy	23 283	22 934	22 876	22 428	21 718	23 283	22 338	21 824	20 948	19 850
OGÓLEM	55 504	58 689	61 950	64 071	64 898	55 503	57 238	59 047	59 599	59 005
Mld paskm	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Lata	2010	2015	2020	2 025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
Kolej	17,9	18,0	18,9	25,9	39,5	17,9	17,9	18,5	24,4	35,8
Autobusy pozamiej- skie	21,6	19,4	18,4	19,2	21,3	21,6	19,1	18,0	18,7	20,5
Lotnictwo	40,7	56,3	60,4	75,1	97,9	40,7	53,0	56,1	66,7	82,3
Transport morski	0,50	0,54	0,58	0,62	0,67	0,50	0,53	0,57	0,61	0,65
Motoryzacja indywi- dualna	279,7	324,6	365,8	399,3	419,4	279,7	315,3	344,3	363,3	369,8
Żegluga śródlądowa i przybrzeżna	0,02	0,03	0,04	0,06	0,10	0,02	0,03	0,04	0,05	0,09
Autobusy miejskie	9,9	9,8	9,8	9,6	9,5	9,9	9,7	9,7	9,5	9,4
Tramwaje	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,3
Trolejbusy	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
Metro (Warszawa)	0,67	1,06	1,60	2,15	2,38	0,67	1,05	1,58	2,10	2,29
SKM (Trójmiasto)	0,71	0,75	0,79	0,82	0,86	0,71	0,74	0,78	0,80	0,83
Motocykle i skutery	16,3	22,7	26,9	30,5	32,9	16,3	21,3	25,0	28,2	30,2
Rowery	1,54	1,48	1,73	1,85	2,16	1,54	1,44	1,65	1,72	1,97
Ruch pieszy	15,3	14,9	14,6	14,5	14,3	15,3	14,5	13,9	13,5	13,1
OGÓLEM	407	472	522	582	643	407	457	493	532	569

Źródło: J. Burnewicz, *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030*, luty 2012, <http://www.transport.gov.pl> (2.12.2013).

Literatura

- Badania wykonane przez Activ Group na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki w ramach Programu Badań Statystycznych Statystyki Publicznej na rok 2013 – temat nr 1.30.06(099) „Aktywność turystyczna Polaków”, www.d1dmfej9n5lgmh.cloudfront.net.
www.intur.com.pl/statystyka.htm.
- McLuhan M., *Understanding Media – The Technological Extension of Man*, McGraw – Hill, New York 1964.
- Rosa G., *Konkurencja na rynku usług transportowych*, C.H. Beck, Warszawa 2013.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 692/2011 z 6 lipca 2011 r. w sprawie europejskiej statystyki w dziedzinie turystyki i uchylające dyrektywę Rady 95/57/WE, OJ L 192, 22/07/2011 P. 17–32.
- Rucińska D., *Marketingowe kształtowanie rynku usług transportowych*, Wyd. UG, Gdańsk 2001.
- Satysfakcja turystów 2013*, raport z badania przeprowadzonego przez PBS Sp. z o.o. na zlecenie Polskiej Organizacji Turystycznej, Sopot–Warszawa, wrzesień 2013, <http://www.pot.gov.pl/dane-i-wiedza/badania-i-analazy>.
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, projekt, MT, Bi GM, Warszawa, sierpień 2012 r.
- Turystyka krajowa rośnie dzięki promocji*, www.rp.pl/artykul/1038229.html.
- Uczestnictwo Polaków w turystyce*, www.intur.com.pl/statystyka.htm.
www.intercity.pl/pl/site/oferty-promocyjne/oferty-krajowe/.

PASSENGER TRANSPORT IN POLAND AS A FACTOR IN DEVELOPMENT OF DOMESTIC TOURISM

Summary

The paper presents: synthetic analysis of domestic tourism in Poland, the most popular means of transport used by tourists in Poland in 2013, main features and the importance of passenger transport in the development of domestic tourism against the competition of various means of transport and directions of its development.

Keywords: passenger transport, domestic tourism.

Translated by Grażyna Rosa