

EWOLUCJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH DOTYCZĄCYCH PODRÓŻY MIEJSKICH MIESZKAŃCÓW GDYNI W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ MARKETINGOWYCH Z LAT 1985–2015

DATA PRZEŚŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R41

Katarzyna Hebel, Olgierd Wyszomirski

Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański
e-mail: khzh@wp.pl, o.wyszomirski@wp.pl

STRESZCZENIE

Badania postulatów przewozowych dotyczących podróży miejskich w Gdyni opierają się na 30 latach doświadczeń. W tym czasie zrealizowano 14 tur badań marketingowych zorganizowanych przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego (wcześniej Katedrę Ekonomiki Transportu) oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

W artykule przedstawiono ewolucję metodologii tych badań, w szczególności w zakresie doboru próby badawczej, identyfikacji najważniejszych postulatów przewozowych oraz ich hierarchizacji, a także warunków uznania za spełnione wybranych postulatów przewozowych.

Na podstawie analizy przeprowadzonej w artykule udowodniono tezę, że w hierarchii postulatów przewozowych następują zmiany pod wpływem oddziaływania określonych uwarunkowań po stronie popytu i podaży, przy czym w ramach tych postulatów można wyodrębnić względnie stałą grupę uznawanych za najważniejsze i mniej ważne.

SŁOWA KLUCZOWE

postulaty przewozowe, badania marketingowe, transport miejski

WPROWADZENIE

W latach 1985–2015, najpierw w Katedrze Ekonomiki Transportu, a następnie w Katedrze Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, przeprowadzono 14 tur badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych, w tym postulatów przewozowych dotyczących podróży miejskich mieszkańców Gdyni. Od 1994 roku współorganizatorem badań jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, z którym Katedra Rynku Transportowego współpracuje.

W ciągu 30 lat zrealizowano metodą wywiadu indywidualnego standaryzowanego w gospodarstwach domowych mieszkańców Gdyni następujące badania:

- a) w 1985 i 1986 roku: kilkuset osób zmotoryzowanych zamieszkałych w wybranych osiedlach mieszkaniowych Gdyni w ramach badań 1000 osób w aglomeracji gdańskiej;
- b) w 1987 roku: kilkuset osób zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych zamieszkałych w wybranych osiedlach mieszkaniowych Gdyni w ramach badań 600 osób zamieszkałych w aglomeracji gdańskiej;
- c) w 1989 roku: kilkuset osób zmotoryzowanych dojeżdżających do pracy, zamieszkałych w wybranych osiedlach Gdyni, w ramach badań 600 osób w aglomeracji gdańskiej;
- d) w 1994 roku: 1500 osób dojeżdżających do pracy, zamieszkałych w Gdyni;
- e) w latach 1996, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2013 i 2015: 1% mieszkańców Gdyni w wieku 16–75 lat.

Badania w latach 1985/1986 i 1994–2015 przeprowadzono na próbie losowej metodą wywiadu indywidualnego standaryzowanego z wylosowaną osobą w jej gospodarstwie domowym, miały więc one charakter reprezentacyjny. W pierwszych badaniach próbę wylosowano ze zbioru właścicieli samochodów osobowych PZU, który wówczas był zbiorem wyczerpującym. W 1994 roku do wylosowania próby zastosowano technikę *random route*, wybierając według przyjętej zasady określone gospodarstwo domowe, a następnie zamieszkującą w nim osobę. Od 1996 do 2015 roku wszystkie próby losowano komputerowo z ewidencji mieszkańców Gdyni, stosując dobór warstwowy z wykorzystaniem kryterium płci, wieku i dzielnicy zamieszkania.

Reprezentacyjnego charakteru nie miały badania zrealizowane w 1987 i 1989 roku. Nielosowe próby do tych badań dobrano kwotowo. Mając na uwadze inny rodzaj doboru próby, nie wykorzystano ich wyników w analizie postulatów przewozowych przeprowadzonej w niniejszym opracowaniu.

W zakres badań postulatów przewozowych za każdym razem wchodziło ustalenie ich hierarchii i warunków uznania za spełnione. Hierarchizację postulatów przez mieszkańców poprzedzało zawsze wytłumaczenie sensu poszczególnych wymagań uwzględnionych w zestawieniu. W tym celu przedstawiano im w postaci materiału pomocniczego do kwestionariusza tabelę z wykazem postulatów i ich interpretacją zapisaną w łatwy i powszechnie zrozumiały sposób.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie zmian w hierarchii postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni w zakresie podróży miejskich w latach 1985–2015. U jego podstaw leży teza, że w hierarchii postulatów przewozowych następują zmiany pod wpływem oddziaływania określonych uwarunkowań po stronie popytu i podaży, przy czym w ramach postulatów można wyodrębnić względnie stałą grupę uznawanych za najważniejsze i mniej ważne.

POSTULATY PRZEWOZOWE ZGŁASZANE WOBEC TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Zakres postulatów przewozowych zgłaszanych wobec transportu miejskiego jest szeroki. Ich ustaleniu poświęcono wiele badań empirycznych oraz wywodów teoretycznych. Chociaż większość identyfikacji w znacznym stopniu pokrywa się, to jednak można zaobserwować pewne rozbieżności między nimi. Dotyczą one (Wyszomirski, 2008, s. 66):

- łączenia określonych postulatów w jeden syntetyczny,
- pomijania określonych postulatów jako mniej ważnych,
- uwzględniania postulatów rzadko spotykanych lub wręcz specyficznych.

Ogólnie wyższa jakość podróży transportem indywidualnym oraz wpływ stopnia spełnienia postulatów przewozowych na warunki życia w mieście i jego konkurencyjność w stosunku do transportu zbiorowego powodują, że identyfikacje postulatów przewozowych są z reguły opraco-

wywane pod kątem wymagań w stosunku do podróży zbiorowych. Większość identyfikacji ma jednak charakter uniwersalny i odnosi się zarówno do transportu zbiorowego, jak i indywidualnego (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 382–383).

Do najczęściej wymienianych w literaturze przedmiotu postulatów przewozowych należą: czas, wygoda, dostępność, częstotliwość, koszt, bezpieczeństwo, prędkość i pewność. Poza tymi postulatami uwzględniane są w literaturze jeszcze takie wymagania, jak (Wyszomirski, 1988, s. 26–28):

- intymność podróżowania,
- dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb,
- odpowiedni standard przystanków,
- zrozumiały system informacji o trasach i rozkładach jazdy,
- zabezpieczenie przed napadem na przystankach i w pojazdach,
- kultura obsługi,
- odpowiednie warunki przesiadania się,
- możliwość wypoczynku podczas podróży,
- miejsce na bagaż,
- prosty system taryfowy,
- łatwość wsiadania i wysiadania,
- możliwość wyboru środka transportu.

Niektóre przedstawione postulaty mają charakter syntetyczny. Ich realizacja zależy od spełnienia określonych warunków, które występują jako samodzielne postulaty przewozowe. Postulatami takimi są czas i wygoda.

W 1985 roku w ramach badań zwrócono się do respondentów w pytaniu otwartym z prośbą o samodzielne sprecyzowanie wymagań w stosunku do transportu zbiorowego. Następnie respondentom zaproponowano zestaw postulatów z możliwością zwiększenia ich o własne propozycje (Wyszomirski, 1987a, s. 121). W kolejnych badaniach zrezygnowano z samodzielnego precyzowania wymagań przez respondentów, pozostawiając jedynie możliwość dodania własnych postulatów w ramach kategorii „inne” w pytaniu zamkniętym.

Interpretację szczegółowych postulatów przewozowych stosowaną w badaniach marketingowych w Gdyni przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Udostępniana mieszkańcom Gdyni podczas badań interpretacja postulatów przewozowych zgłaszanych w podróżach miejskich

Postulat	Znaczenie postulatu
Bezpośredniość	połączenie bez konieczności przesiadania się
Częstotliwość	odstępny czasu między odjazdami pojazdów tej samej linii
Dostępność	odległość do przystanku (przestrzenna lub czasowa)
Niezawodność/pewność	dojazd do miejsca docelowego w wyznaczonym czasie
Niski koszt	niska opłata taryfowa jednorazowa lub okresowa
Prędkość	czas jazdy uwzględniający zatrzymanie w trasie
Punktualność	zgodność odjazdów z rozkładem jazdy
Rytmiczność	równomierne odstępy czasu między kolejnymi odjazdami w tym samym kierunku
Wyczerpująca informacja	sposób przekazywania informacji o ofercie przewozowej i zmianach w ofercie
Wygoda	zespół elementów determinujących warunki oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe

Źródło: opracowanie własne na podst. Wyszomirski, Grzelec (1998), s. 25.

HIERARCHIZACJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH ZGŁASZANYCH WOBEC TRANSPORTU MIEJSKIEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW GDYNI

Wyniki badań hierarchii postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni w zakresie podróży miejskich przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Hierarchia postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni w zakresie podróży miejskich w świetle wyników badań z lat 1985–2015

Postulat	Rok badań											
	1985/ 1986*	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2013	2015
Bezpośredniość	6	4	2	4	4	4	1	1	1	1	1	1
Częstotliwość	2	3/2	3	3	3	3	2	3	3	4	2/3	3
Dostępność	5	7	4	2	2	1	4	4	4	3	4	4
Niezawodność/ pewność	4/3	5	7	8	7	7	6	8	8	6	6	6
Niski koszt	9	2/3	5	5	5	5	5	5	6	5	5	5
Prędkość	8	8	8	7	8	8	7	7	5	7	7	7
Punktualność	1	1	1	1	1	2	3	2	2	2	2/3	2
Rytmiczność	3/4	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Wyczerpująca informacja	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Wygoda	7	6	6	6	6	6	8	6	7	8	8	8

* Hierarchia dotyczy mieszkańców aglomeracji gdańskiej, wśród których uwzględniono mieszkańców Gdyni.

Źródło: opracowanie własne na podst. wyników badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Z danych zawartych w tabeli 2 wynika, że nie można ustalić jednej obowiązującej rangi postulatów przewozowych wobec transportu miejskiego, nawet w odniesieniu do jednego miasta. Od 1985 do 2000 roku w pięciu kolejnych turach badań marketingowych za najważniejszy postulat przewozowy uznano punktualność. Od 2002 roku postulat ten zajmował drugie miejsce z wyjątkiem 2004 roku, kiedy to zajął trzecie. W 2002 roku pierwsze miejsce zajęła dostępność, która w latach 1985–1986 miała piąte miejsce, a w 1994 roku nawet siódme miejsce. W kolejnych latach, nie biorąc pod uwagę roku 2002, postulat ten plasował się na miejscach od drugiego do czwartego (2 razy – drugie, 6 razy – czwarte, raz – trzecie). Od 2004 roku na pierwszym miejscu znajduje się nieprzerwanie bezpośredniość, która w poprzednich turach badań najczęściej zajmowała czwarte miejsce. Do najważniejszych postulatów przewozowych w świetle danych w tabeli 2 można zaliczyć jeszcze częstotliwość występującą na drugim lub trzecim miejscu, nie licząc jednego przypadku pojawienia się na czwartym miejscu. Poza czterema omówionymi postulatami do pięciu najważniejszych w świetle wyników badań należy jeszcze niski koszt. Postulat ten zajmował początkowo dziewiąte miejsce, a później miejsca od trzeciego do szóstego, przy czym najczęściej, bo aż 9 razy na 14, zajął piąte miejsce.

Na podstawie danych zaprezentowanych w tabeli 2 do najważniejszych postulatów można zaliczyć wymienione alfabetycznie: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niski koszt i punktualność. Wśród postulatów tych priorytetowe miejsce zajmują bezpośredniość (zgłaszana

6 razy na pierwszym miejscu i raz na drugim) i punktualność (zgłaszana 5 razy na pierwszym miejscu i 6 razy na drugim miejscu). Jedynym postulatem, poza dwoma wyżej wymienionymi, który pojawił się na pierwszym miejscu, ale tylko raz, jest dostępność. Jego miejsce w większości tur badań nie pozwala jednak na stwierdzenie jego prymatu nad częstotliwością. Można jedynie stwierdzić ważniejsze znaczenie obu tych postulatów od niskiego kosztu, który wyraźnie plasuje się w większości tur badań na piątym miejscu.

WARUNKI UZNANIA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW GDYNI W ZAKRESIE PODRÓŻY MIEJSKICH ZA SPEŁNIONE

Postulatami, w odniesieniu do których ustalano w poszczególnych turach badań warunki uznania ich za spełnione, są częstotliwość i wygoda podróży. Zakres badań nie był jednak w pełni jednolity. Modyfikowanie pytań w ciągu kolejnych tur badań utrudniło dokonanie całościowego porównania zmian stosunku mieszkańców w odniesieniu do uznania poszczególnych postulatów za spełnione. Przykładowo w latach 1996–2000, oceniając uznanie postulatu częstotliwości za spełniony, pytano o oczekiwaną częstotliwość kursowania pojazdów transportu zbiorowego w godzinach szczytu w dni powszednie i poza szczytem w dni powszednie oraz w soboty w południe (tab. 3).

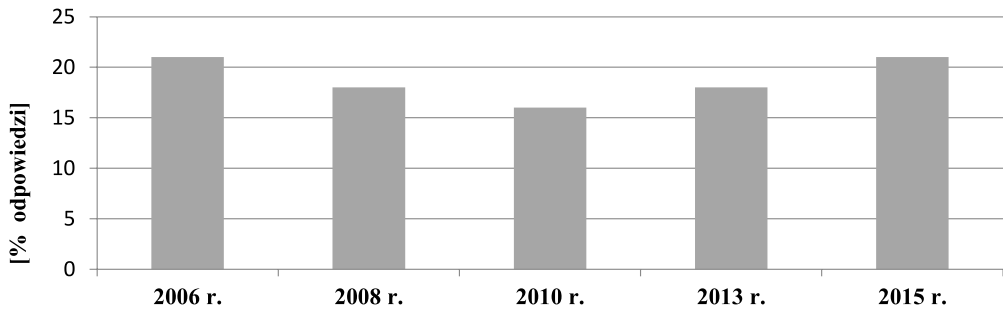
Tabela 3. Warunki uznania przez mieszkańców Gdyni częstotliwości podróży miejskich za postulat spełniony w świetle wyników badań z lat 1996–2000 [% odpowiedzi]

Częstotliwość	Rok badań		
	1996	1998	2000
W godzinach szczytu w dni powszednie:			
5 min	31	45	31
6–10 min	47	45	53
Poza szczytem w dni powszednie oraz w sobotę w południe:			
5 min	0	1	3
6–10 min	8	28	25

Źródło: opracowanie własne na podst. Hebel, Wyszomirski (2003), s. 123–124.

W 2002 roku natomiast pytano o oczekiwaną częstotliwość kursowania pojazdów transportu zbiorowego na liniach w kierunku do śródmieścia (Hebel, 2007, s. 198). W 2004 roku w ogóle nie badano oczekiwanej przez pasażerów częstotliwości połączeń, a począwszy od 2006 roku pytano mieszkańców Gdyni o to, czy preferują w podróżach międzydzielnicowych połączenia bezpośrednie o niskiej częstotliwości (ponad 15 min), czy połączenia z przesiadkami o wysokiej częstotliwości (do 10 min). Uzyskane wyniki zaprezentowano na rysunku 1.

W świetle danych zaprezentowanych na rysunku 1 stosunkowo mały odsetek mieszkańców jest skłonny zaakceptować utrzymywanie wysokiej częstotliwości zamiast bezpośredniości połączeń.



Rysunek 1. Preferowanie przez mieszkańców Gdyni w latach 2006–2015 w podróżach miejskich częstotliwości do 10 min zamiast bezpośrednio połączeń [% odpowiedzi]

Źródło: opracowanie własne na podst. wyników badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Wygoda jest trudnym do określenia postulatem. Badanie wygody podróży dotyczy warunków oczekiwania na przystankach i warunków przebywania w pojeździe. Zasadniczym elementem badania było określanie pożądanego wyposażenia oraz standardu przystanków i pojazdów. Ważnym elementem badania było także ustalenie dopuszczalnego zapełnienia pojazdu oraz rodzaju miejsca (zawsze siedzące, przeważnie siedzące, stojące przy różnych rodzajach zapełnienia), których pasażer oczekuje w podróżach o zróżnicowanej odległości (Hebel, Grzelec, Wyszomirski, 2010, s. 79).

W sposobie badania tego postulatu następowały również zmiany. W latach 1985–1986 pytano respondentów o to, jakiego standardu wygody oczekują w pojazdach transportu zbiorowego w dojazdach do pracy. Wśród możliwych odpowiedzi dopuszczano następujące ich kategorie:

- zawsze miejsca siedzącego,
- przeważnie miejsca siedzącego,
- miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach,
- dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia,
- innego (jakiego?),
- nie mam zdania.

W badaniach dopuszczono nawet oczekiwanie zróżnicowanego standardu wygody w trzech kolejnych środkach transportu zbiorowego w podróżach w przesiadaniem się (tabela 4).

Tabela 4. Wygoda podróży do pracy mieszkańców Gdyni transportem zbiorowym w świetle wyników badań z lat 1985–1986 [według % respondentów]

Środek przewozowy	Standard wygody			Ogółem
	przeważnie miejsce siedzące	przeważnie miejsce stojące		
		w nieuciążliwych warunkach	w uciążliwych warunkach	
I środek przewozowy	18,5	45,6	35,9	100,0
II środek przewozowy	24,0	47,6	28,4	100,0
III środek przewozowy	10,2	42,9	46,9	100,0

Źródło: Wyszomirski (1987b), s. 182.

Od 1996 roku (z wyłączeniem 1998 r.) pytano o oczekiwany standard wygody w pojeździe. Na podstawie analizy wyników wcześniejszych badań ustalono, że uznanie podróży transportem zbiorowym za wygodną zależy przede wszystkim od miejsca pozostającego do dyspozycji pasażera w pojeździe, dlatego ograniczono liczbę kategorii odpowiedzi do tych, które tego dotyczyły, zezwalając na wskazanie we własnym zakresie przez respondentów innych elementów wygody (tab. 5).

Tabela 5. Oczekiwany przez mieszkańców Gdyni standard wygody podróży miejskich w świetle wyników badań z lat 1996–2015 [% odpowiedzi]

Standard wygody	Rok badań								
	1996	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2013	2015
Zawsze miejsce siedzące	20,90	26,09	24,42	20,34	24,64	15,17	19,59	18,8	27,00
Przeważnie miejsce siedzące	43,43	40,53	40,64	40,73	35,88	37,04	32,86	38,2	38,75
Miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach	32,72	30,63	30,39	28,73	29,89	28,14	32,2	29,05	24,05
Dopuszczenie jazdy w warunkach zatłoczenia	2,96	2,75	3,70	4,02	2,65	9,36	5,47	4,50	3,15
Pozostałe odpowiedzi	0,00	0,00	0,85	6,18	6,94	10,29	9,88	9,45	7,05

Źródło: opracowanie własne na podst. wyników badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Większość mieszkańców uznała postulat wygody za spełniony, gdy zawsze lub przeważnie może liczyć na miejsce siedzące. Od 52 do 67% mieszkańców chciało podczas podróży transportem zbiorowym zawsze lub przeważnie zajmować w pojeździe miejsce siedzące. Jako inny oczekiwany standard wygody, szczególnie w ostatnich latach, respondenci wymieniali najczęściej (Hebel, 2007, s. 200):

- pojazd niskopodłogowy,
- miejsce na wózek,
- klimatyzację,
- czystość.

PODSUMOWANIE

Z przeprowadzonej analizy postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni dotyczących podróży miejskich w latach 1985–2015 wynika, że:

- a) najważniejszymi postulatami przewozowymi są w porządku alfabetycznym: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niski koszt i punktualność;
- b) postulaty przewozowe zaliczane do najważniejszych zajmowały w poszczególnych turach różne miejsca pod wpływem określonych uwarunkowań występujących po stronie popytu i podaży;
- c) za jedno z podstawowych uwarunkowań zmiany znaczenia poszczególnych postulatów w różnych turach badań można uznać stopień ich spełniania;
- d) większość mieszkańców oczekuje wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego, przy czym stosunkowo mały ich odsetek jest skłonny zaakceptować utrzymywanie wysokiej częstotliwości zamiast bezpośredniości połączeń;

- e) w ocenie większości mieszkańców postulat wygody jest spełniony, gdy mają oni zapewnione zawsze lub przeważnie miejsce siedzące;
- f) pod wpływem postępu technicznego i społecznego wzrasta oczekiwany standard wygody, obejmując dodatkowe elementy dotyczące między innymi konstrukcji taboru, zapewnienia komfortu termicznego i czystości.

W świetle przedstawionej analizy tezę, że w hierarchii postulatów przewozowych następują zmiany pod wpływem oddziaływania określonych uwarunkowań po stronie popytu i podaży, przy czym w ramach postulatów występuje względnie stała grupa uznawanych za najważniejsze i mniej ważne, można uznać za udowodnioną.

LITERATURA

- Hebel, K. (2007). Badania preferencji pasażerów i ich ocen dotyczących jakości transportu miejskiego na przykładzie Gdyni i Sopotu. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie. Seria: Materiały Konferencyjne. Zarządzanie jakością pasażerskiego transportu zbiorowego*, 83 (137), 198–200.
- Hebel, K., Grzelec, K., Wyszomirski, O. (2010). Badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych na przykładzie Gdyni. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie. Seria: Materiały Konferencyjne. Kompleksowe Badania Ruchu. Teoria i Praktyka. Doświadczenia Miast Polskich*, 93 (152), 79.
- Hebel, K., Wyszomirski, O. (2003). Preferencje i zachowania komunikacyjne ludności miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z lat 1985–2000. *Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu Lądowego. Studia nad Transportem i Logistyką*, 25, 123–124.
- Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (red). (2016). *Transport. Nowe wyzwania*. Warszawa: PWN.
- Wyniki badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni pt. „Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni” z lat 1994, 1996, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2013, 2015.
- Wyszomirski, O. (1987a). Postulaty przewozowe – wg badań ankietowych. *Transport Miejski*, 6, 121.
- Wyszomirski, O. (1987b). Warunki dojazdów do pracy – wg badań ankietowych. *Transport Miejski*, 8, 182.
- Wyszomirski, O. (1988). *Substytucja i komplementarność indywidualnej i zbiorowej komunikacji miejskiej*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Wyszomirski, O., Grzelec, K. (1998). *Badania marketingowe w komunikacji miejskiej*. Warszawa: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.
- Wyszomirski, O. (red). (2008). *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*. Gdańsk: Wyd. UG.

EVOLUTION OF TRANSPORTATION POSTULATES REGARDING THE URBAN TRAVEL
OF RESIDENTS OF GDYNIA IN THE LIGHT OF THE RESULTS OF MARKETING RESEARCH
IN THE YEARS 1985–2015

ABSTRACT | The study on transportation postulates regarding the urban travels in Gdynia is based on 30 years of experience. At that time 14 rounds of marketing research organized by the Department of Transportation Market of University of Gdansk (formerly the Department of Transport Economics) and the Urban Transport Authority in Gdynia were completed. The article presents the evolution of the methodology of these studies, particularly in the field of the selection of research sample, the identification of the most important transportation postulates and their hierarchy, as well as the conditions for recognition the transportation postulates as full field. The analysis carried out in the article proves the thesis that the hierarchy of transportation postulates changes under the influence of specific conditions of the demand side and the supply side and that the postulates can be divided into relatively two constant groups considered as most important and less important.

KEYWORDS | transportation postulates, marketing research, urban transport

Translated by Katarzyna Hebel

UOGÓLNIONY KOSZT PODRÓŻY NA PRZYKŁADZIE WYBORU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I SAMOCHODU OSOBOWEGO

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R41

Zuzanna Kłós-Adamkiewicz

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
e-mail: zuzanna.klos@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Użytkownicy transportu wielokrotnie stają przed dylematem maksymalizacji użyteczności z wykorzystania dwóch zasobów – czasu i pieniędzy w odniesieniu do usługi transportowej. Postrzegana wartość usługi transportowej dla pasażera jest rezultatem tego, co otrzymał, w konfrontacji z pełnymi kosztami zaspokojenia potrzeby transportowej. Wyraża je pojęcie *uogólnionego kosztu podróży* (*generalized cost*), które obejmuje koszty finansowe, koszty czasu, dyskomfortu i inne elementy, które mogą być postrzegane przez użytkownika jako koszty.

W artykule przedstawione zostały uogólnione koszty podróży na przykładzie wyboru samochodu osobowego i komunikacji miejskiej. Użytkownicy samochodów osobowych, porównując możliwość przemieszczania się samochodem osobowym i środkiem komunikacji miejskiej, często nie uwzględniają pełnych kosztów eksploatacji samochodu osobowego. O ile w transporcie miejskim funkcjonują jednorodne stawki zróżnicowane pod kątem przyjętej taryfy, o tyle w przypadku motoryzacji indywidualnej koszt nie ogranicza się wyłącznie do zużytego paliwa. W artykule przedstawiono pojęcie *kosztu uogólnionego* na podstawie badań rynkowych zrealizowanych w Szczecinie oraz zaproponowano metodę liczenia tego kosztu w komunikacji miejskiej.

SŁOWA KLUCZOWE

uogólniony koszt podróży, komunikacja miejska, samochód osobowy, analiza kosztowa

WPROWADZENIE

Każdą podróż będącą procesem przemieszczania się osób w określony sposób pomiędzy wyznaczonymi celami podróży (miejsmem rozpoczęcia i zakończenia) można podzielić na poszczególne etapy, które są związane z wyborem sposobu przemieszczania się (np. pieszo lub z wykorzystaniem konkretnego środka transportu). W związku z tym każdą podróż można traktować jako łańcuch przemieszczeń realizowanych w ramach transportu osób, natomiast każde przemieszczenie identyfikowane jest jako określony etap (Żochowska, 2013, s. 568).

Badania w zakresie uogólnionego kosztu podróży są ważne w przypadku oceny atrakcyjności poszczególnych środków transportu, w tym przypadku transportu indywidualnego i transportu zbiorowego. Użytkownicy transportu biorą pod uwagę różne warianty usługi w zakresie wyboru środka transportu, uwzględniając takie elementy, jak na przykład cena, jakość oraz czas podróży. W teorii użyteczności zakłada się, że potrafią oni jednoznacznie formułować swoje preferencje oraz ocenić alternatywy, a konsekwencje każdego z rozwiązań są w stanie oszacować (Gorlewski, 2012, s. 19).

UOGÓLNIONY KOSZT PODRÓŻY – UJĘCIE TEORETYCZNE

W ostatnich latach zauważyć można wzrost znaczenia, zarówno w teorii, jak i w praktyce, pojęcia *kosztu uogólnionego*. W literaturze brak jest jednoznacznej definicji tego terminu, jednak bardzo często w teorii ekonomii wykorzystuje się go w licznych badaniach i studiach. Koszt uogólniony stanowi jedną z kategorii ekonomiki transportu, a w szczególności analizę cen i kosztów.

Jednym z autorów definicji uogólnionego kosztu podróży jest K. Button (2010, s. 145), który stwierdza, że jest to określenie miary mającej wymierny charakter (często przedstawionej w formie wykresu liniowego), prezentującej całkowite koszty podróży.

Button przedstawia uproszczony wzór koszty uogólnionego na podstawie wzoru (Załoga, 2013, s. 144):

$$G = g(C_1, C_2, C_3, \dots, C_n)$$

gdzie:

G – koszt uogólniony,

$C_1, C_2, C_3, \dots, C_n$ – różne koszty podróży (pieniężne, czasu, inne).

Uogólniony koszt podróży wiąże się z czasem, jaki poświęca się na podróże (często postrzegany jako utrata czasu), jak również z kosztami, które związane są z przemieszczaniem.

Inny przykład postrzegania kosztów uogólnionych przedstawili L. Trujillo oraz G. Nombella. Zwrócili oni szczególną uwagę na wartość czasu, który należy poświęcić na realizację podróży. Według ich wzoru koszt uogólniony to (Estache, de Rus, 2000, s. 163):

$$G = p + (t * V)$$

gdzie:

G – koszt uogólniony,

p – cena usługi transportowej,

t – czas,

V – wartość czasu.

U. Marchese przedstawia koszt uogólniony jako sumę kosztów/cen w transporcie oraz wartości czasu odbywanej podróży. Według niego koszty transportu oraz wymierna wartość czasu są jednorodnymi oraz możliwymi do dodania elementami. Wynika z tego, iż jest to suma pieniężnych i niepieniężnych kosztów podróży. Koszty pieniężne to między innymi: paliwo, praca, ubezpieczenie, utrzymanie. Do kosztów niepieniężnych zalicza się elementy będące sumą jakościowych atrybutów wynikających z podróży, które nie posiadają bezpośrednio wskaźnika pieniężnego, ale odgrywają niezmiernie ważną rolę w wyborze środka transportu i sposobie jego oceny oraz postrzegania. Można tutaj zaliczyć między innymi: niezawodność, prędkość,

bezpieczeństwo, terminowość itd. Według tego autora wzór na koszt uogólniony przedstawia się następująca (Grosso, 2011, s. 6):

$$G = c + u(m_1, m_2, m_3, \dots, m_n)$$

gdzie:

G – koszt uogólniony,

c – koszty pieniężne,

u ($m_1, m_2, m_3, \dots, m_n$) – koszty niepieniężne będące funkcją cech i atrybutów środka transportu i podróży.

Koszt uogólniony uwzględnia możliwie wszystkie koszty, jakie musi ponieść użytkownik, aby pokonać drogę ze źródła do celu swojej podróży. Obejmuje on, w zależności od wybranego środka transportu, koszty eksploatacyjne, koszty czasu podróży, uwzględniając jednocześnie stopień uciążliwości poszczególnych etapów podróży, co może być wyrażone w formie finansowej, czasowej lub innej odpowiadającej wartości czasu.

WARTOŚCIOWANIE CZASU

Jak zauważa wielu autorów odwołujących się do pojęcia uogólnionych kosztów podróży (K. Button, L. Trujillo, M. Gombella), ważnym elementem, który decyduje o wielkości tego kosztu, jest wartość czasu niezbędnego do realizacji podróży. W literaturze wyróżnia się różne definicje czasu, które dotyczą podróży (tab. 1).

Zauważyć można różne sposoby postrzegania czasu (subiektywny lub obiektywny charakter) oraz w jaki sposób informacje te można wykorzystać do analizy ekonomicznej. Najbardziej ogólne pojęcie to czas zegarowy, który ma obiektywny charakter i umożliwia rzeczywiste oszacowanie czasu.

W przypadku czasu podróży, który jest bardzo szerokim pojęciem, można wyróżnić czas postrzegany przez użytkownika (mający charakter subiektywny), czas poświęcony na podróże związane z pracą zarobkową (który ma wpływ na nasz dochód) czy też osobisty czas podróży związany z codzienną mobilnością. Czas, który jest poświęcany na wykonywanie obowiązków zawodowych, powinien być mierzony na podstawie czasu rzeczywistego, natomiast osobisty czas podróży jest subiektywnie oceniany, w większości przypadków odmiennie od czasu zegarowego (obiektywnego). Zawarty w tabeli 1 koszt uogólniony zawiera w sobie elementy pieniężne związane z kosztem przejazdu oraz niepieniężne związane z czasem podróży, co ma przełożenie na ich wymierny, kosztowy charakter. Rozważania dotyczące wartości czasu są odmiennie w zależności od wybranego środka transportu oraz odmiennie w stosunku do potrzeb poszczególnych użytkowników.

Tabela 1. Definiowanie czasu

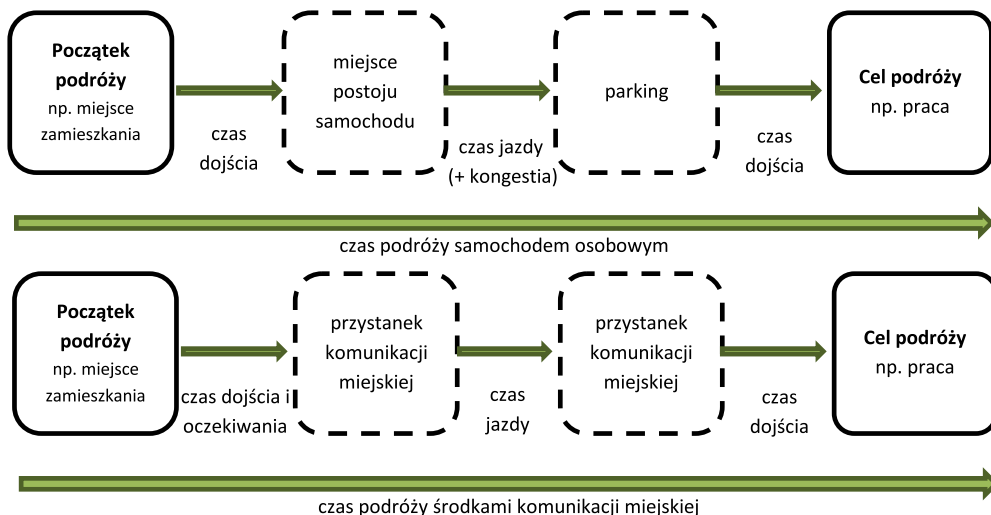
Pojęcia czasu		Definicja	Implikacje
Czas zegarowy		Czas podróży w ujęciu obiektywnym, wyznaczanym przez zegar	Sposób, w jaki czas jest mierzony
Czas podróży, w tym:		Czas, jaki poświęca się na podróż	Najszerzej postrzegana kategoria czasu oraz najmniej szczegółowy aspekt jego postrzegania
	<i>Czas postrzegany (kognitywny)</i>	Czas podróży odczuwany przez podróżującego, który znacznie może odbiegać od czasu zegarowego (czas w ujęciu subiektywnym)	Odzwierciedla komfort podróżowania
	<i>Czas poświęcany na podróże związane z pracą zarobkową</i>	Czas, jaki pracownik poświęca, aby wykonywać swoje podstawowe obowiązki zawodowe, czas podróży wliczony w czas pracy (dostawy, podróże do miejsc związanych z pracą)	Ten typ podróży często ma wysoką wartość godzinową
	<i>Osobisty czas podróży</i>	Czas przeznaczony na codzienne podróże (codzienne przemieszczanie się do pracy, szkoły itd.)	Temu rodzajowi czasu poświęca się najczęściej uwagi w analizach ekonomicznych
<i>Koszt uogólniony</i>		Kombinacja czasu podróży i kosztów finansowych związanych z realizacją podróży	Jest to przykład włączenia czasu podróży w modele ruchu (np. modele transportowe poszczególnych miast wskazujące czas podróży w różnych porach dnia)

Źródło: opracowanie własne na podst. *Transportation Cost...*

SPOSÓB POMIARU KOSZTU UOGÓLNIONEGO DLA PODRÓŻY DOKONYWANYCH KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ ORAZ TRANSPORTEM INDYWIDUALNYM

Biorąc pod uwagę specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z którą wiąże się wiele cech (które należy spełniać w stosunku do potrzeb jej użytkowników), należy zwrócić uwagę na ich wpływ na sposób pomiaru kosztu uogólnionego. W procesie identyfikacji elementów niepieniężnych tego kosztu należy uwzględnić między innymi zachowania komunikacyjne mieszkańców, ich preferencje czy też postrzeganą wartość czasu odbywanych podróży. Podobnie jest w przypadku wykorzystania do codziennych podróży samochodów osobowych. Każdy z przedstawionych sposobów przemieszczania się jest różnorodny pod kątem elementów składowych kosztu uogólnionego. Koszt ten, poza swoimi pieniężnymi składowymi (koszt przejazdu), zawiera w sobie subiektywnie szacowany rzeczywisty czas podróży użytkownika (można się tu odwołać do czasu postrzeganego, czasu związanego z pracą zarobkową oraz osobistego czasu podróży).

Punktem wyjścia dla określenia sposobów pomiaru kosztu uogólnionego dla podróży dokonywanych komunikacją miejską oraz samochodem osobowym powinno być wyodrębnienie etapów podróży (łańcuchy przemieszczeń) (rys. 1).



Rysunek 1. Proces podróży transportem indywidualnym i komunikacją miejską

Źródło: opracowanie własne.

W odniesieniu do części składowych uogólnionego kosztu podróży samochodem osobowym oraz komunikacją miejską można wyróżnić następujące koszty pieniężne i niepieniężne tego typu podróży (tab. 2).

Tabela 2. Elementy składowe uogólnionego kosztu podróży

	Koszty pieniężne	Koszty niepieniężne
Samochód osobowy	<ul style="list-style-type: none"> – eksploatacja samochodu: <ul style="list-style-type: none"> ▷ koszt zużywanego paliwa; ▷ koszty napraw wynikających z eksploatacji samochodu i zużywania się jego elementów (które są mocne zróżnicowane pod kątem stylu jazdy, rodzaju samochodu, jego wieku itd.); ▷ koszty ubezpieczeń (m.in. obowiązkowego ubezpieczenia OC oraz AC, NNW itp.); ▷ koszty corocznych przeglądów; ▷ rata kredytu bądź leasingu użytkowanego samochodu; ▷ pozostałe koszty związane z utrzymaniem samochodu; – koszty parkowania¹ 	<ul style="list-style-type: none"> – są to wszystkie elementy czasu podróży wynikające z realizacji jej kolejnych etapów (czas na dojeździe, czas jazdy, czas poszukiwania miejsca postojowego, czas dojeździe do celu)
Komunikacja miejska	<ul style="list-style-type: none"> – koszty przejazdu środkami komunikacji miejskiej (bilety jednorazowe bądź bilety okresowe) 	<ul style="list-style-type: none"> – są to wszystkie elementy czasu podróży wynikające z realizacji jej kolejnych etapów (czas na dojeździe do przystanku, czas oczekiwania na przystanku, czas jazdy, czas potrzebny na przesiadki, czas dojeździe do celu podróży)

Źródło: opracowanie własne.

¹ Koszty parkowania mogą dotyczyć zarówno parkowania w miejscu celu podróży (np. w strefie płatnego parkowania w mieście), jak i w miejscu źródła podróży w przypadku wynajmowania miejsca postojowego lub parkingowego.

W przypadku etapów podróży samochodem osobowym, uwzględniając elementy mające wpływ na ogólny czas podróży, wyróżnić należy:

- czas na dojeździe** do miejsca postoju (bądź garażowania) samochodu;
- czas jazdy**, w którym należy także uwzględnić **czas postoju** lub wydłużenia podróży wynikający z **kongestii**;
- czas poszukiwania miejsca postojowego** na parkingu;
- czas dojeźścia do celu** swojej podróży (który może być różny w zależności od wyboru miejsca postojowego).

Biorąc pod uwagę przedstawione wcześniej wzory na koszt uogólniony oraz przyjmując opisane wcześniej koszty pieniężne podróży samochodem osobowym, a także pozostałe koszty niepieniężne, można przyjąć następujący wzór uogólnionego kosztu podróży samochodem osobowym:

$$G_{so} = K_e + K_{park} + K_{npos}$$

gdzie:

G_{so} – koszt uogólniony podróży samochodem osobowym [zł],

K_e – koszty eksploatacji samochodu [zł],

K_{park} – koszty parkowania [zł],

K_{npos} – koszty niepieniężne [zł].

Wzory dla poszczególnych elementów składowych uogólnionego kosztu podróży samochodem osobowym:

$$K_e = K_p + K_n + K_u + K_{pt} + K_k + K_{pz}$$

gdzie:

K_p – koszty zużywanego paliwa [zł],

K_n – koszty napraw [zł],

K_u – koszty ubezpieczenia [zł],

K_{pt} – koszty przeglądów pojazdu (techniczny, rejestracyjny, serwisowy itd.) [zł],

K_k – koszty kredytu [zł],

K_{pz} – pozostałe koszty [zł];

$$K_{npos} = (t_{do} + t_j + t_{park} + t_{doc}) * k$$

gdzie:

t_{do} – czas dojeźścia od źródła podróży do miejsca postoju samochodu [min],

t_j – czas jazdy (uwzględniający kongestię) [min],

t_{park} – czas potrzebny na znalezienie miejsca parkingowego i zaparkowanie samochodu [min],

t_{doc} – czas dojeźścia do celu podróży [min],

k – jednostkowy koszt czasu podróży [zł/h]².

Wysokość kosztów eksploatacji, parkowania i kosztów niepieniężnych należy obliczać w skali całego roku.

W ramach elementów składowych czasu, który należy poświęcić na podróż komunikacją miejską, wyróżnić można:

- czas na dojeździe** do przystanku komunikacji miejskiej;
- czas oczekiwania** na środek transportu;

² W analizach komunikacyjnych przyjmuje się, że wartość czasu stanowi połowę stawki średniego wynagrodzenia za pracę, co w przypadku Szczecina wynosiło na podstawie danych GUS w 2015 r. 11,5 zł. Zob. Szarata (2010).

- c) **czas jazdy**, w którym należy także uwzględnić **czas postoju** lub wydłużenia podróży wynikający z kongestii;
- d) **czas potrzebny na ewentualną zmianę środka transportu** – przesiadkę (niekiedy podróże ni są w stanie wydłużyć czas jazdy w celu uniknięcia konieczności przesiadki);
- e) **czas dojścia** z przystanku do celu swojej podróży.

Wzór uogólnionego kosztu podróży komunikacją miejską na podstawie wcześniejszych rozważań przyjął następujący zapis:

$$G_{km} = K_{pr} + K_{npkm}$$

gdzie:

G_{km} – koszt uogólniony podróży komunikacją miejską [zł],

K_{pr} – koszt przejazdu środkami komunikacji miejskiej [zł],

K_{npkm} – koszty niepieniężne [zł];

$$K_{npkm} = (t_{do} + t_o + t_j + t_{prz} + t_{doc}) * k$$

gdzie:

t_{do} – czas dojścia do przystanku komunikacji miejskiej [min],

t_o – czas oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej [min],

t_j – czas jazdy (uwzględniający kongestię) [min],

t_{prz} – czas potrzebny na przesiadkę [min],

t_{doc} – czas dojścia do celu podróży [min],

k – jednostkowy koszt czasu podróży [zł/h].

Czas jazdy, który często wydłuża się na skutek postoju wynikającego z kongestii, może być postrzegany jako korzyść, ale i jako strata czasu. W przypadku podróży środkami komunikacji miejskiej użytkownicy często wykorzystują ten czas na relaks, przygotowanie się do pracy czy inne czynności, których nie byłoby w stanie wykonać podczas jazdy samochodem. Dlatego też zauważyć można, że nieunikniony postój w tak zwanych korkach może dawać korzyści pasażerom komunikacji miejskiej. W przypadku jazdy samochodem (o ile mowa jest o kierowcy) czas ten jest w gorszym stopniu wykorzystywany i ze względu na uwagę, jaką trzeba poświęcać na podróż, uniemożliwia realizację innych czynności.

UOGÓLNIONY KOSZT PODRÓŻY – STUDIUM PRZYPADKU

Użytkownicy transportu biorą pod uwagę różne warianty usługi w zakresie wyboru środka transportu, uwzględniając takie elementy, jak na przykład cena, jakość oraz czas podróży. Ich wpływ na decyzje może być różny. W Szczecinie cechy, które decydują o wyborze komunikacji miejskiej, to: dogodne połączenia komunikacją miejską oraz relatywnie niższy koszt podróży, natomiast w przypadku wyboru samochodu osobowego wskazano wygodę oraz zbyt długi czas podróży środkami komunikacji miejskiej³. Wśród najważniejszych cech funkcjonowania komunikacji miejskiej wskazano częstotliwość, punktualność, dostępność oraz cenę (uporządkowane pod względem liczby wskazań danej cechy). Należy zwrócić uwagę na fakt, że cechy te różnią się

³ Dane na podstawie badań własnych autorki zrealizowanych w ramach pracy doktorskiej *Sposoby zwiększania wartości usługi dla pasażera komunikacji miejskiej na przykładzie Szczecina*.

w poszczególnych miastach, jak również dynamicznie zmieniają się w czasie⁴, są uwarunkowane sytuacyjnie i trudno jest je zmierzyć.

O ile sposób pomiaru uogólnionego kosztu podróży może mieć charakter uniwersalny, o tyle wyniki, które się uzyska, mogą być mocno zróżnicowane. Wpływ na to mają między innymi: rodzaj odbywanych podróży (odległość między źródłem a celem podróży), rodzaj posiadanego samochodu (wiek, poziom spalania, marka), rodzaj wykorzystywanych biletów komunikacji miejskiej (jednorazowe, okresowe, możliwość korzystania ze zniżek ustawowych). W przypadku porównywania uogólnionych kosztów podróży należy się odwoływać przede wszystkim do codziennych podróży wykonywanych regularnie (np. do pracy).

Poniżej zaprezentowany będzie przykład obliczania uogólnionego kosztu podróży w Szczecinie przy następujących założeniach:

- a) odległość od źródła podróży do jego celu:
 - źródło podróży: ul. Kostki Napierskiego 79,
 - cel podróży: al. Papieża Jana Pawła II 22a;
- b) wykorzystywany samochód:
 - VW Polo 9N (rocznik 2003),
 - silnik: 1.4 TDi (średnie spalanie w cyklu mieszanym: 5 l/100 km)⁵;
- c) wykorzystywany bilet komunikacji miejskiej: bilet miesięczny imienny sieciowy na wszystkie linie;
- d) wykorzystywany roczny abonament na strefę A w strefie płatnego parkowania.

Obliczenia te dotyczą wyłącznie codziennych podróży od źródła do celu podróży (praca) 5 razy w tygodniu w 2015 roku⁶ (tab. 3).

Tabela 3. Dane do wzoru na obliczenie uogólnionego kosztu podróży [wartości średnioroczne dla 2015 r.]

Samochód osobowy		Komunikacja miejska	
składowa wzoru	wartość	składowa wzoru	wartość
K_p^*	1270 zł/rok	K_{pr}	162 zł/m-c
K_n	700 zł	$t_{do^{***}}$	8 min (0,13 h)
K_u	610 zł	t_o	30 min (0,5 h)
K_{pt}	100 zł	t_j	60 min (1 h)
K_k	0 zł	t_{prz}	15 min (0,25 h)
K_{pz}	200 zł	t_{doc}	4 min (0,07 h)
K_{park}	1500 zł	k	11,5 zł/h
t_{do}	5 min** (0,08 h)		
t_j	60 min**** (1 h)		
t_{park}	7 min (0,12 h)		
t_{doc}	10 min (0,17 h)		
k	11,5 zł/h		

* Średnia odległość podróży w dwie strony to: 24 km; ** Wartości dla czasu pomnożone są przez 2 (dla podróży w dwie strony);

*** Wartości na podstawie wytyczenia trasy w programie jakdojade.pl; **** Uwzględniając kongestię w szczytach porannych i popołudniowych.

Źródło: opracowanie własne.

⁴ Co potwierdzają wcześniejsze badania realizowane w Szczecinie, w ramach których za najważniejsze cechy funkcjonowania komunikacji miejskiej wskazano (w kolejności liczby wskazań): cenę, czas oraz punktualność. Kompleksowe Badania Ruchu w Szczecinie, czerwiec 2010 r.

⁵ Cena na poziomie 4,20 zł/l.

⁶ Liczba dni pracy w 2015 r. wyniosła 252.

Uwzględniając powyższe założenia, uogólniony koszt podróży w skali roku dla samochodu osobowego wynosi:

$$K_{\text{npos}} = 252 * [0,08 + 1 + 0,12 + 0,17] * 11,5 = 3970,26 \text{ zł}$$

$$K_e = 1270 + 700 + 610 + 100 + 200 = 2880 \text{ zł}$$

$$G_{\text{so}} = 2880 + 1500 + 3970,26 = 8350,26 \text{ zł}$$

Natomiast uogólniony koszt podróży w skali roku dla komunikacji miejskiej wynosi:

$$K_{\text{npkm}} = 252 * [(0,13 + 0,5 + 1 + 0,25 + 0,07) * 11,5] = 5651,1 \text{ zł}$$

$$G_{\text{km}} = (12 * 162) + 5651,1 \text{ zł} = 7505,1 \text{ zł}$$

PODSUMOWANIE

Przykład Szczecina pokazuje, jakie są wartości uogólnionego kosztu podróży w przypadku wyboru samochodu osobowego (8350,26 zł) i komunikacji miejskiej (7505,10 zł). Same koszty przejazdu samochodem osobowym są w tym konkretnym przypadku niższe (1270 zł) niż w przypadku komunikacji miejskiej (1944 zł). Należy także uwzględnić koszty eksploatacji samochodu (2880 zł), które nie występują w przypadku korzystania z usług komunikacji miejskiej. Ostatnim czynnikiem, który ma wpływ na koszt uogólniony, są koszty niepieniężne wyrażane czasem niezbędnym na realizację podróży. W przypadku samochodu osobowego wynosi on 82 min dziennie (co się przekłada na 3970,26 zł rocznie), natomiast w komunikacji miejskiej jest to 117 min dziennie (5651,10 zł). Mimo większej wartości kosztów niepieniężnych związanych z podróżą komunikacją miejską końcowa wartość kosztu uogólnionego w tym przypadku jest mniejsza. Należy zwrócić uwagę na fakt, że aspekt niepieniężny wynikający z czasu podróży jest subiektywny. Każdy ma do niego inne podejście i czas związany z podróżą może postrzegać również jako korzyść, co trudno w tym przypadku przypisać aspektom kosztowym, jak również postrzegać jako wymierną, posiadającą ekwiwalent pieniężny stratę.

W przypadku działań dotyczących zwiększenia wykorzystania do codziennych podróży komunikacji miejskiej do zadań miasta, organizatorów transportu i przewoźników należy doskonalenie oferty lub wpływanie na obniżenie uogólnionych kosztów użytkowników, głównie jeśli chodzi o pozafinansową część kosztów (oszczędność czasu, wysiłku psychicznego). Uogólnione koszty podróży transportem zbiorowym są w odczuciu pasażerów niższe, o ile spełniony jest postulat dostępności i wygody podróżowania (krótki czas dojścia do przystanku i oczekiwania na środek transportu, czysty i nieprzepełniony pojazd komunikacji miejskiej, dostępność informacji o usłudze transportowej). Koszt ten może być nawet niższy niż w przypadku wykorzystania samochodu osobowego, o ile pasażer nie odczuwa stresu związanego z realizacją podróży i produktywnie może wykorzystać czas podczas podróży (odpoczynek, przygotowanie się do pracy, nawiązywanie znajomości itd.).

LITERATURA

- Button, K. (2010). *Transport Economics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Ltd.
- Estache, A., Rus de, G. (red.). (2000). *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. Guidelines for Policymakers and Regulators*. Washington: The World Bank Institute.
- Gorlewski, B. (2012). *Kolej dużych prędkości. Uwarunkowania ekonomiczne*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Grosso, M. (2011). *Variables Influencing Transport Mode Choice: A Generalized Cost Approach*. Messina: Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica. Pobrane z: http://www.sietitalia.org/wpsiet/Grosso_Monica_Siet_2011.pdf (9.07.2016).
- Szarata, A. (2005). *Ocena efektywności funkcjonalnej parkingów przesiadkowych (P = R)*, praca doktorska, Kraków. Pobrane z: https://suw.biblos.pk.edu.pl/resources/i3/i2/i9/i8/r3298/SzarataA_OcenaEfektywnosci.pdf (9.07.2016).
- Transportation Cost and Benefit Analysis II – Travel Time Costs*. Victoria Transport Policy Institute. Pobrane z: <http://www.vtpi.org/tca/tca0502.pdf> (6.07.2016).
- Załoga, E. (2013). *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*. Szczecin: Wyd. Naukowe US.
- Żochowska, R. (2013). *Uogólniony koszt podróży jako kryterium oceny wariantów organizacji ruchu w czasie zajęcia pasa drogowego w mieście*. Warszawa: Wyd. Politechniki Warszawskiej.

GENERALIZED COST ON THE EXAMPLE OF URBAN TRANSPORT AND CAR SELECTION IN DAILY TRAVEL

- ABSTRACT** | Transport users frequently face the dilemma of maximizing the utility of usage of two resources-time and money in relation to the transport service. The perceived value of the transport services for passengers is the result of what he has received along of transport service full costs. It expresses the concept of generalized cost, which includes financial costs, time costs, discomfort, and other elements that can be perceived by the user as costs. The article presents the generalized cost on the example of selection of car and public transport. Car users, while comparing the ability to move by car or public transport, often do not take into account the full cost of car ownership and usage. While in urban transport uniform rates for different tariffs are adopted, whereas in the case of individual transport cost are not limited to the fuel price. The concept of generalized cost is presented in the article, based on market research carried out in Szczecin and the proposed method of calculating these costs in transport.
- KEYWORDS** | generalized travel cost, urban transport, passenger car, cost analysis

Translated by Zuzanna Kłos-Adamkiewicz

WYKORZYSTANIE ANALIZY SKUPIEŃ W PROCESACH POZNAWCZYCH STRATYFIKACJI PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: L91

Andrzej Letkiewicz, Beata Majecka, Michał Suchanek

Uniwersytet Gdański, Gdańsk

e-mail: ekoalt@ug.gda.pl, ekobma@ug.edu.pl, m.suchanek@ug.edu.pl

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest wykazanie użyteczności narzędzia, jakim jest analiza skupień, w procesach porządkowania stratyfikacyjnego przedsiębiorstw transportowych. Analiza ta, pozwalając na wykrycie określonych struktur w przestrzeni rynku transportowego, może stać się punktem wyjścia do dalszych badań nad wyjaśnianiem procesów stratyfikacji podmiotów tego rynku.

SŁOWA KLUCZOWE

przedsiębiorstwo transportowe, stratyfikacja, analiza skupień

WPROWADZENIE

Badania nad transportem mogą dotyczyć wielu zagadnień, w tym rozważań na temat struktur podmiotowych rynku transportowego, który jest przestrzenią wypełnioną zróżnicowanymi zachowaniami poszczególnych podmiotów – zarówno występujących po popytowej, jak i podaźowej jego stronie. Po każdej ze stron można zauważyć określone warstwy podmiotów charakteryzujących się swoistymi zachowaniami – w układach stratyfikacyjnych rynku poszczególne podmioty znajdujące się w jednej warstwie wykazują się podobieństwem zachowań, ale istnieje też zróżnicowanie zachowań pomiędzy warstwami.

Celem artykułu jest wykazanie użyteczności narzędzia, jakim jest analiza skupień, w procesach porządkowania stratyfikacyjnego przedsiębiorstw transportowych. Analiza ta, pozwalając na wykrycie określonych struktur w przestrzeni rynku transportowego, może stać się punktem wyjścia do dalszych badań nad wyjaśnianiem procesów stratyfikacji podmiotów tego rynku.

W artykule posłużono się rankingiem przedsiębiorstw wykonujących usługi transportu i spedycji drogowej klasyfikującym podmioty biorące udział w badaniach według przychodów z TSL za 2014 rok. Dzięki zastosowaniu procedury grupowania obiektów i cech metodą k-średnich oraz wykorzystaniu analizy wariancji (ANOVA) otrzymano wyniki pozwalające na stwierdzenie, że istnieją dające się precyzyjnie wskazać skupienia podmiotów oraz że badane podmioty wykazują bardzo istotne różnice pomiędzy skupieniami. Prowadzi to do konkluzji, że wykorzystując zaproponowane w artykule metody badawcze, można w nowym świetle pokazać podmioty i zjawiska występujące na rynku usług transportowych, a tym samym wykazać praktyczną użyteczność analizy skupień.

PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWE NA RYNKU

Transport jako dział gospodarki, uczestnicząc w procesach gospodarowania, bierze na siebie zobowiązanie uczestnictwa w tych procesach na warunkach dyktowanych przez regulacyjną rolę rynku i państwa. Uzasadniona staje się zatem znajomość ogólnych trendów rozwojowych gospodarki i społeczeństwa, by tam, gdzie to możliwe, wyprzedzać ofertą usługową nowe wymagania uczestników rynku, jednocześnie zapewniając przedsiębiorstwom transportowym wysoką efektywność. Z jednej strony integracja partnerów łańcucha transportowego, a z drugiej dążenie do realizacji celu w postaci maksymalizacji efektywności zaangażowanego w przedsiębiorstwie kapitału prowadzą do budowania sieci powiązań, w ramach których przedsiębiorstwa, wykorzystując znajomość specyfiki rynków oraz posiadane kontakty, dążą do standaryzacji funkcjonalnej usługi transportowej, ale też do jej indywidualizacji rynkowej umożliwiającej usługobiorcom identyfikowanie zachowań rynkowych przedsiębiorstwa (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 10–19), i jednocześnie przyczyniają się do budowania przewagi konkurencyjnej.

Trwały charakter przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw transportowych związany jest z budowaniem ich potencjału konkurencyjnego definiowanego jako zespół zasobów materialnych i niematerialnych przedsiębiorstwa niezbędnych do tego, aby generować atrakcyjne oferty rynkowe (Tłoczyński, 2016, s. 44–45) oraz optymalizować funkcjonowanie podmiotu. Warunkiem optymalizacji funkcjonowania przedsiębiorstwa transportowego jest zdolność do oceny i przewidywania stanów własnych oraz otoczenia, tak aby w momencie wystąpienia istotnych zmian na rynku przedsiębiorstwo dobierało sposoby reagowania uwzględniające wewnętrzne i zewnętrzne kryteria realizacji celu gospodarowania. Warunkiem tego procesu jest umiejętność zdefiniowania funkcji celu, która w zależności od tego, czego dotyczy, musi być maksymalizowana lub minimalizowana (Letkiewicz, 2015, s. 184).

Podstawową konsekwencją, a jednocześnie warunkiem koniecznym optymalizacji funkcjonowania dla przedsiębiorstw transportowych jest konieczność dokonywania wyboru odpowiedniego miejsca lub miejsc w przestrzeni gospodarczej, w których najpełniej udaje się zrealizować swe cele. Głównie chodzi tu o możliwość wykorzystania wszystkich pozytywnych aspektów funkcjonowania rynku, jak też minimalizację tych niekorzystnych (Majecka, 2015, s. 124), stąd dokonywanie doboru mechanizmu funkcjonowania przez przedsiębiorstwa transportowe związane jest z konieczną umiejętnością dzielenia rynku na warstwy, w których dobierane są „punkty odniesienia” (przedsiębiorstwa podobne) pozwalające dokonywać porównań czynników efektywnościowych i funkcjonalnych. Kluczowa zatem jest możliwość stratyfikacyjnego opisu rynku transportowego.

STRATYFIKACJA PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

Przedsiębiorstwa, w tym również te z sektora transportu, funkcjonując na rynku, poszukują właściwego dla siebie miejsca. Owa „właściwość” miejsca oznacza przestrzeń lokowania się podmiotów gospodarczych, w której jest możliwe jak najpełniejsze realizowanie ich podstawowych celów. Obserwacja rynków transportowych pozwala na konstatację, iż na kryteria o charakterze efektywnościowym nakładają się te o naturze behawioralnej – stąd niejednoznaczność wyborów oraz relatywność podejmowanych decyzji. Jednym z argumentów, które mogą przesądzać o wyborze konkretnego rynku i co się z tym wiąże bezpośrednio – sposobu działania akceptowanego na danym rynku, jest postępowanie innych podmiotów. Jeżeli z obserwacji i badań bardziej szczegółowych wynika, że obecne w danej przestrzeni rynkowej przedsiębiorstwa osiągają zadawalające wyniki, a są one w pewnym przynajmniej stopniu podobne do podmiotu-obszera, to znaczy, że owa przestrzeń jest godnym rozważenia miejscem do prowadzenia działalności.

Wielokrotne obserwacje zachowań rynkowych przedsiębiorstw transportowych obecnych na danym rynku skłaniają do stwierdzenia, że podmioty gospodarcze mają tendencję do ciążenia do danego obszaru – czasami świadomie, czasami jedynie intuicyjnie wybierając takie warunki swojego funkcjonowania, w których najlepiej ich zdaniem będzie można zrealizować cele ekonomiczne. Stąd powstają na rynku określone warstwy podmiotów w jakiś sposób do siebie podobnych (dysponujących podobnym potencjałem konkurencyjności, pragnących realizować podobne cele czy też o podobnym stopniu sprawności realizacji celów).

Stratyfikacyjny obraz rynku transportowego stanowiącego ważny układ odniesienia dla wszelkich procesów gospodarczych poszczególnych przedsiębiorstw określa ich umiejscowienie w owej przestrzeni rynkowej, ale też ma istotne znaczenie w porządkowaniu przestrzeni rynkowej jako takiej (Majecka, 2015, s. 7). Zrozumienie zjawiska stratyfikacji jest w stanie zwiększyć zasoby wiedzy poszczególnych przedsiębiorstw transportowych niezbędne do podejmowania racjonalnych decyzji gospodarczych.

W kontekście powyższych rozważań zasadne jest zastosowanie sformalizowanych metod badawczych pozwalających na identyfikację oraz opis procesów mających miejsce na współczesnym rynku transportowym. Dzięki na przykład analizie skupień można wskazać struktury stratyfikacyjne podmiotów transportowych na rynku, które mogą świadczyć o wspólnych dla większej liczby podmiotów warunkach funkcjonowania. Interesująca jest także odpowiedź na pytanie, co stanowi o tym, że dane podmioty skupiają się w określonej warstwie.

ANALIZA SKUPIEŃ JAKO METODA BADAWCZA

Analiza skupień jest metodą badawczą zawierającą różnicowane algorytmy klasyfikacji. Podstawowym celem jej wykorzystania w praktyce badań jest identyfikacja zbiorów danych podobnych, a następnie ich grupowanie w taki sposób, aby obiekty należące do jednej grupy były ze sobą stosunkowo najsilniej powiązane, biorąc pod uwagę przyjęte kryterium bądź kryteria. Ze względu na fakt, że analiza skupień stanowi metodę eksploracyjną i pozwala na zidentyfikowanie struktur bez wyjaśniania ich przyczynowości, staje się ona często przyczynkiem do dalszych badań, których celem jest wyjaśnienie czynników determinujących określoną strukturę badanych podmiotów (Everitt, Landau, Leese, Stahl, 2011, s. 10–14).

W praktyce badawczej wyróżnia się trzy klasy algorytmów zaliczanych do analizy skupień (Cichosz, 2000, s. 22):

- a) metody hierarchiczne, w których buduje się drzewo powiązań między obiektami należącymi do badanego zbioru danych;
- b) grupowanie metodą k-średnich, w której wyszukuje się obiekty najsilniej ze sobą powiązane dla założonej z góry liczby klas;
- c) metody rozmytej analizy skupień, w której każdy badany obiekt może zostać przypisany do więcej niż jednej klasy, przy czym jego przynależność do poszczególnych klas opisywana jest zmiennymi rozmytymi.

Stosowanie analizy skupień wiąże się z łączeniem obiektów, które są ze sobą relatywnie najsilniej powiązane, biorąc pod uwagę przyjęte kryterium odległości w przestrzeni jedno- lub wielowymiarowej, przy czym odległość ta nie musi być jednostką rzeczywistą. Do najczęściej stosowanych miar odległości w analizie skupień zalicza się (Cichosz, 2000, s. 31):

- odległość euklidesową,
- odległość miejską,
- odległość Czebyszewa,
- odległość potęgową.

Metodą, która w wielu przypadkach jest silnie powiązana z analizą skupień, stanowiąc jej weryfikację i uzupełnienie, jest analiza wariancji (ANOVA), która służy do rozstrzygnięcia o istnieniu istotnych różnic między wartościami w kilku populacjach. Przedmiotem badania w analizie ANOVA jest szereg populacji, z których pobiera się próby, dla których następnie oblicza się statystyki testowe umożliwiające weryfikację hipotezy zerowej o braku statystycznie istotnych różnic między badanymi populacjami pod kątem jednego albo wielu kryteriów (Aczel, 2000, s. 399–402). Co do zasady zakłada się, że jeśli średnie w populacjach są od siebie różne, to średnie odchylenia losowe wewnątrz populacji są stosunkowo małe w porównaniu do odchyżeń między populacjami.

ANALIZA SKUPIEŃ W IDENTYFIKACJI STRATYFIKACYJNEGO UKŁADU PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

Badaniu poddano przedsiębiorstwa wykonujące usługi transportu i spedycji drogowej sklasyfikowane w rankingu największych przedsiębiorstw sektora TSL według przychodów za 2014 rok (tab. 1).

W celu wykrycia rzeczywistych struktur stratyfikacyjnych w badanej przestrzeni rynkowej zastosowano analizę skupień metodą grupowania k-średnich, otrzymując dwa skupienia dla badanych 28 przypadków. Zastosowano przy tym trójwymiarową odległość uwzględniającą wynik finansowy netto w 2014 roku, przychody ze sprzedaży netto w 2014 roku oraz średnioroczną wielkość zatrudnienia dla 2014 roku, co do których można przyjąć, że są fundamentalnymi miernikami ogólnej sprawności ekonomicznej przedsiębiorstw sektora TSL (Letkiewicz, Suchanek, 2016, s. 224). W grupie 28 badanych przedsiębiorstw uzyskano 22 przypadki przedsiębiorstw należących do pierwszego skupienia oraz 6 przypadków przedsiębiorstw należących do drugiego skupienia (tab. 2).

Tabela 1. Ranking największych przedsiębiorstw sektora TSL w 2014 r.

Przedsiębiorstwo	Zysk netto 2014 [zł]	Przychody 2014 [zł]	Zatrudnienie 2014
JAS-BFG S.A.	7 808 000	457 265 000	1018
ERONTRANS	3 136 293	387 422 943	314
SKAT Transport Sp. z o.o. sp. k.	11 725 744	282 281 168	135
Hellmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp. k.	1 033 000	280 525 000	391
Grupa Delta Trans	5 309 500	252 081 000	1036
LINK Sp. z o.o.	5 092 203	247 844 431	531
CATIC Polska Sp. z o.o.	2 370 000	209 214 000	282
Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	1 077 000	208 101 000	205
MEXEM Sp. z o.o.	8 192 000	196 081 000	259
OMIDA Group	2 242 478	193 486 078	188
BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDYCJA	404 000	190 962 000	565
PPT PKE Gdansk-Oliwa SA	2 372 011	180 486 579	164
SM LOGISTIC Sp. z o.o.	1 896 702	170 039 319	101
Eurogate Logistics Sp. z o.o.	1 701 000	117 176 000	68
No Limit	1 655 000	103 279 000	371
Optima Sp. z o.o.	1 898 494	95 809 413	173
ZTE RADOM Sp. z o.o.	412 260	79 578 913	304
JURA POLSKA Sp. z o.o.	-261 600	77 699 600	33
Trans Logistyka-Olga Juchniewicz Sp. k.	3 485 000	70154000	229
Botrans Sp. z o.o.	809 719	64305847	94
MAGTRANS	3 184 395	62 563 000	253
AsstrA Associated Traffic AG	187 000	58 677 000	80
SM AGROLAND Sp. z o.o.	622 275	48 172 666	35
INTERTRANSPORTS CENTRE-POLSKA Sp. z o.o.	1 501 991	36 932 883	19
NOX-POL Sp. z o.o.	385 414	35 817 308	100
Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów Sp. j.	844 238	12 971 153	13
Transrem Sp. z o.o.	1 040 611	8 772 907	86
Albatros Cargo Sp. z o.o.	862 000	5 200 000	8

Źródło: Dziennik Gazeta Prawna (2015).

Tabela 2. Wyniki analizy skupień metodą k-średnich

Przedsiębiorstwo	Skupienie
1	2
Hellmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp. k.	1
CATIC Polska Sp. z o.o.	1
Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	1
OMIDA Group	1
BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDYCJA	1
PPT PKE Gdansk-Oliwa SA	1
SM LOGISTIC Sp. z o.o.	1
Eurogate Logistics Sp. z o.o.	1
No Limit	1
Optima Sp. z o.o.	1
ZTE RADOM Sp. z o.o.	1

1	2
JURA POLSKA Sp. z o.o.	1
Trans Logistyka-Olga Juchniewicz Sp. k.	1
Botrans Sp. z o.o.	1
MAGTRANS	1
AsstrA Associated Traffic AG	1
SM AGROLAND Sp. z o.o.	1
INTERTRANSPORTS CENTRE-POLSKA Sp. z o.o.	1
NOX-POL Sp. z o.o.	1
Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów Sp. j.	1
Transrem Sp. z o.o.	1
Albatros Cargo Sp. z o.o.	1
JAS-BFG S.A.	2
ERONTRANS	2
SKAT Transport Sp. z o.o. sp. k.	2
Grupa Delta Trans	2
LINK Sp. z o.o.	2
MEXEM Sp. z o.o.	2

Źródło: opracowanie własne.

Analiza ANOVA pozwoliła na wykazanie (przy przyjętym poziomie istotności $p = 0,01$), iż przedsiębiorstwa należące do drugiego skupienia cechują się statystycznie istotnie wyższą skutecznością gospodarowania mierzoną przyjętymi wskaźnikami (tab. 3).

Tabela 3. ANOVA dla przeprowadzonej analizy skupień

Wartości	Statystyka F	Wartość p
Zysk netto 2014 r.	57,03912	0,000000
Przychody 2014 r.	27,74645	0,000017
Zatrudnienie 2014 r.	14,49032	0,000773

Źródło: opracowanie własne.

Porządek stratyfikacyjny rynku TSL uzyskany na skutek przeprowadzonej analizy skupień zweryfikowanej dodatkowo analizą ANOVA sugeruje, iż stosunkowo niska jest liczba podmiotów wyraźnie dominujących pod kątem wszystkich podstawowych wartości ekonomicznych. Co więcej, podział podmiotów na ekonomicznie bardziej i mniej sprawne nie jest prostą konsekwencją osiągniętych przez przedsiębiorstwo przychodów ze sprzedaży, które są tradycyjną miarą sprawności ekonomicznej. W tak rozumianym porządku rynkowym celowe staje się pogłębienie analizy prawidłowości determinujących stratyfikację rynku TSL, również biorąc pod uwagę czynniki o charakterze behawioralnym oraz zdarzenia zachodzące w bezpośrednim otoczeniu poszczególnych podmiotów.

PODSUMOWANIE

Porządek stratyfikacyjny rynku TSL, który można zauważyć poprzez interpretację wyników przeprowadzonej analizy skupień zweryfikowanej dodatkowo analizą ANOVA, sugeruje, że na tym rynku niewątpliwie istnieją grupy przedsiębiorstw podobnych pod pewnymi względami, ale różnych pod względem charakterystyk działalności od podmiotów skupiających się w innych grupach. Charakterystyką zdecydowanie różnicującą zaobserwowane dwie grupy przedsiębiorstw jest skuteczność gospodarowania, przy czym warto zauważyć, że tradycyjnie przyjmowane kryteria podziału przedsiębiorstw nie są w pełni satysfakcjonujące z punktu widzenia uzyskania wiedzy o badanym rynku. Podmioty skupione w jednej z grup zatrudniają bowiem zdecydowanie różną liczbę pracowników, więc według tej prostej charakterystyki należą do innego sektora przedsiębiorstw (są wśród nich duże, ale też z sektora MŚP). Stosowanie zatem tradycyjnych sposobów klasyfikowania przedsiębiorstw dla większej wiedzy o współczesnym rynku powinno być zastępowane charakterystykami typu stratyfikacyjnego oraz wspierane poprzez określone narzędzia badawcze, jakimi są na przykład analiza skupień oraz analiza ANOVA.

Jednocześnie wyniki przeprowadzonych badań nieuchronnie prowadzą do stwierdzenia, że o ile przy wykorzystaniu analizy skupień oraz analizy wariancji można uzyskać stratyfikacyjny obraz rynku, o tyle zastosowane metody nie pozwalają na poznanie w pełni przyczyn takiego właśnie porządku rynkowego. Konieczne są dalsze, bardziej rozbudowane badania.

LITERATURA

- Acel, A.D. (2000). *Statystyka w zarządzaniu*. Warszawa: PWN.
- Cichosz, P. (2000). *Systemy uczące się*. Warszawa: WNT.
- Dziennik Gazeta Prawna* (2015), 120 (4013).
- Everitt, B.S., Landau, S., Leese, M., Stahl, D. (2011). *Cluster Analysis*. London: Wiley.
- Letkiewicz, A. (2015). Ogólna koncepcja destynacyjnej optymalizacji przewozów w przedsiębiorstwie usług kurierskich. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 871, Problemy Transportu i Logistyki, 30*.
- Letkiewicz, A., Suchanek, M. (2016). Use of Economic and Econometric Analysis in the Financial Standing Diagnosis of Haulage Enterprises. W: M. Bąk (red.), *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*. Zurich: Springer International Publishing.
- Majecka, B. (2015). *Behawioralne wartości stratyfikacji ekonomicznej przedsiębiorstw*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Tłoczyński, D. (2016). *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (red). (2016). *Transport – nowe wyzwania*. Warszawa: PWN.

CLUSTER ANALYSIS APPLICATION IN COGNITIVE PROCESSES OF TRANSPORT ENTERPRISE STRATIFICATION

ABSTRACT | The research on transport may concern many issues, including the entity structures of the transport market, which is filled with diversified behavior of different entities, both on the supply and on the demand side of the market. On each of the sides one can observe layers of entities characterized by similar behavior – in the stratification systems of the market, individual entities in one layer show a similarity of the behavior, which is different between the layers.

The goal of the article is to prove the usefulness of the cluster analysis in the processes of stratification arrangement of the transport enterprises. The analysis, by allowing the detection of particular structures in the transport market may become a starting point to further research on the explanation of stratification processes in that market.

A ranking of transport and haulage enterprises, in which they were grouped according to the revenues in the year 2014 was used in the article. The procedure of k-means clustering and a further ANOVA were used to obtain the results which allow to conclude that there are in fact clusters on the market, which are different when it comes to crucial economic data. This leads to a conclusion that the use of presented research methods allows to show the processes on the transport market in a new way, thus proving the practical use of cluster analysis.

KEYWORDS cluster analysis, economic stratification, transport enterprises

Translated by Michał Suchanek

CERTYFIKACJA KOMPETENCJI PRZEWOŹNIKÓW W TRANSPORCIE DROGOWYM JAKO ELEMENT POLITYKI TRANSPORTOWEJ

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R480

Marek Łepkowski, Małgorzata Walendzik

Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Telematyki Transportu
e-mail: marek.lepkowski@its.waw.pl, malgorzata.walendzik@its.waw.pl

STRESZCZENIE

Drogowy transport jest najchętniej wykorzystywaną gałęzią transportu służącą do zarobkowego przemieszczania osób i rzeczy. Pomimo znacznego rozdrobnienia polskich przedsiębiorstw transportu drogowego branża ta zachowuje dominującą pozycję gospodarczą, wypracowując ponad 6,5% PKB. Wewnątrzunijne uregulowania, w ramach których działają polskie podmioty transportu drogowego, pozwalają na skuteczne konkurowanie na wspólnotowym rynku przewozowym.

Od 1 maja 2004 roku, tj. od dnia przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, unijne wymagania w zakresie podejmowania i wykonywania zawodu przewoźnika drogowego stały się obowiązujące. Jednym z wymogów, który musi spełnić przedsiębiorca wykonujący transport drogowy, jest posiadanie koniecznych kompetencji zawodowych. Certyfikat Kompetencji Zawodowych jest dokumentem potwierdzającym posiadanie przez przewoźnika kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych zarządzającego transportem ma bezpośredni wpływ na zwiększenie społeczno-ekonomicznej skuteczności sektora transportowego.

SŁOWA KLUCZOWE

polityka transportowa, certyfikacja przewoźników, konkurencyjność

WPROWADZENIE

Dobrze rozwinięta sieć transportowa w Europie to podstawa wspierająca wymianę handlową oraz przyczyniająca się do wzrostu gospodarczego w poszczególnych państwach europejskich, w tym Unii Europejskiej. Integracja europejska odbywa się w wyniku stałego rozwoju transportu, który wpływa na wszystkie dziedziny życia społecznego i gospodarczego.

Funkcjonowanie w ramach Unii Europejskiej wymaga od poszczególnych jej państw własnej polityki transportowej całkowicie spójnej z jednolitą polityką unijną. Pozwala ona na integrację

transportową państw unijnych oraz przestrzeganie zasad Traktatu rzymskiego z 1957 roku w zakresie swobody przepływu osób, towarów i usług, co przyczynia się do eliminowania lub przynajmniej minimalizowania utrudnień w funkcjonowaniu transportu na jednolitym europejskim obszarze transportowym.

Tabela 1. Struktura przewozów ładunków i pasażerów według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej w 2013 r. (UE-27)

Transport towarowy	udział % w tkm ogółem
kolejowy	17,8
drogowy	75,4
wodny śródlądowy	6,7
Transport pasaż	udział % pas.km ogółem
pociągi	7,6
samochody osobowe	83,2
autobusy	9,2

Źródło: opracowanie własne na podst. danych GUS.

Z powyższego jednoznacznie wynika, że transport drogowy pomimo znacznego rozwoju pozostałych gałęzi transportu nadal jest najpopularniejszym z działów transportu umożliwiającym przemieszczenie się osób i przewóz rzeczy. Transport drogowy stanowiący podstawową dziedzinę transportu pod względem ilości przewożonej masy ładunkowej w transporcie międzynarodowym charakteryzuje się szczególnym zainteresowaniem ze strony zleceniodawcy i odbiorcy usługi przewozowej i zajmuje szczególne miejsce w systemie transportowym, a tym samym i w obszarze zainteresowań każdego państwa.

Integracja europejska wymusiła na państwach członkowskich dostosowanie się i podjęcie działań umożliwiających otwarcie rynków międzynarodowych przewozów drogowych na pełną konkurencję. Dzięki wdrożonym działaniom administracyjnym likwidującym szereg utrudnień wpływających na swobodne wykonywanie przewozów drogowych na terenie Unii Europejskiej każdy z przewoźników może bez przeszkód, w sposób niedyskryminujący, podjąć się zlecenia pod warunkiem spełnienia wymogów posiadania odpowiednich uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

W Polsce transport drogowy stanowi najważniejszą gałąź sektora transportu, bowiem posiada największy udział w tonażu przewiezionych ładunków oraz wykonanej pracy przewozowej w tonokilometrach w porównaniu do pozostałych gałęzi transportowych. Dostęp do zawodu przewoźnika drogowego reguluje rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z 21 października 2009 roku ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE oraz Ustawa (2001). Wymienione akty prawne określają szczegółowo warunki, jakie obowiązkowo powinien spełnić każdy ubiegający się o uzyskanie licencji przewoźnik. Wymagania te można podzielić na grupy, które dotyczą spełnienia warunku dobrej reputacji, stabilności finansowej, kompetencji zawodowych, a od 4 grudnia 2011 roku dodatkowym wymogiem do spełnienia jest posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich. Potwierdzeniem kompetencji jest zdobycie certyfikatu CPC (Certificate of Professional Competencies). Wymóg posiadania Certyfikatu jest nadal obowiązujący, chociaż na przestrzeni lat zmieniła się jego szata graficzna oraz forma egzaminu. W Polsce jednostką certyfikującą jest Instytut Transportu Samochodowego.

TRANSPORT DROGOWY W POLSCE – PERSPEKTYWICZNA GAŁĄŻ TRANSPORTU Z PROBLEMAMI

Od wielu lat nie zmienia się znaczenie transportu drogowego w zakresie wykonywania przewozów ładunków i osób. Wygoda i dostępność transportu drogowego powoduje, że cieszy się on dużą popularnością. Swe ogromne znaczenie zawdzięcza przede wszystkim dzięki takim cechom, jak:

- a) szybkość przewozów, szczególnie na krótkich i średnich odległościach;
- b) postępowanie zgodnie z harmonogramem, co umożliwia dotrzymanie terminów i punktualność wykonywania osobowych i ładunkowych usług przewozowych;
- c) operatywność usługową, która pozwala na utrzymywanie w stałej gotowości i dyspozycyjności dużej liczby środków przewozowych;
- d) elastyczność podróży i wykonywania usług przewozowych osób i różnego typu ładunków;
- e) relatywnie tanie usługi przewozowe;
- f) doskonała dostępność do podstawowych środków pracy i możliwości dostarczania taboru w dowolne miejsce (przestrzenne rozmieszczenie dróg);
- g) możliwość sprawniejszego wykonania przewozów w relacji dom–dom z pominięciem czasochłonnych, a tym samym i kosztownych pośrednich operacji przeładunkowych.

Transport drogowy, funkcjonujący szczególnie efektywnie w połączeniu z pozostałymi gałęziami transportu, tworząc zintegrowany system transportowy, jest niezwykle istotnym czynnikiem determinującym rozwój gospodarczy kraju. Sprawnie funkcjonujący, aktywizuje gospodarkę narodową, przyczynia się do jej ożywienia i wzrostu wymiany handlowej, ale wyłącznie przy jednoczesnym zachowaniu dbałości o odpowiedni poziom infrastrukturalny, technologiczny i techniczny.

Transport drogowy, który można podzielić na (Bentkowska-Senator, Kordel, Waśkiewicz, 2012, s. 26):

a) zarobkowy, czyli świadczenie usług przewozowych za opłatą, i

b) gospodarczy, gdzie wykonywanie przewozów ładunków występuje na potrzeby własne,

realizowany przez polskie przedsiębiorstwa transportowe, stale zwiększa swój udział w przewozach ładunków – w 2000 roku stanowił on 79%, a w 2014 roku wzrósł do 84% masy przewiezionych ładunków (Patarska, Lauresh, 2015, s. 8), natomiast w przypadku wykonywanej pracy przewozowej wzrósł z 26% w 2000 roku do 75% w 2014 roku (Patarska, Lauresh, 2015, s. 8). Na przestrzeni lat nastąpił nagły wzrost liczby pojazdów ciężarowych z 1879 tys. w 2000 roku (GUS, 2001, s. 361) do 3037 tys. w 2014 roku (GUS, 2015, s. 136), a tym samym i przewożonych ładunków z 1083 tys. ton w 2000 roku (GUS, 2001, s. 353) do 1 547 tys. ton w 2014 roku (GUS, 2015, s. 89). Tak znaczący wzrost przewozów wykonywanych transportem drogowym pokazuje znaczenie tej gałęzi w Polsce, jak również skutki liberalizacji i dostępu do wspólnotowych rynków transportowych, co przejawia się wzrostem liczby podmiotów transportowych na rynku.

Jednocześnie należy podkreślić znaczne rozdrobnienie polskich przedsiębiorstw transportowych zajmujących się przewozami zarobkowymi. Są to przede wszystkim mikroprzedsiębiorstwa mające aż 62,6% udziału „w całkowitej masie przewiezionych ładunków i 29,7% w pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach” (Patarska, Lauresh, 2015, s. 8).

Obecnie „rynek transportowy jest rynkiem konsumenta, czyli cechuje się nadwyżką podaży nad popytem” (Bentkowska-Senator i in., 2012, s. 17). Przy tak dużej konkurencji na rynku zarówno wewnętrznym, jak i wspólnotowym konsument swobodnie dokonuje wyboru usługodawcy, czym w sposób aktywny przyczynia się do podnoszenia jakości świadczenia usług. Z drugiej zaś strony, chcąc pozyskać kontrakt, firmy transportowe konkurują ze sobą nie tylko

jakością usługi, ale przede wszystkim ceną, co prowadzić może w ostatecznym efekcie do spadku opłacalności działalności.

POLITYKA TRANSPORTOWA W ODNIESIENIU DO TRANSPORTU DROGOWEGO

Ostatnie 10-lecie ewaluacji wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej pozwoliły na zbliżenie poziomów rozwoju w tym sektorze gospodarki poszczególnych jej członków i ugruntowały integrację wewnętrznego unijnego rynku transportowego.

Systemowe podejście w ramach wspólnotowej polityki transportowej przyczyniło się do ewolucji europejskiego obszaru transportu. Pomimo nadal odmiennych poziomów rozwoju poszczególnych gospodarek państw unijnych udało się doprowadzić do wyeliminowania wielu niekorzystnych różnic i barier uniemożliwiających stosowanie jednolitych zasad i standardów funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. Ujednolicenie technicznych i administracyjnych warunków, liberalizacja rynku usług, ewolucja polityki cenowej, fiskalno-podatkowej i celnej przyczyniły się do usprawnienia funkcjonowania wspólnotowego rynku usług transportowych, a tym samym do wzrostu gospodarczego poszczególnych państw unijnych.

Zadaniem polityki transportowej jest w związku z tym maksymalizacja korzyści przy równoczesnym zaspokojeniu potrzeb przewozowych społeczeństwa, a więc świadczenie usług tak, aby spełnione zostały wszelkie wymagania przewozowe przy jednoczesnej minimalizacji kosztów realnych. W zależności od systemu oraz założonych w nim celów i zadań różnie może się kształtować polityka transportowa i różnie może ona oddziaływać na zachodzące procesy transportowe. W gospodarce wolnorynkowej polityka transportowa oddziałuje na mechanizm rynkowy i system bodźców tak, aby przedsiębiorstwa osiągały założone cele i efekty, podejmując prawidłowe decyzje.

Celem polityki transportowej Unii Europejskiej, w tym w odniesieniu do transportu drogowego, jest pomoc w rozwiązywaniu głównych problemów, z którymi borykają się systemy transportu, czyli:

- a) zatory komunikacyjne paraliżujące płynność przewozów towarów i osób – działania na rzecz optymalizacji połączeń ze szczególnym wykorzystaniem transportu drogowego;
- b) uzależnienie od ropy naftowej – poszukiwanie alternatywnych źródeł zasilania w transporcie drogowym;
- c) wzrost uciążliwości spowodowanych rozwojem transportu drogowego – emisja gazów cieplarnianych, hałas, wypadki drogowe itp. – konieczność opracowania jednolitych norm środowiskowych i w zakresie bezpieczeństwa transportu drogowego;
- d) ujednolicenie jakości infrastruktury transportowej w Unii Europejskiej – uruchomienie innowacyjnych instrumentów finansujących infrastrukturę, w tym drogową umożliwiającą rozbudowę transeuropejskiej sieci transportowej;
- e) sprostanie narastającej konkurencji, w tym szczególnie w transporcie drogowym, i zapewnienie uczciwej konkurencji w wyniku liberalizacji usług transportowych.

Wszystkie przedstawione problemy oraz wyzwania, jakie stoją przed Komisją Europejską, wymagają opracowania rozwiązań dla prawidłowego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportowego mających jednocześnie zastosowanie do każdego rynku z osobna.

DOSTĘP DO ZAWODU – PROCES CERTYFIKACJI KOMPETENCJI PRZEWOŹNIKA

Utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga, aby wszystkie państwa członkowskie stosowały jednolite zasady określające dostęp do zawodu przewoźnika drogowego.

Aby możliwe było przekazywanie informacji pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi, każde państwo powinno prowadzić elektroniczny rejestr przedsiębiorców transportu drogowego. Elektroniczne rejestry przedsiębiorców połączone na szczeblu unijnym zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie danych osobowych przyczyniłyby się do poprawy współpracy. Uczciwa konkurencja i transport drogowy odbywający się w pełnym poszanowaniu przepisów wymagają jednolitego poziomu nadzoru i monitorowania w państwach członkowskich. W Polsce jeszcze nie określono, kto taki rejestr będzie prowadził.

Organy krajowe odpowiedzialne za nadzorowanie przedsiębiorców i ważność ich zezwoleń w tym zakresie mają obowiązek sprawdzania, czy przedsiębiorca spełnia przewidziane prawem warunki.

W państwach członkowskich Unii Europejskiej przewozy drogowe kontrolują nie tylko policja, służby celne i graniczne, ale również specjalistyczne instytucje. W zdecydowanej większości państw Unii funkcjonuje obok policji Inspekcja Transportu Drogowego – specyfika drogowych przewozów krajowych i międzynarodowych oraz złożony zakres kontroli w odniesieniu do tego rodzaju transportu, jego różnorodność i stopień komplikacji powodują, że zadania takie mogą być efektywnie i właściwie wykonywane tylko przez wyspecjalizowane organy. Aby to było możliwe, system dotyczący procesu certyfikacji powinien być w określonym zakresie dostępny właściwym organom.

Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie proces certyfikacji przewoźników drogowych rozpoczął od lutego 2002 roku na podstawie Ustawy (2001) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2002 roku w sprawie certyfikacji przewoźników drogowych. Jednak już wcześniej, bo od 2000 roku, egzaminowano w ramach dobrowolnej certyfikacji wyłącznie osoby, które wykonywały krajowy transport drogowy osób. Dopiero od lutego 2002 roku rozpoczęła się zasadnicza certyfikacja, która obejmowała przewoźników wykonujących zarówno transport drogowy osób, jak i transport drogowy rzeczy. Od tego czasu aż do listopada 2011 roku Instytut Transportu Samochodowego wydawał cztery rodzaje certyfikatów: certyfikat kompetencji zawodowych w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy oraz certyfikat kompetencji zawodowych w międzynarodowym transporcie drogowym osób lub rzeczy.

Zwiększone zainteresowanie pozyskaniem certyfikatu przypadało na lata 2002–2004, co związane było z faktem wymiany starych koncesji na transport międzynarodowy na obowiązujące od 1 maja 2004 roku. Drugi znaczny wzrost zainteresowania egzaminami na certyfikat wystąpił w 2011 roku, co było spowodowane zmianami w przepisach prawnych dotyczącymi procesu uzyskania certyfikatów, które zaczęły obowiązywać od 4 grudnia 2011 roku. Od tego czasu przeprowadzane są wyłącznie dwa rodzaje egzaminów na certyfikat kompetencji zawodowych i w związku z tym Instytut Transportu Samochodowego wydaje dwa rodzaje certyfikatów wspólnotowych: Certyfikat Kompetencji Zawodowych w Drogowym Transporcie Rzeczy/Osób. Pytania testowe podczas egzaminu są wielokrotnego wyboru, a wynik z egzaminu jest pozytywny, jeśli zdający łącznie spełni dwa warunki: jeżeli z każdej części egzaminu uzyska co najmniej 50% prawidłowych odpowiedzi, a łącznie udzieli co najmniej 60% prawidłowych odpowiedzi.

Certyfikat Kompetencji Zawodowych jest dokumentem potwierdzającym posiadanie przez przewoźnika kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych zarządzają-

cego transportem ma bezpośredni wpływ na zwiększenie społeczno-ekonomicznej skuteczności sektora transportowego.

Poziom wiedzy sprawdzany podczas obowiązkowego egzaminu obejmuje zagadnienia związane z drogowym transportem rzeczy i drogowym przewozem osób z dziedzin:

- prawa cywilnego,
- prawa handlowego,
- prawa socjalnego,
- prawa podatkowego,
- działalności gospodarczej i zarządzania finansami przedsiębiorstwa,
- dostępu do rynku,
- norm technicznych i technicznych aspektów działalności,
- bezpieczeństwa drogowego.

Egzamin dla wszystkich uczestników składa się z dwóch części:

- testu pisemnego z pytaniami wielokrotnego wyboru,
- ćwiczeń praktycznych, zadań problemowych.

Po uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu Instytut jako jednostka certyfikująca wydaje Certyfikat Kompetencji Zawodowych, którego właściciel nie może przekazywać osobie trzeciej. Aby uniknąć „bezprawnego wydawania” certyfikatów, dokument ten posiada cechy bezpieczeństwa określone w rozporządzeniu 1071/2009 WE. Certyfikat uzyskany w jednym z państw Unii Europejskiej, zgodny z jednolitym wzorem, uznawany jest przez państwo członkowskie, na terenie którego przedsiębiorca ma swoją siedzibę, za wystarczający dokument w zakresie kompetencji zawodowych. Certyfikat wydawany jest bezterminowo, co nie oznacza, że przewoźnik lub osoba zarządzająca transportem zawsze, bez ograniczeń może posługiwać się tym dokumentem.

Obowiązujące przepisy prawne określają warunki, które muszą być spełnione przez osobę zarządzającą transportem. Do warunków tych należy wymóg dobrej reputacji, który nie jest lub przestał być spełniony, jeżeli wobec przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej:

a) orzeczono:

- prawomocny wyrok skazujący za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,
- co najmniej dwie wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub
- co najmniej dwie prawomocne kary grzywny za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz

b) wydano decyzję o uznaniu, że utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone sankcje.

W przypadku nałożenia na przedsiębiorcę, zarządzającego transportem lub osobę fizyczną sankcji właściwy organ wszczyna postępowanie administracyjne, po przeprowadzeniu którego wydaje decyzję o uznaniu, że:

- a) dobra reputacja pozostaje nienaruszona albo
- b) utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone sankcje.

Właściwy organ może uznać, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za naruszenia, i wówczas wydaje decyzję, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona. W przypadku stwierdzenia, że na przedsiębiorcę lub zarządzającego transportem nałożono sankcje będące podstawą do utraty dobrej reputacji, wówczas wszczyna postępowanie administracyjne. Jeżeli w wyniku postępowania organ stwierdzi, że osoba utraciła dobrą reputację,

a więc straciła zdolność do kierowania operacjami transportowymi, posiadacz certyfikatu musi certyfikat zwrócić do właściwego organu. Informacje o utracie uprawnień do zarządzania transportem są odnotowywane w systemie w celu udostępnienia aktualnych informacji właściwym organom. Szczegółowe informacje dostępne dla właściwych organów są niezwykle istotne, ponieważ zgodnie z obowiązującymi przepisami jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację, to w takim przypadku traci prawo do wykonywania zawodu przewoźnika. Do czasu zastosowania środków rehabilitacyjnych, które spowodują zatarcie skazania lub uznanie nałożonych sankcji za niebyłe, certyfikat nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.

Osoby zarządzające operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie mogą zarządzać transportem w nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstwach obejmujących ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Obecnie trudno oszacować, ile osób, które uzyskały certyfikat, zatrudnionych jest w transporcie. W systemie Certyfikacji Kompetencji Zawodowych do 31 grudnia 2013 roku zarejestrowanych było 133 225 wniosków. Ogółem w wymienionym przedziale czasowym do egzaminu przystąpiło ponad 170 tys. osób, a wydano ponad 114 tys. certyfikatów. Różnica pomiędzy liczbą wniosków w bazie w ogóle a liczbą osób, które przystąpiły do egzaminu, wynika z faktu, że znaczna część osób przystępowała do egzaminu nawet po kilka razy, jeżeli poprzedni egzamin kończył się wynikiem negatywnym. Od 2002 roku do listopada 2011 roku często zdarzało się, że jedna osoba składała wnioski na wszystkie rodzaje certyfikatów, a więc na certyfikat krajowy w zakresie przewozu osób, certyfikat krajowy w zakresie przewozu rzeczy, certyfikat międzynarodowy w zakresie przewozu osób i certyfikat międzynarodowy w zakresie przewozu rzeczy.

Liczbę wydanych licencji uprawniających do wykonywania międzynarodowego i krajowego transportu drogowego przedstawiono w tabeli 2. Należy mieć na uwadze, że każda firma zajmująca się transportem drogowym osób i rzeczy musi mieć osobę zarządzającą transportem, a więc posiadającą certyfikat kompetencji zawodowych. Zestawienia te odzwierciedlają, w jak dużym zakresie proces certyfikacji ma zastosowanie.

Tabela 2. Liczba wydanych licencji i wypisów z licencji w transporcie krajowym oraz liczba wydanych licencji i zaświadczeń w transporcie międzynarodowym

Lata	Transport krajowy			Transport międzynarodowy		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Liczba licencji	62 200	61 200	63 300	24 895	26 418	26 614
Liczba wypisów	180 500	181 200	186 800	137 502	147 970	144 250
Liczba zaświadczeń				7196	7413	7190
Liczba wypisów				15 772	15 965	15 339

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

PODSUMOWANIE

Duże rozdrobnienie przedsiębiorstw jest cechą polskiej branży transportu drogowego, dominujące mikroprzedsiębiorstwa odgrywają jednak znaczącą rolę w rozwoju rynku transportu drogowego i gospodarki Polski. Podstawą ich działalności są przewozy międzynarodowe w ramach wspólnotowego rynku transportowego. Czynniki zewnętrzne, takie jak krajowa i unijna legislacja, koniunktura gospodarcza, ceny paliw, oraz socjalne warunki płacowe kształtują poziom rozwoju branży.

Funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw transportu drogowego na wspólnotowym rynku transportowym odbywa się obecnie w warunkach ostrej zewnętrznej i wewnętrznej walki konkurencyjnej. W tym zakresie ważną rolę spełnia państwo, które poprzez swoją politykę transportową zgodną ze standardami i warunkami unijnymi określa normy i zasady funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportu drogowego.

Liberalizacja usług, nadwyżka podaży usług transportowych nad popytem, unijne regulacje płacowe przyczyniają się do konieczności konkurowania przez polskie podmioty transportu drogowego jakością świadczonych usług, a przede wszystkim ceną. Ten ostatni czynnik często podważa zasadę zdrowej oraz uczciwej konkurencji i przyczynia się do stosowania cen na granicy opłacalności po to, aby przedsiębiorca mógł nadal funkcjonować na rynku przewozowym.

Polityka transportowa Unii Europejskiej podkreśla rolę transportu jako podstawowego obszaru polityki wspólnotowej. Ma ona szczególnie wpływ na wspólny rynek przewozowy, w tym przewóz drogowy, i kształtuje jego rozwój. Reguluje również dostęp do zawodu i określa wymogi uzyskania licencji na świadczenie usług przewozowych, w tym świadczonych przez przedsiębiorstwa transportu drogowego.

Dążąc do realizacji przewozu towarów i osób na poziomie gwarantującym odpowiednią jakość, wdrożono w 2002 roku ustawy o obowiązkach certyfikacyjnych przewoźników. Wprowadzenie Certyfikatu Kompetencji Przewoźnika w transporcie drogowym miało za zadanie uzyskanie przez przedsiębiorcę odpowiednich kompetencji umożliwiających funkcjonowanie polskiego przedsiębiorstwa na wspólnotowym rynku transportowym, a tym samym podniesienie poziomu świadczenia usług przewozowych.

LITERATURA

- Bentkowska-Senator, K., Kordel, Z., Waśkiewicz, J. (2012). *Polski transport samochodowy: rynek – koszty – ceny*. Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.
- GUS (2001). *Transport – wyniki działalności w 2000 roku*. Warszawa.
- GUS (2015). *Transport – wyniki działalności w 2014 roku*. Warszawa.
- Patorska, J., Lauresh, K. (2015). *Raport: Dokąd zmierza jednolity rynek europejski? Wpływ ustawy MiLoG na branżę transportu drogowego w Polsce*. Transport Logistyka Polska (TLP).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2002 r. w sprawie certyfikacji przewoźników drogowych.
- Ustawa z 6.09.2001 o transporcie drogowym. Dz.U. nr 123, poz. 1371, z późn. zm.

CERTIFICATION OF PROFESSIONAL COMPETENCE IN ROAD TRANSPORT – THE ELEMENT OF TRANSPORT POLICY

ABSTRACT | Road transport is the most commonly used mode of transport for commercial movement of people and goods. Despite the considerable fragmentation of the Polish road transport companies this industry maintains a dominant economic position by working out more than 6.5% of national GDP. The internal EU regulations, within which the Polish road transport companies operate, allow the effective competition on the Community transport market. Since 2002, in accordance with the requirements of the European Union remains in Poland licensing the commercial transport. Obtain a certificate of professional competence of road carriers is one of the conditions for obtaining a license. In our country is ITS certification unit. From 2002 to 2011 Institute has a large (over 100 thousand people records database) containing information about labor market carriers. Therefore, on the basis of the statistics and their analysis it's possible draw a series of proposals for commercial road transport (population, age, level of knowledge and many others). Furthermore the results of analyses were presented.

KEYWORDS | transport policy, certification of professional competence, competition

Translated by Małgorzata Walendzik

REGULACYJNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU RYNKU LOTNICZEGO W UNII EUROPEJSKIEJ

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: 018

Elżbieta Marciszewska, Paweł Zagrajek, Adam Hoszman

Katedra Transportu, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
e-mail: emarci@sgh.waw.pl, zagrajek.pawel@gmail.com, adam.hoszman@sgh.waw.pl

STRESZCZENIE

Rynek lotniczy w Europie podlega rozległym regulacjom. Szczególnie trudne zadanie powierzone jest regulatorowi, który musi stale monitorować zmiany na rynku zarówno wewnętrznym, jak i zewnętrznym, i odpowiednio ukierunkowywać działania, tak aby umożliwić jego optymalny rozwój. Ogłoszenie przez Komisję Europejską Europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa to z pewnością niezwykle istotne wydarzenie na rynku lotniczym w Europie, które wskazuje kierunki polityki regulacyjnej organów Unii na najbliższe lata. W artykule podjęto próbę oceny skutków zapisów tej strategii dla funkcjonowania i konkurencyjności podmiotów rynku lotniczego w Unii Europejskiej.

W ocenie autorów zbudowanie spójnej strategii regulacyjnej jest niezbędnym warunkiem wdrażania właściwych i adekwatnych regulacji stymulujących rozwój rynku, a jednocześnie zabezpieczających wszystkich jego uczestników przed działaniami mogącymi prowadzić do nieoptymalnej alokacji zasobów.

SŁOWA KLUCZOWE

transport lotniczy, regulacje, europejska strategia lotnictwa

WPROWADZENIE

Rynek lotniczy w Europie podlega dynamicznym zmianom, a jego uczestnicy stale konfrontowani są z nowymi zagrożeniami, wyzwaniem, ale też i możliwościami, zarówno w wymiarze lokalnym, paneuropejskim, jak i globalnym. Te wyzwania i możliwości wynikają między innymi z bardzo dynamicznego rozwoju rynku lotniczego, zwłaszcza w tak zwanych nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej, gdzie dynamika wzrostu rynku jest bardzo duża. Na przykład w Polsce w latach 2004–2015 liczba pasażerów zwiększyła się z niespełna 9 do ponad 30 mln rocznie, co oznacza, że średnie roczne tempo wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych w krajowych portach lotniczych wyniosło blisko 12%.

Biorąc pod uwagę fakt, że rynek lotniczy w Europie podlega rozległym regulacjom, szczególnie trudne zadanie powierzone jest regulatorowi, który musi stale monitorować zmiany na rynku zarówno wewnętrznym, jak i zewnętrznym i odpowiednio ukierunkowywać działania, tak aby umożliwić jego optymalny rozwój. Ogłoszenie przez Komisję Europejską Europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa to z pewnością niezwykle istotne wydarzenie na rynku lotniczym w Europie, które wskazuje kierunki polityki regulacyjnej organów Unii Europejskiej na najbliższe lata.

REGULACJA RYNKU – UJĘCIE TEORETYCZNE

Każda działalność regulacyjna powinna służyć realizacji określonych celów. W historii myśli ekonomicznej mamy możliwość obserwacji zmian w postrzeganiu regulacji przez teoretyków ekonomii i polityki gospodarczej. Dotyczy to nie tylko problemu zakresu regulacji i sposobu jej wprowadzenia, ale także zróżnicowania jej narzędzi i zakresu w zależności od branży, jej urynkwienia i poziomu konkurencji.

Obecnie w nurcie rozważań teoretycznych na czoło wysuwają się dwie teorie – teoria regulacji oparta na interesie publicznym oraz tak zwana ekonomiczna teoria regulacji. Z punktu widzenia sektora transportu należącego do tak zwanych branż infrastrukturalnych szczególnie użyteczne są: teoria monopolu naturalnego i teoria oparta na koncepcji usług użyteczności publicznej. W stosunku do portów lotniczych i warunków dostępu do nich ciągle jeszcze aktualne są obie te teorie, chociaż trzeba przyznać, że nie tylko linie lotnicze, ale i porty straciły już swoje pozycje monopolistów naturalnych.

Ogólnie postrzegamy regulację dwojako: jako działanie władzy na różnych szczeblach w celu tworzenia ram instytucjonalnych dla procesów rynkowych lub jako bezpośrednią interwencją w procesy rynkowe, która często zakłóca te procesy poprzez polityczne sterowanie rynkowymi systemami ekonomicznymi.

J.A. Schumpeter uważał na przykład, że podstawowym zadaniem państwa jest tworzenie ram instytucjonalno-prawnych dla mechanizmu rynkowego i zapewnienia w ten sposób „czystemu kapitalizmowi nieskrępowanego działania” (Glapiński, 2003). Wydaje się jednak, że Unii Europejskiej przyświecają inne cele.

Regulację można odnosić do procesów gospodarczych zachodzących w całej gospodarce, można też mówić o „regulacji ekonomicznej odnoszącej się do poszczególnych branż” (w tym linii lotniczych czy portów lotniczych), jak podają P.A. Samuelson i W.D. Nordhaus (1985).

W naukach ekonomicznych mówi się obecnie o „regulacji sektorowej” odnoszącej się do branż i regulacji horyzontalnej, która kierowana jest do wszystkich podmiotów rynkowych. W niniejszym artykule zasadne jest odniesienie się do koncepcji regulacji sektorowej, która dotyczy także sektora lotniczego.

Zadaniem ekonomii jest poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, dlaczego dochodzi do regulacji. G.J. Stigler (1971) formułuje cele badawcze w tym zakresie w sposób prosty i jednoznaczny, wskazując, iż należy tu wyjaśnić, kto jest beneficjentem regulacji, kto ponosi ciężar regulacji, jakie formy może ona przyjmować i jakie będą skutki działań regulacyjnych w obszarze alokacji zasobów. Dzisiaj regulacje powinny służyć też poprawie konkurencyjności branż czy sektorów gospodarki, szczególnie tych ważnych dla rozwoju gospodarki europejskiej w warunkach globalnych.

Ogólnie można przyjąć, że w teorii regulacji znajdujemy dwa podstawowe stanowiska (Król, 2011). Pierwsze oparte jest na tezie, że działanie władzy publicznej konieczne jest ze względu na interes ogólny, a szczególnie wynika z potrzeby korygowania niedoskonałości rynku. Drugie

stanowisko opiera się z kolei na założeniu, iż regulacja służy redystrybucji dochodu na rzecz określonej grupy interesu, wywołując często nieefektywne działanie rynków. Dotyczy to również interesów podmiotów z różnych regionów świata. Jak wynika z badań, obejmuje ona także regulacje sektora lotniczego, dostępu do rynków tworzących ten sektor oraz do infrastruktury lotniczej. Zagadnieniu temu poświęcone były między innymi prace Katedry Transportu SGH, które prowadzono w ramach badań statutowych (Marciszewska, 2013; Katedra Transportu, 2011; Marciszewska, Pieriegud, 2009).

W literaturze mamy do czynienia z dwoma nurtami badań i odpowiadającymi im teoriami regulacji opartej na interesie publicznym i tak zwanej ekonomicznej teorii regulacji.

Niektórzy autorzy, na przykład W.K. Viscusi, J.E. Harrington i J.M. Vernon (2005), wprowadzają do teorii regulacji trzeci nurt, który określa ją jako teorię zawładnięcia, która zakłada, że chociaż u podstaw regulacji może leżeć interes publiczny, to w konsekwencji regulacja staje się obiektem zawładnięcia (przejęcia, zawłaszczenia) przez regulowaną branżę.

Uzasadniając konieczność regulacji wynikającą z zawodności mechanizmu rynkowego, przytacza się szereg rodzajów i przejawów tej zawodności. Odnosząc te wywody do rynku transportowego, można stwierdzić, że większość z nich dotyczy też tego rynku, gdyż mamy tu często do czynienia z zawodnością konkurencji, występowaniem negatywnych efektów zewnętrznych, dobrami i usługami o charakterze dóbr publicznych, a także rujną konkurencją w niektórych obszarach rynku lotniczego.

Biorąc pod uwagę zachodzące na rynku lotniczym dynamiczne zmiany, które w wielu przypadkach powodują potęgowanie się powyższych niedoskonałości rynku, zasadne wydaje się podjęcie przez organy Unii Europejskiej dyskusji nad stworzeniem nowego, kompleksowego i spójnego podejścia do polityki regulacyjnej wobec sektora lotniczego. Pierwszym krokiem wytyczającym kierunki przyszłej polityki transportowej Unii w zakresie lotnictwa jest opublikowana pod koniec 2015 roku Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa¹.

EUROPEJSKA STRATEGIA W DZIEDZINIE LOTNICTWA – GŁÓWNE ZAŁOŻENIA

Mając na uwadze wskazane wyzwania dla europejskiego rynku lotniczego, Komisja stawia przed nim ambitne cele. W dokumencie czytamy: „Europa musi być wiodącym graczem na rynku lotnictwa międzynarodowego i światowym wzorem w zakresie zrównoważonego lotnictwa, charakteryzującym się wysokim poziomem usług i ambitnymi unijnymi normami. Celem niniejszej strategii w dziedzinie lotnictwa jest wzmocnienie konkurencyjności i zrównoważonego charakteru całej europejskiej sieci wartości w transporcie lotniczym”.

W związku z powyższym założeniem Komisja wyznaczyła trzy główne priorytety:

- a) wejście na rynki rozwoju poprzez podniesienie poziomu usług, zwiększenie dostępu do rynku i możliwości inwestowania z państwami trzecimi przy zagwarantowaniu równych warunków działania;
- b) walka z ograniczeniami wzrostu w powietrzu i na ziemi poprzez zmniejszenie ograniczeń przepustowości i poprawę wydajności oraz dostępności;
- c) utrzymanie wysokich unijnych standardów bezpieczeństwa i ochrony dzięki przejściu na system oparty na wynikach i uwzględnianiu ryzyka.

¹ Zapisy tej strategii znajdujemy w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa, Bruksela, 7.12.2015, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&from=EN>.

W tym kontekście zdaniem Komisji potrzebne są również działania ze strony Unii Europejskiej w następujących obszarach:

- a) wzmocnienie programu społecznego i tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy w sektorze lotnictwa;
- b) ochrona praw pasażerów;
- c) wejście w nową erę innowacji i technologii cyfrowych;
- d) przyczynianie się do stabilnej unii energetycznej i perspektywiczna polityka w kwestii zmiany klimatu.

Już pobieżna analiza powyższych celów wskazuje, że niektóre z nich są rozbieżne. Nie jest możliwe wzmocnienie konkurencyjności wspólnotowych przewoźników lotniczych przy jednoczesnym rozszerzeniu programu społecznego i realizacji innych postulatów, która jest źródłem kosztów dla unijnych przewoźników lotniczych. Stawia ich to bowiem w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej w stosunku do linii spoza Unii Europejskiej.

W celu sformułowania oceny Strategii autorzy przeanalizowali poszczególne problemy, które zostały w niej zdefiniowane. Zidentyfikowali trzy obszary regulacyjne: obszar standardów, obszar rozwoju oraz obszar reguł rynkowych. Do obszaru standardów można zaliczyć następujące kwestie, które zostały uwzględnione w Strategii:

- program społeczny,
- ochrona praw pasażerów,
- ochrona środowiska,
- bezpieczeństwo i ochrona.

W ramach agendy społecznej Komisja zwraca szczególną uwagę na problem tak zwanych niestandardowych form zatrudnienia w lotnictwie, ponieważ stanowią one przejaw zmian utrwalonych wcześniej modeli funkcjonowania przedsiębiorstw sektora lotniczego w obszarze optymalizacji zatrudnienia. Zdaniem autorów te zyskujące w ostatnich latach na popularności rozwiązania, choć prowadzą do obniżenia warunków socjalnych zatrudnianych w ten sposób pracowników, są podyktowane koniecznością utrzymania przez linie lotnicze konkurencyjności na jak najwyższym poziomie. Należy mieć świadomość, że postulowane przez Parlament Europejski ograniczenie możliwości stosowania niestandardowych form zatrudnienia będzie skutkowało spadkiem konkurencyjności przewoźników unijnych, co z kolei może prowadzić do ograniczenia ich rozwoju w stosunku do przewoźników z krajów trzecich, a w konsekwencji do wypychania pracowników sektora lotniczego do przedsiębiorstw pozawspólnotowych ze względu na ograniczony popyt na ich pracę ze strony przewoźników unijnych. Również postulat rozwiązania problemu strajków kontrolerów lotów, które w istotny sposób zaburzają funkcjonowanie europejskiego systemu transportu lotniczego, należy uznać za zasadny, szczególnie że problem ten nasila się w ostatnich latach.

W zakresie ochrony praw pasażerów Komisja Europejska wzywa Radę i Parlament Europejski do przyjęcia nowelizacji rozporządzenia 261/2004. Do tego czasu, aby zapewnić prawidłowe stosowanie przepisów z uwzględnieniem odpowiednich wyroków Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, Komisja planuje wydanie wytycznych odnośnie do stosowania przepisów rozporządzenia. Ponadto Komisja zamierza zbadać, jak promować współpracę pomiędzy Krajowymi Organami Wykonawczymi (*National Enforcement Bodies* – NEBs). Zdaniem autorów podczas prac nad znowelizowanymi przepisami dotyczącymi ochrony praw pasażerów niezbędne jest zrównoważone podejście uwzględniające zarówno kwestie konkurencyjności i efektywności funkcjonowania linii lotniczych, jak i potrzebę ochrony pasażerów. Taka filozofia powinna przyświecać zarówno wytycznym, które powinny być w najbliższym czasie opublikowane, jak i odłożonej w czasie nowelizacji rozporządzenia 261/2004.

Kolejnym ważnym elementem działań Komisji Europejskiej realizowanym w ramach ambitnych standardów w obszarze lotniczym są kwestie ochrony środowiska. Komisja aktywnie działa zarówno w obszarze ochrony przed emisją gazów, jak i hałasu. Ochrona środowiska może się wiązać ze znacznymi kosztami dla uczestników rynku lotniczego, stąd Komisja również w tym przypadku powinna poszukiwać zrównoważonego podejścia. Na przykład skuteczne działanie systemu handlu emisjami zależy od jego możliwie globalnego zastosowania. Funkcjonujący obecnie regionalny system prowadzi jedynie do spadku konkurencyjności objętych nim podmiotów.

W obszarze bezpieczeństwa i ochrony należy zwrócić uwagę przede wszystkim na postulat wdrożenia koncepcji jednolitego obszaru ochrony, który oprócz państw członkowskich Unii Europejskiej obejmowałby także kraje będące głównymi partnerami handlowymi Unii. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na jednokrotne poddawanie pasażerów kontroli bezpieczeństwa w porcie wylotu, bez potrzeby ponownej kontroli w porcie transferowym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Analogicznym rozwiązaniem w przypadku transportu ładunków jest rozszerzenie koncepcji bezpiecznego łańcucha dostaw, który pozwala ograniczyć liczbę kontroli bezpieczeństwa ładunków w portach lotniczych poprzez wykorzystanie instytucji znanego i uznanego nadawcy oraz zarejestrowanego agenta. W kontekście dynamicznego rozwoju technicznego w zakresie bezzałogowych statków powietrznych niezbędne jest zapewnienie odpowiednich standardów bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem obecności nowych użytkowników tej przestrzeni.

Kolejną dziedziną regulacji wspólnotowych jest obszar rozwoju, do którego można przyporządkować następujące wyróżnione przez Komisję zagadnienia regulacyjne:

- a) przepustowość infrastruktury lotniczej;
- b) *connectivity* rozumiane jako rozszerzone o aspekty jakościowe pojęcie lotniczej dostępności transportowej;
- c) badania, rozwój i innowacje.

Komisja dostrzega problemy związane z zapewnieniem odpowiedniej przepustowości infrastruktury lotniczej. Przede wszystkim wzywa ona Parlament Europejski do przyjęcia pakietu legislacyjnego SES 2+. Należy jednak zwrócić uwagę, że Strategia nie odnosi się do jednego z kluczowych elementów SES, a mianowicie do systemu skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, który wciąż działa nieefektywnie. Inne propozycje Komisji, takie jak zdefiniowanie zadań Eurocontrol i EASA pod kątem zarządzania ruchem lotniczym, współpraca menedżera sieci z kluczowymi partnerami Unii Europejskiej czy wdrażanie rozwiązań technologicznych i operacyjnych poprzez program SESAR, są z całą pewnością krokami w dobrą stronę, niemniej jednak przynajmniej w części brakuje uszczegółowienia, w jaki sposób Komisja zamierza je realizować². Komisja pomija też na poziomie Strategii ważną kwestię, a mianowicie wspólne zarządzanie przepustowością przestrzeni powietrznej i lotnisk.

Zaskakująco mało miejsca w dokumencie Komisja poświęca zagadnieniom *connectivity*. W tym zakresie ogranicza się do podkreślenia istotności monitorowania tego zjawiska. Zobowiązuje się do współpracy z Europejskim Obserwatorium ds. Przepustowości i Jakości w celu monitorowania trendów w zakresie wewnętrznego i zewnętrznego *connectivity*, jak również zidentyfikowania jakichkolwiek niedostatków w tym zakresie oraz środków, które można przedsięwziąć. O tym, jak ważne jest to zagadnienie i jak ważne jest jego należyte interpretowanie i działanie na rzecz poprawy dostępności, świadczą wyniki badań w tym zakresie przeprowadzone ostatnio przez ACI Europe i Komisję Europejską. Komisja podaje, że najlepiej skomunikowane

² Jedynym szczegółowo zdefiniowanym działaniem jest realizacja programu SESAR.

kraje wśród krajów, które wstąpiły do Unii Europejskiej od 2004 roku, Polska i Słowacja, notują obecnie poziom *connectivity* podobny do krajów najgorszych wśród tak zwanej starej „15” Unii, czyli Finlandii, Grecji i Belgii. Co więcej, w porównaniu do Polski wielkość *connectivity per capita* była aż przeszło 9,5-krotnie wyższa w Irlandii i blisko 7 razy wyższa w Finlandii. Ten przykład wskazuje na rzeczywistą przepaść w skomunikowaniu lotniczym wewnątrz Europy. Takie różnice z pewnością wymagają zdecydowanych i jasno sprecyzowanych działań ze strony Komisji Europejskiej.

Trzecim obszarem wyróżnionym przez autorów jest dziedzina reguł rynkowych, w ramach której można zidentyfikować dwa zestawy zagadnień wymienianych w Strategii jako wymagające rewizji pod kątem regulacji:

- liberalizacja i uczciwa konkurencja na światowym rynku lotniczym,
- własność i kontrola przewoźników lotniczych.

Komisja Europejska zwraca uwagę na przesunięcie się ekonomicznego środka ciężkości w stronę wschodnią, silny wzrost ruchu lotniczego i rozwój silnych konkurentów w tym rejonie świata. Wskazuje, że europejscy przewoźnicy wprawdzie funkcjonują na w pełni zliberalizowanym rynku wewnątrz europejskim, jednak w wymiarze zewnętrznym wciąż są ograniczani w dostępie do rynków, źródeł kapitału oraz do połączeń i tworzenia grup lotniczych bez ryzyka utraty praw przewozowych. Należy uznać, że dalsza liberalizacja europejskiego rynku lotniczego w wymiarze zewnętrznym to z pewnością duża szansa dla Europy w kontekście stymulacji wymiany handlowej i rozwoju gospodarczego oraz wzmocnienia europejskiego sektora przewozów pod warunkiem zapewnienia równych szans na rynku dla przewoźników lotniczych. Wydaje się, że Komisja słusznie wybrała kraje głównie z Bliskiego i Dalekiego Wschodu, gdyż otwarcie rynków w tym rejonie świata może przynieść Europie największe korzyści. Wątpliwość budzi jednak to, czy w ramach tak ambitnie wyznaczonych celów negocjacji umów dwustronnych z partnerami, którzy często posiadają rozbieżne stanowiska w stosunku do Europy w niektórych ważnych kwestiach, choćby kwestiach konkurencji, nie powinno się ustalić kolejności prowadzenia negocjacji na podstawie wyznaczonych priorytetów.

Analizując propozycje Komisji w kwestii konkurencji w wymiarze globalnym, należy zauważyć, że jest to niezwykle złożone zagadnienie, w ramach którego stanowiska i interesy znaczących gospodarczo i pod względem ruchu lotniczego krajów istotnie się różnią. Mając to na uwadze, zaproponowane przez Komisję wielopłaszczyznowe działania wydają się jak najbardziej uzasadnione.

Kolejnym ważnym elementem funkcjonowania rynku transportu lotniczego podejmowanym przez Komisję Europejską są zagadnienia własności i kontroli przewoźników lotniczych. W tekście Strategii czytamy: „Z uwagi na znaczenie gospodarcze i finansowe wielu linii lotniczych i znaczne potrzeby finansowe linii lotniczych, zapewniające ich skuteczne funkcjonowanie w wysoce konkurencyjnym otoczeniu, należy dokładnie zbadać pod tym kątem adekwatność i znaczenie wymogów w zakresie własności i kontroli objętych rozporządzeniem 1008/2008”. Zdaniem autorów stwierdzenie to należy w pierwszej kolejności zestawzić z nieuchronną, postępującą konsolidacją europejskiego sektora przewoźników lotniczych, ograniczonym zainteresowaniem dużych europejskich grup przewoźników przyłączaniem kolejnych, zwłaszcza małych i średnich linii, a przez to również znacznymi dysproporcjami w sile konkurencyjnej przewoźników na kontynencie i w efekcie znacznym pogłębieniem już i tak bardzo dużych różnic w Europie pod względem *connectivity*. Bieżące podejście do kwestii własności wymaga rewizji w obliczu konieczności zapewnienia konkurencyjności lotnictwa europejskiego

OCENA POLITYKI REGULACYJNEJ UNII EUROPEJSKIEJ I REKOMENDACJE

Komisja Europejska stawia przede wszystkim na rozwój i wzrost konkurencyjności sektora lotniczego przy jednoczesnym utrzymaniu, a nawet zwiększeniu standardów w tym obszarze. Jednak cele te i służące im działania w określonych obszarach mają przeciwstawne wektory. Zdaniem autorów zdecydowanie zabrakło w treści Strategii odniesienia do tego, jak Komisja Europejska zamierza pogodzić rozbieżności w stawianych przed lotnictwem ambitnych wyzwniach. Należy bowiem pamiętać, że jakkolwiek wyznaczanie ambitnych standardów jest dla rynku dobre i zgodne z ideami Unii Europejskiej, to jednak nie może ono być realizowane bez nakładania dodatkowych kosztów i ograniczeń na uczestników rynku lotniczego, co ma bezpośredni negatywny wpływ na ich konkurencyjność na rynku globalnym.

Należy podkreślić, że to cena jest wiodącą determinantą popytu na usługi lotnicze, przez co zdolność do budowania przewag kosztowych decyduje o zdolności konkurencyjnej na rynku usług lotniczych. Rozbudowa ochrony socjalnej pracowników sektora lotniczego, dbanie o najwyższe standardy ochrony środowiska naturalnego, wreszcie najszerszy we wszystkich reżimach regulacyjnych zakres ochrony pasażerów i przysługujących im praw mają oczywisty wpływ na koszty przewoźników lotniczych. W połączeniu z ograniczeniami wynikającymi z proponowanych regulacji mogą skutkować przerzuceniem części lub całości obciążeń na ostatecznych odbiorców usług – pasażerów, zmniejszeniem rentowności podmiotów lub oddaniem pola na rynku przewoźnikom niepodlegającym tak daleko idącym regulacjom czy przewoźnikom z innych gałęzi transportu. W takiej sytuacji osiągnięty skutek byłby przeciwny do zamierzonego. Zamiast zwiększyć konkurencyjność przewoźników unijnych i ich udział w rynku globalnym, nastąpiłoby dalsze pogorszenie ich pozycji rynkowej.

Realizacja wyznaczonych celów wymaga zatem znalezienia poziomu równowagi, w którym zostanie ustawiona odpowiednia relacja pomiędzy konkurencyjnością europejskich przewoźników lotniczych, zarówno w stosunku do ich pozaunijnych konkurentów, jak i innych gałęzi transportu, a poziomem standardów obowiązujących w przewozach lotniczych w komunikacji wewnątrz europejskiej oraz w przewozach z i do Europy. Brak wyznaczenia takiego poziomu równowagi może skutkować odmiennymi efektami od oczekiwanych. W skrajnych przypadkach, na przykład wyznaczenie zbyt wysokich standardów ochrony praw pasażerów, może skutkować silnym zwiększeniem kosztów przewoźników, co będzie prowadzić do ograniczenia oferty lub znacznego podwyższenia cen biletów. Ważne jest, aby przy formułowaniu celów w zakresie szeroko rozumianych standardów i konkurencyjności oraz przy poszukiwaniu równowagi pomiędzy tymi rozbieżnymi celami uwzględniany był poziom *connectivity* poszczególnych krajów i/lub regionów, co pozwoli na optymalizację podejmowanych działań.

Należy przy tym zauważyć, że zdecydowana większość proponowanych przez Komisję działań i rozwiązań w różnych obszarach została zainicjowana przed ogłoszeniem Strategii. Zdaniem autorów nie oznacza to oczywiście, że Komisja powinna poszukiwać nowych dróg wzmocnienia europejskiego sektora lotniczego. Jeśli Komisja uznała, że dotychczasowe działania w tym obszarze skutecznie odpowiadają na potrzeby i problemy zidentyfikowane podczas przeglądu rynku, oznacza to, że regulacje już dotychczas były formułowane we właściwy sposób. Zdaniem autorów nie zmienia to faktu, że od Strategii należy wymagać kroku dalej, w szczególności w obszarach, gdzie dotychczasowe działania nie okazały się wystarczająco skuteczne. Strategia (lub inne dokumenty wchodzące w skład pakietu lotniczego) wymaga również uzupełnienia o bardziej szczegółowe propozycje działań w wielu wskazanych obszarach, jak problem *connectivity*, liberalizacji rynku w różnych aspektach, przepustowości infrastruktury lotniczej, wzmocnienia konkurencyjności podmiotów na europejskim rynku lotniczym, agendy socjalnej,

praw pasażerów i innych. Tak jak już wcześniej wspomniano, w ocenie autorów Strategia powinna być uzupełniona o bardziej holistyczne spojrzenie na problemy europejskiego rynku i sposoby ich rozwiązania. Jest to niezbędne dla zachowania spójności wyznaczanych celów.

W ocenie autorów tylko znalezienie odpowiedniego poziomu równowagi pomiędzy wyznaczonymi ambitnymi celami umożliwi ich realizację, a przez to przyniesie korzyści dla sektora lotniczego w Europie. Mając na uwadze, że cele te są ambitne, a w wielu przypadkach ich realizacja jest czasochłonna, Strategii powinien towarzyszyć harmonogram, który określiłby nie tylko priorytety i kolejność działań, ale też ramy czasowe realizacji poszczególnych celów. To pozwoliłoby na przegląd zasobów i możliwości ich wykonania, a przez to zabezpieczyło ich skuteczną i systematyczną realizację. Należy bowiem pamiętać, że każda, najlepsza nawet strategia wymaga wdrożenia, w przeciwnym wypadku pozostaje bowiem tylko dokumentem, a rynek lotniczy wymaga szybkich, skoordynowanych, zdecydowanych i skutecznych działań. Nie należy przy tym zapominać, że Unia Europejska to zbiór niezależnych krajów reprezentujących różne interesy, struktury administracji i legislacji. Już dziś wiele obszarów, jak na przykład SES, pokazuje, że brak skutecznego egzekwowania realizacji założonych celów spowalnia rozwój europejskiego rynku lotniczego. Mając powyższe na uwadze, autorzy uważają za zasadne, aby w ślad za Strategią Komisja Europejska opracowała dokumenty wykonawcze, w których znajdzie się bardziej szczegółowe odniesienie do propozycji realizacji założonych celów, zostanie opracowany harmonogram ich wdrożenia oraz jednoznacznie będzie określone, w jaki sposób i za pomocą jakich środków Komisja zamierza realizować i egzekwować realizację działań podejmowanych w ramach Europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa.

PODSUMOWANIE

Turbulentny, a jednocześnie niezwykle dynamiczny rozwój rynku lotniczego na świecie wymusza podejmowanie odpowiednich decyzji strategicznych nie tylko przez linie lotnicze, ale także przez władze, przy czym w przypadku tych drugich decyzje dotyczą nie tyle posunięć rynkowych, co kroków regulacyjnych. Zbudowanie spójnej strategii regulacyjnej jest niezbędnym warunkiem wdrażania właściwych i adekwatnych regulacji stymulujących rozwój rynku, a jednocześnie zabezpieczających wszystkich jego uczestników przed działaniami mogącymi prowadzić do nieoptymalnej alokacji zasobów. Wiele inicjatyw zasygnalizowanych przez Komisję Europejską w Europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa należy uznać za właściwe i odpowiadające bieżącym wyzwaniom stojącym przed sektorem lotniczym zarówno w Europie, jak i w ujęciu globalnym. Równocześnie należy podkreślić, że niektóre cele wyznaczone przez Komisję są ze sobą sprzeczne. Nie jest możliwe jednoczesne zwiększenie konkurencyjności europejskiego sektora lotniczego na rynku globalnym oraz zwiększenie wymagań wobec linii lotniczych prowadzące do wzrostu kosztów ponoszonych przez przewoźników. Zdaniem autorów niektóre propozycje w zakresie regulacji unijnych w odniesieniu do transportu lotniczego wymagają rewizji. Niemniej jednak wiele z nich należy uznać za odpowiadające potrzebom rynku.

LITERATURA

- Glapiński, A. (2003). Teoria kryzysu państwa podatków Josepha A. Schumpetera. *Ekonomista*, 1.
Katedra Transportu SGH (2011). *Fiskalizm w transporcie – szanse i zagrożenia dla sektora TSL*. Warszawa.

- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa, Bruksela, 7.12.2015. Pobrane z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&from=EN>.
- Król, M. (2011). *Tradycyjny paradygmat regulacyjny branż infrastrukturalnych a współczesny model regulacji tych branż w Unii Europejskiej*. Badanie statutowe. Warszawa: KGS SGH.
- Marciszewska, E., Pieriegud, J. (red.). (2009). *Benchmarking and Best Practices in Transport Sector*. Warsaw: School of Economic.
- Marciszewska, E. (red.). (2013). *Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D. (1985). *Economics. Twelfth Edition*. New York: Mc Graw-Hill Book Company.
- Stigler, G.J. (1972). The Theory of Economic Regulation. *Bell Journal of Economics and Management Science*, 1.
- Viscusi, W.K., Harrington, J.E., Vernon, J.M. (2005). *Economics of Regulation and Antitrust*. Cambridge: MIT Press.

REGULATORY FRAMEWORK OF EU TRANSPORT MARKET

- ABSTRACT** | The paper briefly describes the current state of passenger air transport market in the European Union as well as presents the EU regulatory framework of this sector. Special attention was paid to the development of this market and its prospects. Regulatory framework is one of the most important factors of this development and needs to be analyzed thoroughly in order for the regulation to be optimized for growth. Since the core of EU regulation of air transport is the Aviation Strategy for Europe the paper contains many references to this document. The authors discussed the regulatory framework extensively and paid special attention to its most important aspects. The paper characterizes competition in civil aviation in Europe, especially with regard to ensuring fair competition and level playing field. It was stressed that EU air carriers should be protected against unfair practices of their non-EU competitors. Moreover, the problem of ownership of EU carriers was discussed. The authors also paid attention to the problem of transport accessibility in air transport sector (connectivity), including public service obligation concept. One of the key goals of the European Union with regard to air transport is maintaining appropriate standards of social agenda, ensuring passenger rights as well as natural environment protection. The authors assessed these goals pointing out that there is a discrepancy between these and the goals in terms of competitiveness of EU carriers.
- KEYWORDS** | air transport, regulations, European aviation strategy

Translated by Adam Hozzman

WYKORZYSTANIE STRUKTURALNYCH MIAR KONCENTRACJI W ANALIZIE KONKURENCYJNOŚCI RYNKU MORSKICH PRZEWOZÓW KONTENEROWYCH

DATA PRZESŁANIA: 25.07.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KODY JEL: L11, L41, L91, D43

Maciej Matczak

Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Akademia Morska w Gdyni
e-mail: m.matczak@wpit.am.gdynia.pl

STRESZCZENIE

Procesy integracji realizowane pomiędzy globalnymi operatorami morskich przewozów kontenerowych są powszechnym zjawiskiem rynkowym. Proces ten powoduje jednak stopniowy wzrost koncentracji rynku, co może skutkować zdominowaniem sektora przez największych armatorów. Tym samym ograniczeniu ulegnie efektywność funkcjonowania rynków, które dążyć będą do oligopolizacji.

Celem artykułu jest przedstawienie możliwości wykorzystania miar koncentracji rynków dla badania poziomu ich konkurencyjności. W opracowaniu dokonany został przegląd dorobku w obszarze miar koncentracji, gdzie szczególną uwagę zwrócono na specyfikę poszczególnych rozwiązań.

Przy wykorzystaniu tychże wskaźników przeprowadzono pomiar koncentracji rynku oparty na rankingu największych morskich operatorów kontenerowych na świecie. Przeprowadzona analiza potwierdziła znaczenie odpowiedniego doboru miar koncentracji na uzyskany wynik, a co za tym idzie – na ocenę stopnia konkurencyjności rynków.

SŁOWA KLUCZOWE

miary koncentracji, transport, konkurencyjność, rynek

WPROWADZENIE

Obserwowany od kilkunastu lat proces integracji przedsiębiorstw żeglugowych działających na rynku morskich przewozów kontenerowych, co utożsamiane powinno być z jego tak zwaną integracją horyzontalną (poziomą), powoduje zmianę w strukturze podmiotowej rynku, a co za tym idzie – przesuwają powoli ten rynek od modelu konkurencyjnego do oligopolistycznego. Tego typu procesy poddawane są kontroli (tzw. kontrola koncentracji) przez organy antymonopolowe, które sprawdzają, czy w efekcie koncentracji nie zostanie osiągnięta przez integrujące się

przedsiębiorstwa pozycja dominująca (Matczak, 2015, s. 178–205). Pomiar taki może przybrać dwie podstawowe formy: strukturalną opartą na teorii oligopolu i paradygmacie SCP (*Structure – Conduct – Performance*) oraz niestrukturalną (*non-structural*).

W pierwszym przypadku zmiany poziomu konkurencyjności rynków powiązane są z poziomem jego koncentracji. Jednocześnie forma strukturalna oceny konkurencyjności rynków może wykorzystywać podejście formalne oparte na wskaźnikach koncentracji (*concentration measures*) lub nieformalne oparte na miarach konkurencji (*measures of competition*). W publikacji uwaga skoncentrowana zostanie na strukturalnych miarach formalnych.

PODSTAWOWE POZIOMY ANALIZY STRUKTUR KONKURENCYJNYCH RYNKU

Szczególne znaczenie w badaniach konkurencyjności rynków posiada podejście strukturalne, w którym kluczowym kryterium decyzyjnym są wartości wskaźników koncentracji rynku. Podejście strukturalne odnosi się do obserwacji dwóch podstawowych zmiennych, jakimi są: liczba przedsiębiorstw na rynku oraz poziom i rozkład ich udziałów. Ocena poziomu integracji w układzie horyzontalnym bazująca na podejściu strukturalnym dotyczy dwóch kluczowych poziomów – sektora oraz rynku właściwego (można również ocenić poziom integracji horyzontalnej przedsiębiorstwa, jednak kwestia ta pozostaje poza obszarem zainteresowania artykułu).

W pierwszym przypadku analizowana jest ogólna sytuacja w sektorze (transportu), która oceniana może być przy uwzględnieniu (porównaniu) charakterystyk innych sektorów gospodarki. Wymiar ten pozwala zobrazować, w jakim stopniu strategia koncentracji poziomej jest wykorzystywana na wybranych rynkach. Uzyskane rezultaty będą więc obrazować wartości średnie dla branży, na którą składają się poszczególne rynki właściwe. Podstawową zaletą pomiarów stopnia koncentracji na poziomie sektora jest możliwość analizowania ogólnych tendencji dotyczących wykorzystania (lub nie) przez firmy strategii integracji poziomej. Z uwagi na wykorzystanie globalnego spojrzenia na sektor (lub sub-sektor) oraz oparcie badania na wartościach ogólnych na uzyskane rezultaty nie będzie wpływać wysoka dynamika zmian na poszczególnych rynkach właściwych, geograficznych czy produktowych. Oczywiście możliwa jest także sytuacja, w której potencjalnie w sektorze wyróżnić można tylko jeden rynek właściwy, a więc podejście sektorowe nabiera cech podejścia z poziomu rynku właściwego.

Zasadniczym obszarem analiz koncentracji rynku jest drugi wymiar odnoszący się do rynków właściwych. Można więc przyjąć, że ujęcie to będzie dużo węższe niż podejście sektorowe, ale jednocześnie pozwoli na realną weryfikację poziomu integracji oraz potencjalnie na ocenę wpływu procesów integracyjnych na konkurencyjność tych rynków. Oczywiście pierwszym etapem takiego pomiaru będzie wyodrębnienie takiego rynku właściwego. W przypadku niniejszego artykułu za taki rynek właściwy uznany zostanie sektor globalnych morskich przewozów kontenerowych.

STRUKTURALNE MIARY KONCENTRACJI RYNKU WŁAŚCIWEGO

Aktualny dorobek badawczy dotyczący pomiaru poziomu koncentracji na rynku właściwym można uznać za bogaty, jednak wciąż trudno wskazać na jedną uniwersalną miarę oceny. Można więc stwierdzić, że nie istnieje jeden najlepszy sposób mierzenia koncentracji, a najlepszą miarą będzie ta najbliższej powiązana z funkcjonowaniem rynku (Curry, George, 1983, s. 215). Pojawiają się bowiem dwie podstawowe kwestie – jedna dotycząca wyboru pomiędzy miarami o prostej

lub złożonej strukturze, druga odnosząca się do dostępności danych wykorzystywanych do estymacji. W pierwszym przypadku wspomaganie komputerowe badań rozwiązuje poniekąd problem złożoności, wciąż jednak istnieje problem dostępności oraz rzetelności informacji, na bazie których dokonywać można obliczeń.

Podstawowym sposobem oceny (pomiaru) stopnia koncentracji rynku jest analiza udziałów przedsiębiorstw w rynku, co można utożsamiać z badaniem przebiegu krzywej koncentracji. W tym wypadku mówić można o ocenie udziałów indywidualnych (jednego przedsiębiorstwa) lub ich rozkładzie dla całego rynku. Występowanie różnicowania i asymetrii w udziałach będzie wskazywać na wyższą koncentrację na rynku właściwym. Często wykorzystywanym w badaniach podejściem jest używanie wskaźnika stopnia koncentracji k firm (*k Firm Concentration Ratio*):

$$CR_k = \sum_{i=1}^k P_i$$

gdzie k jest arbitralnie wybraną liczbą analizowanych podmiotów, natomiast P_i ich udziałem (ilościowym lub wartościowym) w rynku (Kramaric, Kitic, 2012, s. 687–691).

Tego typu dyskretne podejście uwzględnia więc udziały tylko ograniczonej liczby głównych graczy, co niestety może nie oddawać charakterystyki całego rynku (Bikker, Haaf, 2002, s. 4–6). Można więc przyjąć, że „rzetelny” wskaźnik pomiaru koncentracji powinien uwzględnić cały rynek, a w jego ramach liczbę funkcjonujących tam podmiotów i równocześnie brać pod uwagę nierównomierność rozkładu ich udziałów (Davis, 1980, s. 6). Oprócz wskazanych podstawowych postulatów definiowanych w odniesieniu do miar koncentracji autorzy wskazują również na szereg szczegółowych wymogów (aksjomatów), które powinny być spełnione przy budowie wskaźników. Jako podstawowe aksjomaty budowy miar koncentracji wskazuje się następujące charakterystyki (Xu, 2005; Hall, Tideman, 1967; Curry, George, 1983):

- a) miara koncentracji powinna być jednowymiarowa;
- b) wzrost skumulowanego udziału n -tej firmy dla wszystkich firm uszeregowanych od największej do najmniejszej powoduje wzrost koncentracji;
- c) koncentracja w sektorze powinna być niezależna od jego wielkości;
- d) zasada transferu powinna być zachowana;
- e) koncentracja powinna wzrastać, jeśli udział jakiegokolwiek firmy wzrasta kosztem małych firm;
- f) jeżeli wszystkie firmy podzielone są na k równych części, wtedy indeks koncentracji powinien się zmniejszać w proporcji $1/k$;
- g) jeżeli jest n firm równych rozmiarów, koncentracja powinna być malejącą funkcją od n ;
- h) miara koncentracji powinna przyjmować wartości od zera do jedności;
- i) wejście nowych firm poniżej pewnego zewnętrznego znaczącego rozmiaru powinno zmniejszyć koncentrację;
- j) fuzje powinny zwiększać koncentrację;
- k) losowa zmiana marek przez konsumentów powinna zmniejszać koncentrację;
- l) jeżeli s_i jest udziałem nowej firmy w rynku i kiedy s_i staje się coraz mniejsze, wtedy powinno ono oddziaływać na miary koncentracji;
- m) losowe czynniki we wzroście firm powinny zwiększać koncentrację.

Tego typu założenia spełniane są przez tak zwane kumulatywne (addytywne) wskaźniki koncentracji rynku (Ginevičius, Čirba, 2009, s. 192). Najpowszechniej wykorzystywanym wskaźnikiem koncentracji rynku jest indeks Herfindahla-Hirschmana:

$$HHI (HER) = \sum_{i=1}^n P_i^2$$

gdzie P_i oznacza relatywny udział w rynku i przedsiębiorstwa, a n oznacza liczbę przedsiębiorstw (*Glossary of Industrial Organization...*, 1990).

$$H_{NE} = \frac{1}{HHI}$$

Na bazie wskaźnika *HHI* budowany jest także (Latreille, Mackley, 2014) wskaźnik liczbowego ekwiwalentu Herfindahla (*numbers equivalent Herfindahl index*).

Analiza zarówno poziomu koncentracji, jak i jej dynamiki wynikającej z realizacji procesów integracyjnych na rynku bardzo często wykorzystywana jest przez organy antymonopolowe (tab. 1). Jednocześnie warto wskazać, że pozostałe z przedstawionych wskaźników nie znajdują zastosowania w praktyce organów antymonopolowych (Kwiatkowska, 2013). Można przypuszczać, że wynika to z braku obiektywnie zdefiniowanych wartości granicznych, jakie przyjmować mogą poszczególne wskaźniki.

Tabela 1. Ocena efektów rynkowych procesów integracyjnych na podstawie wartości wskaźnika *HHI* w Stanach Zjednoczonych i Europie¹

Rynek	USA	UE
Nieskoncentrowany – integracja nie ma negatywnego wpływu na konkurencyjność	< 1000	< 1000
Umiarkowanie skoncentrowany – integracja może mieć negatywny wpływ na konkurencyjność	1000–1800	1000–2000
Wysoko skoncentrowany – integracja posiadać będzie negatywny wpływ na konkurencyjność	> 1800	> 2000

Źródło: *Concentration...*; *Wytyczne...* (2004).

Oprócz poziomu koncentracji istotnym kryterium oceny efektów działań integracyjnych jest badanie dynamiki wskaźników, w tym *HHI* (Latreille, Mackley, 2014). Odnosząc się do dwóch podstawowych wzorców, można wskazać, że zgodnie z amerykańskimi wytycznymi połączenia przedsiębiorstw, których efektem jest wzrost wskaźnika *HHI* o ponad 100 pkt, uważane są za potencjalnie (przy umiarkowanym poziomie wskaźnika, tj. 1000–1800) lub zdecydowanie (przy *HHI* > 1800) niebezpieczne dla konkurencyjności na analizowanym rynku. W podejściu europejskim poziomy te to odpowiednio 250 pkt dla rynków umiarkowanie skoncentrowanych oraz 150 pkt dla rynków istotnie skoncentrowanych. Należy jednak podkreślić, że badanie poziomów i przyrostów (tzw. delta) *HHI* stanowi początkowy etap działań organów antymonopolowych, a tym samym nie daje podstaw do założenia istnienia lub braku problemów związanych z konkurencją.

¹ W tym ujęciu wskaźnik przyjmuje wartości od 0 do 10000.

Odnosząc się jednak do samej konstrukcji wskaźnika, można wskazać, że podstawowym problemem w przypadku stosowania indeksu *HHI* jest fakt, że podstawowy wpływ na jego wysokość posiadają najwięksi udziałowcy, natomiast wpływ mniejszych jest w zasadzie nieistotny. Dlatego też znaleźć można szereg modyfikacji, którym poddawany jest wskaźnik *HHI* (Bikker, Haaf, 2002, s. 4–6). Przykładami na tego typu modyfikacje są między innymi takie wskaźniki, jak:

- a) wskaźnik koncentracji całkowitej Niehansa – *FMD*² (Xu, 2005, s. 91)³;
- b) wskaźnik kompleksowej koncentracji Horwatha – *CCI*⁴/Horwath index (Horvath, 1970, s. 446)⁵;
- c) wskaźnik *Rosenbluth/Hall-Tidemana* – *ROS/HTI* (Hall, Tideman, 1967, s. 166)⁶;
- d) wskaźnik *Hannah & Kay* – *HKI* (Bikker, Haaf, 2002, s. 4–6)⁷;
- e) wskaźnik *Hause* – *H_m* (Bikker, Haaf, 2002, s. 4–6)⁸.

Pomimo modyfikacji, jakie wprowadzane były do wskazanych wyżej wskaźników, wciąż widoczne są słabości, które nie pozwalają na uznanie ich za w pełni uniwersalne. Z tego względu poszukuje się innych addytywnych miar, które mogą być zastosowane do analizy koncentracji rynku. Wśród tego typu wskaźników testowanych w badaniach nad poziomem koncentracji rynku można wskazać (Bikker, Haaf, 2002, s. 4–6): entropię, *U Index*⁹ czy indeksy *Häni* (*EXP*)¹⁰ lub *Linda* (*L*)¹¹. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na pierwszy z nich – entropię, wskaźnik, który definiowany może być jako miara stopnia nieuporządkowania układu (Horowitz, Horowitz, 1968). Entropia oparta na logarytmie entropii, a nie wartości osiąga poziom pomiędzy 0 a $\ln(n)$, dlatego też inaczej jak poprzednio prezentowane wskaźniki nie są ograniczone do zbioru [0,1] (Kramaric, Kitic, 2012).

$$ENT = - \sum_{i=1}^n P_i \ln P_i$$

W efekcie znaczenie głównych udziałowców rynku maleje, a zyskują mniejsi. Niestety powiązanie pomiędzy entropią a poziomem konkurencji jest widoczne jedynie w czystym monopolu, dlatego też w przypadku rynków konkurencyjnych użyteczność podejścia jest dużo mniejsza.

² *First Moment Distribution index.*

³ $FMD = \sum P_i^2 / P_i = \sum P_i HHI$, gdzie P_i jest wielkością firmy mierzoną udziałem w rynku.

⁴ *Comprehensive Concentratio Index.*

⁵ $CCI = P_j + \sum_{i=2}^n P_i^2 (1 - [1 - P_i])$, gdzie $j = 1$, co oznacza głównego udziałowca w rynku (pozostałe oznaczenia analogicznie do *HHI*). W tym przypadku eliminowany jest wpływ największego udziałowca w rynku, natomiast dużo większy oddziaływanie na wynik posiadają pozostali gracze.

⁶ $ROS/HTI = 1/(2 \sum_{i=1}^n iP_i - 1)$. W tym wypadku włączono liczbę przedsiębiorstw do wskaźnika, ponieważ odzwierciedla ona wymagania dostępu do danego sektora. W wypadku indeksu uwzględniona jest zasada, że im więcej podmiotów działa na rynku, tym większe znaczenie posiadają mniejsi udziałowcy. Tym samym indeks jest bardziej czuły na liczbę podmiotów niż na ich udziały.

⁷ $HKI = (\sum_{i=1}^n P_i^\alpha)^{1/(1-\alpha)}$, gdzie wskaźnik elastyczności $\alpha > 0$, $\alpha \neq 1$ odzwierciedla postrzeganie zmian w koncentracji będących rezultatem wejścia/wyjścia podmiotu z rynku. Przy $\alpha = 2$ wskaźnik *HKI* osiąga wartość równą *HHI*.

⁸ $H_m(\alpha, \{P_i\}) = \sum_{i=1}^n P_i^{2-(P_i(HHI-P_i^\alpha))^\alpha}$, gdzie α oznacza parametr przechwytyjący efekt zmowy w modelu oligopolu. Jeżeli $\alpha \rightarrow \infty$, indeks dąży do wartości *HHI*.

⁹ $U = I^\alpha n^{-1}$, gdzie stała $\alpha \geq 0$ oraz I jest ogólnie przyjętą miarą nierówności (najczęściej stosuje się tutaj odchylenie standardowe).

¹⁰ $EXP = \prod_{i=1}^n P_i^{P_i}$. W przypadku prezentowanego indeksu opartego na iloczynie kluczowy wpływ na wynik posiadają najmniejsi udziałowcy w rynku.

¹¹ $L = \frac{1}{N(N-1)} \sum_{i=1}^{N-1} Q_i$, gdzie Q_i jest stosunkiem pomiędzy średnim udziałem pierwszej (i) firmy oraz średnim udziałem pozostałych firm ($N-1$). Wskaźnik ma na celu ocenę stopnia nierównomierności pomiędzy wartościami zmiennej wartości udziałów.

Z ciekawą propozycją wskaźników, które mogą posłużyć do oceny stopnia koncentracji (integracji poziomej) rynku, wyszli R. Ginevičius i S. Čirba (2007, 2009). Stworzyli trzy wskaźniki koncentracji GIN^{12} , GIS^{13} , GRS^{14} , w których poprzez wzrost złożoności formuły starano się zrównoważyć wpływ liczby podmiotów i ich udziałów w rynku na poziom wskaźnika.

Niezmiernie trudno jest wskazać, która z miar jest najlepsza w badaniu struktur konkurencyjnych rynków, bowiem każda posiada określone wady. Aby zobrazować różnice pomiędzy miarami, dokonano więc badania empirycznego na stałym zbiorze informacji, a następnie przeanalizowano uzyskane wyniki.

Badanie poziomu koncentracji rynków na przykładzie globalnych operatorów floty kontenerowej

Przetawione wyżej wskaźniki w przeważającej części pozostają w sferze badawczej, mogą być jednak wykorzystane do monitorowania poziomu koncentracji rynku. Przykładem takiej analizy są wartości zaprezentowane w tabeli 2, uzyskane poprzez oszacowanie wybranych wskaźników koncentracji dla rynku morskich przewoźników kontenerowych. Do analizy wykorzystano dane dotyczące floty, jaką dysponuje 100 największych operatorów kontenerowych na świecie. Informacje te publikowane są na bieżąco przez portal Alphaliner¹⁵. Struktura rynku, stanowiąca bazę dla kalkulacji wskaźników, determinowana jest pojemnością floty przewozowej (wyrażonej w jednostkach TEU), jaką dysponowali poszczególni armatorzy w kolejnych latach.

Tabela 2. Wybrane wskaźniki koncentracji rynku morskich przewoźników kontenerowych dla okresu 2009–2015

	2009	2010	2011	2012	2012	2014	2015
<i>HHI*</i>	0,0647	0,0650	0,0651	0,0712	0,0701	0,0691	0,0800
FMD	0,0647	0,0650	0,0651	0,0712	0,0701	0,0691	0,0800
ENT	3,2985	3,2933	3,2831	3,2173	3,2143	3,2109	3,0541
EXP	0,0369	0,0371	0,0375	0,0401	0,0402	0,0403	0,0472
CCI	0,2364	0,2371	0,2330	0,2503	0,2450	0,2412	0,2640
ROS/HTI	0,0454	0,0456	0,0461	0,0486	0,0492	0,0500	0,0577
<i>HKI</i> ($\alpha = 2$)	-0,0647	-0,0650	-0,0651	-0,0712	-0,0701	-0,0691	-0,0800
<i>Hm</i> ($\alpha = 2$)	0,0648	0,0650	0,0651	0,0712	0,0701	0,0691	0,0800
GIN	0,0106	0,0106	0,0106	0,0107	0,0107	0,0107	0,0108
GRS	0,1630	0,1639	0,1536	0,1685	0,1603	0,1557	0,1622

* W przypadku *HHI* wykorzystano w analizie przedział wartości wskaźnika [0;1].

Źródło: opracowanie własne na podst. *Alphaliner...*

Uznając za punkt wyjścia poziom wskaźnika *HHI* wynoszący od 647 (2009 r.) do 800 pkt (2015 r.), można wskazać, że rynek ten jest rynkiem konkurencyjnym, co oznacza, że potencjalne integracje tam zachodzące nie miały negatywnego wpływu na jego konkurencyjność (nie generują

$$^{12} GIN = \sum_{i=1}^n \frac{P_i}{1+n(1-P_i)}$$

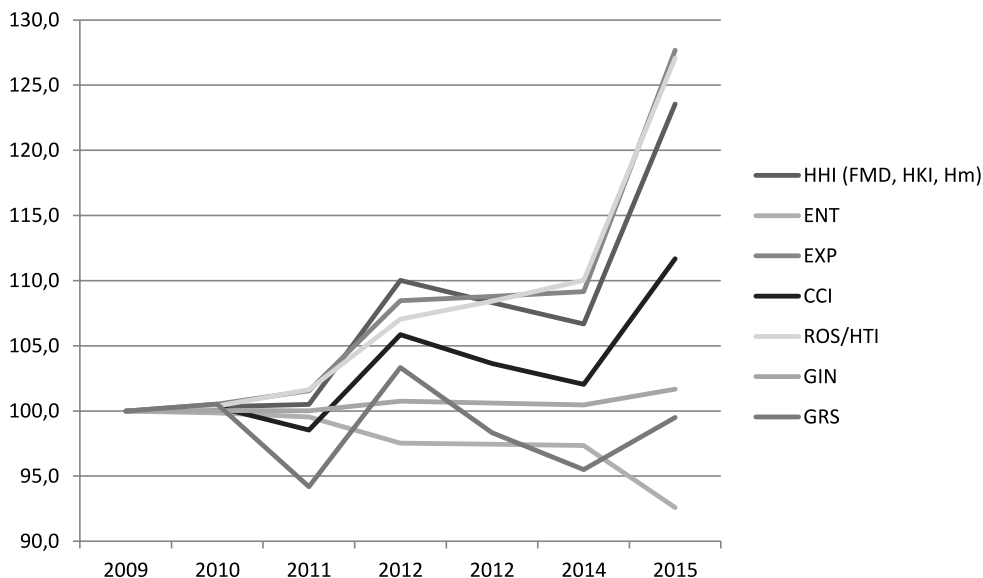
$$^{13} GIS = \left(1 + \sum_{i=1}^{n-1} \frac{P_{i+1}}{P_i} * \frac{n+2-2(n-1)(P_{i+1}-P_i)}{n+2-n(P_{i+1}-P_i)} \right) P_1^2$$

$$^{14} GRS = \sum_{i=1}^n \frac{n^2 P_i + 0,3 P_i^2}{n^2 + 0,3 n P_i} P_i$$

¹⁵ <http://www.alphaliner.com/top100/index.php>.

pozycji dominującej). Oczywiście założenie to jest tak długo prawdziwe, jak długo nie dojdzie do integracji przedsiębiorstw generującej wzrost wskaźnika powyżej 1000 pkt. W prezentowanych danych widoczna jest również zbieżność uzyskanych wartości przez wskaźniki: *HHI*, *FMD*, *-HKI* oraz *Hm*. Z drugiej strony część wyników jest zgoła odmienna.

Uwzględniając fakt wykorzystania jednolitego zbioru danych wejściowych, można potwierdzić odmienną reakcję poszczególnych narzędzi badawczych na określone zjawiska rynkowe. Przyjmując za punkt wyjściowy stan z 2009 roku (100 pkt), można zbadać dynamikę wskaźników do 2015 roku (rys. 1).



Rysunek 1. Dynamika wybranych wskaźników koncentracji rynku dla analizowanego przykładu 100 największych przewoźników kontenerowych świata (według pojemności floty) w okresie 2009–2015 (2009 = 100)

Źródło: opracowanie własne.

Widoczna jest więc nie tylko odmienna dynamika, ale również i inne kierunki obserwowanych zmian. Warto podkreślić, że jednocześnie wysoki przyrost poziomu mierników w 2015 roku, co oznacza istotny skok w procesie integracji. Efektem tego jest przyrost wskaźnika *HHI* o ponad 100 pkt, co wymaga szczególnej uwagi organów antymonopolowych (pomimo tego, że poziom wyjściowy wskaźnika jest relatywnie niski).

PODSUMOWANIE

Wykorzystanie mierników strukturalnych koncentracji rynków właściwych (integracji poziomej) posiada szczególne znaczenie przy badaniu wpływu potencjalnych połączeń przedsiębiorstw (fuzji lub przejęć) na konkurencyjność. Powszechnie wykorzystywanym przez organy antymonopolowe miernikiem jest *HHI*, co wynika głównie z jego prostoty. Jednocześnie dostępny jest szereg

innych miar mogących służyć jako pomoc przy ocenie zmian struktury podmiotowej rynków. Każda z nich posiada jednak swoją specyfikę i powinna być używana z dużą ostrożnością.

Potwierdza to badanie struktury rynku morskich przewoźników kontenerowych. Obserwując zmiany poziomu mierników w okresie ostatnich 7 lat, widoczny jest powolny wzrost koncentracji rynku, jednak wciąż zachowuje on cechy rynku konkurencyjnego. Istotny skok dokonany został w okresie ostatniego roku, co świadczy o nasileniu się procesu łączenia się armatorów poszukujących korzyści skali.

Zaprezentowane strukturalne miary koncentracji powinny być traktowane jako wstępny etap badań konkurencyjności rynku, bowiem uzyskanie nawet wysokich wartości mierników nie świadczy o dominacji określonych przedsiębiorstw na rynku. Aktywność organów antymonopolowych musi więc uwzględniać inne elementy badań odnoszące się już do konkretnych przedsiębiorstw. Wśród narzędzi wymienić można testy dominacji rynkowej (*Dominant Position Test*) oraz metody oceny poziomu konkurencyjności (siły monopolu), w tym między innymi wskaźnik Rothschilda, formułę Lerner'a lub wskaźnik PCM (*Price Cost Margin*) czy też miarę RPD (*Relative Profit Differences*) (Chiersch, Schmidt-Ehmcke, 2010, s. 5; Bonne, 2008, s. 1246).

LITERATURA

- Alphaliner – Top 100: Operated fleets 2009–2015*. Pobrane z: www.alphaliner.com.
- Bikker, J.A., Haaf, K. (2002). Measures of Competition and Concentration in the banking Industry: a Review of the Literature. *Economic & Financial Modelling, Summer*.
- Bonne, J. (2008). A New Way to Measure Competition. *The Economic Journal*, 118 (August).
- Chiersch, A., Schmidt-Ehmcke, J. (2010). Empiricism Meets Theory – Is the Boone-Indicator Applicable? *DIW Berlin, Discussion Paper 1030*.
- Concentration and Market Shares. Horizontal Merger Guidelines*. U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission. Pobrane z: http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/horiz_book/toc.html (15.05.2014).
- Curry, B., George, K.D. (1983). *Industrial Concentration: A Survey*. *Journal of Industrial Economics*, 31 (3).
- Davis, S. (1980). Measuring Industrial Concentration: An alternative Approach. *The Review of Economics and Statistics*, 62 (2).
- Ginevičius, R., Čirba, S. (2007). Determining Market Concentration. *Journal of Business Economics and Management*, 8 (1).
- Ginevičius, R., Čirba, S. (2009). Additive Measurement of Market Concentration. *Journal of Business Economics and Management*, 10 (3).
- Hall, M., Tideman, N. (1967). Measures of Concentration. *Journal of the American Statistical Association*, 62 (317).
- Horowitz, A., Horowitz, I. (1968). Entropy, Markov Processes and Competition in the Brewing Industry. *Journal of Industrial Economics*, 16 (3).
- Horvath, J. (1970). Suggestion for a Comprehensive Measure of Concentration. *Southern Economic Journal*, 36 (4).
- Jenny, F. (2010). Wpływ wzrostu znaczenia podejścia ekonomicznego na praktykę orzecznictwa organów antymonopolowych. Konferencja „Liberalizacja, deregulacja, konkurencja na rynkach”. UOKiK Gdańsk, 27.05.2010 r.
- Kramaric, T.P., Kitic, M. (2012). Comparative Analysis of Concentration in Insurance Markets in New UE Member States. *World Academy of Science, Engineering and Technology*, 66.

- Kwiatkowska, E.M. (2013). Mierzalne kryteria oceny konkurencyjności rynków telekomunikacyjnych. Aspekty praktyczne. *iKAR – Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 8 (2).
- Latreille, P.L., Mackley, J. (2014). *Using Excel to illustrate Hannah and Kay's Concentration Axioms*. Pobrane z: http://www.economicsnetwork.ac.uk/archive/latreille_concentration (15.05.2014).
- Matczak, M. (2015). *Procesy integracji w transporcie światowym oraz ich rynkowe implikacje*. Gdynia: Wyd. AMG w Gdyni.
- OECD (1990). *Glossary of Industrial Organization Economics and Competition Law*.
- Rosenbluth, G. (1955). Measures of Concentration. *Business Concentration and Price Policy*.
- Wytuczne w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw na mocy rozporządzenia Rady w sprawie kontroli koncentracji. Dz.U. C 301, 05.02.2004.
- Xu, J. (2005). *Market Research Handbook: Measurement, Approach and Practice*. Lincoln, NE: iUniverse.

CONCENTRATION MEASURES IN THE PROCESS OF IDENTIFICATION OF COMPETITIVENESS LEVEL OF GLOBAL SEABORNE CONTAINER TRANSPORT MARKET

ABSTRACT	<p>Mergers and acquisitions among global operators of maritime container traffic are a common market phenomenon. At the same time, this process causes a gradual increase in market concentration, which in turn can lead to domination of the sector by major shipowners. Thus, the effectiveness of markets will be restricted by evolution of its structures towards oligopolistic competition.</p> <p>The aim of the article is to present the possibilities of using fundamental measures of market concentration to study their level of competitiveness.</p> <p>A review of the current literature in the field of measurement of concentration was described. By using these measures, subsequently, a research based on the ranking of the largest marine container operators in the world was provided as well.</p> <p>The analysis confirmed the importance of the choice of measures on the obtained measurement result, and thus to assess the degree of competitiveness of markets.</p>
KEYWORDS	concentration measures, competitiveness, transport, market

Translated by Maciej Matczak

ANALYSE DER SOZIALEN AKCEPTANZ DER MODERNEN KOMMUNIKATIONSLÖSUNGEN

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | JEL-KLASSIFIZIERUNG: 018, R49

Urszula Motowidlak

Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Uniwersytet Łódzki
e-mail: umotowidlak@onet.eu

ZUSAMMENFASSUNG

Das Ziel des Artikels ist, die Verkehrsprobleme im Bereich der Personenbeförderung in der Agglomeration von Lodz zu analysieren und die Hypothese über die Entwicklung und Integration moderner Kommunikationslösungen als ein wirksames Dekarbonisierungsinstrument des Verkehrs zu überprüfen. Der Artikel basiert auf die Ergebnisse der Umfrage. Das Ziel dieser Umfrage war, die Ansichten der Einwohner von Lodzer Agglomeration über den Stadtverkehr und innovative Lösungen kennenzulernen, um sein Funktionieren zu verbessern. Aus der Studie ergibt sich, daß es ein wachsender Bedarf an Mobilität unter den Einwohnern dieser Agglomeration besteht. Die Befragten erklärten ihre Bereitschaft, sowohl den öffentlichen Verkehr als auch die alternativen Kommunikationslösungen zu verwenden. Um die volle Wirksamkeit der Lösung von Verkehrsproblemen in der Stadt zu gewährleisten, muss eine allmähliche Transformation des gesamten Verkehrssystems durchgeführt werden. Diese Maßnahmen soll die wirksame Stadtpolitik begleitet werden, die nach stärkeren Integration zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, Innovation und Einsatz von alternativen Energiequellen strebt.

KEYWORDS

Verkehr, Stadtverkehr, nachhaltige Mobilität, emissionsarmer Verkehr

EINLEITUNG

Die fortschreitende Entwicklung der Stadtgebiete, die wachsenden Bedürfnisse und Anforderungen ihrer Bewohner weisen auf die Notwendigkeit einer ständigen Verbesserung und auf die Suche nach den innovativen Lösungen hin, die Funktionsweise des Stadtverkehrs verbessern konnten. Die Herausforderungen der lokalen Behörden, die die Entwicklung der Stadtmobilität betreffen, fassen viele Aspekte um. Die Stadtverkehrssysteme sollten nämlich die wirtschaftliche Entwicklung von Städten ermöglichen, ein angemessenes Lebensniveau gewährleisten und die Umwelt vor den schädlichen Auswirkungen der Verwendung von aus Erdöl

gewonnenen Treibstoffen im Transport zu schützen. Die oben genannten Herausforderungen sind von besonderer Bedeutung in Bezug auf die Personenbeförderung in Stadtgebieten. Um die wirtschaftliche Entwicklung der Städte und den Zugang an sie mit der Verbesserung des Lebensstandards ihrer Einwohner und mit dem Umweltschutz in Einklang zu bringen, bedarf man ein integriertes, mehrdimensionales Verfahren (Krawiec, 2008, s. 190). Dieses Verfahren stimmt mit dem Konzept der nachhaltigen Stadtmobilität überein, das eine große Bandbreite sozialer Beteiligung an der Erarbeitung eines Transportplans vorsieht.

Das Ziel des Artikels ist, die Verkehrsprobleme im Bereich der Personenbeförderung in der Agglomeration von Lodz zu analysieren. In Bezug auf dieses Ziel wurde eine Hypothese formuliert, laut der die Entwicklung der modernen Kommunikationslösungen und deren Einsatz im Personentransport ein wirksames Dekarbonisierungsinstrument des Verkehrs ist. In Lodzer Agglomeration ist nicht nur die Erhöhung der Liquidität, sondern auch die wachsende Qualität und der wachsende Komfort der Reise spürbar. Diese Tatsache weist auf die Notwendigkeit einer schrittweisen Verringerung des Anteils des privaten Verkehrs im gesamten Transport in Lodzer Ballungsgebiet hin.

DAS WESEN UND DIE ZIELE DER NACHHALTIGEN STADTMOBILITÄT

Die Planung der Stadtmobilität ist eine schwierige und komplizierte Aufgabe. Der effiziente und effektiv funktionierende Stadtverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil einer gedeihenden regionalen Wirtschaft und in größerem Maßstab im ganzen Land. Er benötigt, daß verschiedene, manchmal widersprüchliche Bedürfnisse und Erwartungen auf der lokalen Ebene berücksichtigt werden. Die Komplexität dieser Fragen steigt, wenn man die Ziele der EU Klimapolitik (KOM 112, 2011) und die Ziele der EU im Bereich der Energieeffizienz (KOM 109, 2011) beachtet.

Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung des Stadtverkehrs ist eine Antwort auf die Herausforderungen und Verkehrsprobleme in Stadtgebieten. Seine Verwirklichung kann durch die Erarbeitung und Realisierung der Pläne einer nachhaltigen Stadtmobilität vollzogen werden. Die Europäische Kommission (Leitlinien, 2014, s. 7) weist darauf hin, daß ein neues Konzept der langfristigen Planung ein integrierter Aktionsplan, der auf die nachhaltige Weise die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft in den Städten und deren Umgebung befriedigt. Es dient einer besseren Lebensqualität. Dieses Konzept basiert auf den bestehenden Praktiken der Planung und berücksichtigt die Grundsätze der Integration und der sozialen Beteiligung. Im Mittelpunkt des neuen Planungskonzepts für die Stadtmobilität wurden drei Dimensionen der strategischen Ziele definiert, die zu den Grundsteinen der Gesamtstrategie der nachhaltigen Entwicklung werden:

- a) wirtschaftliche Dimension, die als Streben nach der Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz der Beförderung von Personen und Gütern in Stadtgebieten gilt;
- b) soziale Dimension mit dem Ziel, die Verfügbarkeit, Qualität und Sicherheit des Verkehrs zu erhöhen;
- c) Umweltdimension, die zur Reduzierung der Umweltverschmutzung und der Emission der Treibhausgasen und des Energieverbrauchs verpflichtet, was die Attraktivität und Qualität der Stadträume erhöht.

Die Mehrdimensionalität und Komplexität der Beziehungen des Stadtverkehrs und der Umwelt erfordern, ein integriertes Planungsverfahren der nachhaltigen Stadtmobilität einzuleiten. Die Notwendigkeit der Integration, vor allem in Bezug auf die Personenbeförderung wird durch die Bedürfnisse der Bewohner bestimmt (Tabelle 1).

Tabelle 1. Die Rolle des integrierten Maßnahmenpakets im neuen Konzept der Stadtmobilitätsplanung

Arten der Integration	Aktivität	Wirkung
Infrastruktur-Integration	Kombination von Infrastrukturlösungen	Schaffung eines integrierten Verkehrsnetzes einschließlich kosteneffiziente Lösungen
Branchen-Integration	Ausgeglichene Entwicklung von allen zuständigen Standverkehrsmitteln	Umstellung auf umweltfreundliche und energieeffiziente Transportmitteln
Institutionelle Integration	Institutionelle Zusammenarbeit bei der Erarbeitung der Pläne aller Arten	Konsolidierung der kooperativen Planungskultur
Organisatorische und funktionelle Integration	Planung mit Beteiligung von Interessenten	Beziehung mit dem Funktionsbereich auf Basis von Pendeln
Information-Integration	Aufsicht, Bewertung und Vervollkommnung der Funktionsweise des Systems	Stressfreie Bewegung im gesamten Verkehrssystem
Raum-Integration	Angemessene Land- und Verkehrsinfrastrukturnutzung	Verbesserung der Lebensqualität und der Umwelt

Quelle: eigene Erarbeitung auf der Basis von *Leitlinien* (2014), Burnewicz (2011).

Das integrierte Maßnahmenpaket zeigt, daß das neue Mobilitätskonzept auf die Menschen und die Verwirklichung ihrer wachsenden Erwartungen in Bezug auf Mobilität ausgerichtet ist. Gleichzeitig mag dieses Maßnahmenpaket nicht alle Integrationsaspekte bei der Planung von nachhaltigen Stadtmobilität ins Kalkül ziehen (Tabelle 1). Wie Wyszomirski (2013) bemerkt, bildet ein integrierter Personennahverkehr insgesamt mit seiner Umgebung das Ganze. Der zitierte Autor weist auf drei Bereiche der Integration hin, die von wesentlicher Bedeutung für die Erreichung der Ziele des neuen Konzepts der Mobilität sind. Es handelt sich um einen objektiven, subjektiven und räumlichen Bereich. Jeder der erwähnten Bereiche der Integration stellt eine etwas andere Herausforderung für die Interessenten dar und betont gleichzeitig das Bedürfnis der Erhöhung des sozialen Bewußtseins über den nachhaltigen Verkehr und der vollen Beteiligung der Öffentlichkeit an der Entwicklung der nachhaltigen Stadtmobilitätspläne. Diese Aktivitäten werden von der Europäischen Kommission gefördert, unter anderem durch den *Aktionsplan für urbane Mobilität* (2009) und *Weißbuch für Transport* (2011).

TRANSPORT VON MENSCHEN IN DER LODZER AGGLOMERATION. MERKMALE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Lodz, ähnlich wie andere Städte, hat ihre Verkehrsprobleme, die seit vielen Jahren ungelöst bleiben. Als eine Stadt mit dichter Wohnbebauung und unzureichender Straßeninfrastruktur müht sie sich täglich mit Staus in den Schlüsselteilen der Stadt ab, die für die reibungslose Bewegung des Transportnetzes ausschlaggebend sind. Aus der Analyse des Verkehrs in Lodz (google.maps, 2016) ergibt sich, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit von Fahrzeugen in der Hauptverkehrszeit auf 33 Kilometer pro Stunde, und an einigen Stellen bis zu 14 Kilometer pro Stunde begrenzt wird. Zu den Hindernissen für den reibungslosen und effizienten Personenbeförderung in der Lodzer Agglomeration gehören u.a. zunehmende Bewegung von Autos, technische und infrastrukturelle Einschränkungen und Inkohärenz zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr. Die Analyse der statistischen Daten (Hauptamt für Statistik, 2015) liefert, daß die Motorisierungsrate in der Lodzer Region von 309 Autos pro 1000 Einwohner im Jahre 2004 auf 508 Autos pro 1000 Einwohner im Jahr 2013 gestiegen ist. In Lodz nahm die Anzahl der Autos in Jahren 2009–2013 mit etwa 10 Tausend Autos jährlich zu. In Folge dessen wurde im Jahr 2014 über 35 Tausend Autos in der Stadt mit der Bevölkerung von etwa 700 Tausend registriert.

Das Strukturmodell der Stadt Lodz und der daraus resultierende Charakter der Bebauung, der von extrem kleiner Menge von mehrspurigen Straßen gekennzeichnet ist, verschärfen die Verkehrsprobleme in der Stadt und Agglomeration von Lodz. Im Jahr 2013 traten die größten Menschenströmungen auf, die abgesehen vom benutzten Transportmittel, im zentralen Teil der Wojewodschaft, vor allem in den Relationen Lodz–Pabianice, Ksawerów, Dobroń, Dłutów (Landkreis Pabianice), Lodz–Zgierz, Lodz–Landkreis Ostlodz ohne Kolaszki auf verliefen (Plan, 2015).

Eine große Verkehrsintensität im Bereich von der Personenbeförderung und ihre sehr unterschiedliche Verteilung im Transportnetz der Lodzer Agglomeration zeigte die Notwendigkeit weiterer Investitionen in der Stadt. Die Stadt als Zentrum der Agglomeration sollte eine effiziente und einheitliche Lösungen bezüglich der Personenbeförderung sichern. Eine effektive Lösung der zunehmenden Probleme der Personenbeförderung in Lodz und Lodzer Agglomeration ist die Erhöhung des Interesses der potenziellen Kunden an die öffentlichen Verkehrsmittel, wobei diese Lösung mit der Entwicklung vom energieeffizienten und kohlenstoffarmen Transport übereinstimmt.

Um das Interesse an öffentliche Verkehrsmittel zu erhöhen, sollen ihre Verfügbarkeit und Qualität der Dienstleistungen verbessert werden. Demzufolge schreitet die allmähliche Zustandsverbesserung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Funktionalen Stadtgebiet Lodz voran. Außer der Erneuerung der Bussen- und Straßenbahnenflotten sind mehrere Großprojekte in den letzten Jahren ausgeführt worden, die die Effizienz und Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht haben. Ein der wichtigsten Projekte war der Bau der Ost-West Verkehrsstraße in Lodz, die im Jahre 2015 den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt wurde. Von großer Bedeutung war das Project der Lodzer Agglomerationsbahn, das in den Jahren 2007–2013 durchgeführt wurde. Für die Durchführung dieses Projektes mußten zwanzig Elektrofahrzeuge erworben und viele technische Einrichtungen erweitert werden. Dank dessen war es möglich, das Schienenverkehrsnetz in der Region von Lodz zu entwickeln. Die Bahn-, Bus- und Straßenbahnfahrkarten wurden mit Zonenverteilung im Rahmen des Dauerfahrkartensystems in Einklang gebracht (Bartosiewicz, Pielesiak 2012, s. 112). In den letzten Jahren wurde in Lodz auch die Fahrradinfrastruktur erweitert. Im Mai 2016 startete das Projekt des öffentlichen Stadtfahrrads in Lodz. Es verlangte den Bau von 100 Fahrradstationen, die sich vor allem im Zentrum der Stadt befinden (<https://lodzkirowerpubliczny.pl/>, 2016). Das Projekt erfreut sich des großen Interesses der Lodzer, so daß sehr wahrscheinlich ist, daß weitere Fahrradstationen gebaut werden.

Die in den letzten zehn Jahren getroffenen Maßnahmen, um die Qualität, die Zugänglichkeit und die Integration von ÖPNV-Systeme zu verbessern, haben für größeres Interesse an den öffentlichen Transport in der Region von Lodz gesorgt. Im Folge dessen ist der Transport der Passagieren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in den Jahren 2004–2014 in der Lodzer Wojewodschaft um 16% gestiegen (Regionalplan 2016, s. 49). Dagegen war ein Rückgang der Zahl der Passagiere in den meisten Provinzen Polens spürbar, die öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen begannen. Anstrebend die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität ist es zu beachten, daß die sich aus der Besonderheit des öffentlichen Verkehrs in Lodz ergebenden Beschränkungen negativ die Entwicklung dieses Verkehrs beeinflussen können. Aus diesem Grunde ist und bleibt ein kommunales System der Verbindungen die Grundlage für den Agglomerationsverkehr.

METHODIK

Die Studie des Verkehrsverhaltens war die Erhebung, die sowohl in Form einer elektronischen Umfrage, als auch über Papier-Fragebögen durchgeführt worden ist. Der Zeitbereich dieser Studie betraf den Zeitraum von März bis April 2016. An der Umfrage haben 493 Personen teilgenommen. Nach der Überprüfung der erteilten Antworten sind 476 Fragebögen als korrekt anerkannt worden. Aufgrund der relativ kleinen Stichprobengröße dürfen die Ergebnisse nicht auf die gesamte Gemeinschaft von Lodzer Agglomeration verallgemeinert werden. Unter dieser Annahme berechtigt ist die Feststellung, daß die durchgeführte Erhebung doch erlaubt, schätzungsweise die Veränderungen im öffentlichen Verkehr in Lodz zu beurteilen und die wichtigsten Präferenzen und Transportbedürfnisse der Bewohner der Stadt und der Agglomeration zu identifizieren.

Zusätzlich wurde eine wertvolle Beurteilung der Luftqualität in der Stadt zustande gebracht. Um es tun zu können, wurde die WTP-Methode (ang. *Willingness to Pay*) angewendet. Die WTP-Methode läßt die Geldmenge bestimmen, die eine Wirtschaftseinheit für den Besitz einer bestimmten Umweltqualität und unter Annahme der Aufrechterhaltung des gleichen Maßes an Wohlstand extra zu zahlen geneigt wäre (Fiedor, Czaja, Graczyk, Jakubczyk, 2002, s. 173). Bewertend die Umweltqualität unter der Anspruchnahme der WTP-Methode, wurde die Neigung der Befragten geprüft, die höhere Gebühren für den Einsatz moderner Verkehrslösungen, die die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Luftqualität in der Stadt und den Klimawandel reduzieren zu zahlen. Die sozio-ökonomischen Merkmale der Befragten zeigen, daß die Antworten von 357 Frauen und 119 Männer kamen, wobei es sich um die gültigen Fragebögen handelt. Die meisten Befragten waren im Altersbereich von 19 bis 39 Jahre (66%), und die wenigsten im Alter über 64 Jahre (4%). Die größte Gruppe unter den Befragten war die Gruppe der Lernenden (46% Studenten, 27% Schüler), die kleinste dagegen die Erwerbstätigen zu Hause (1%). Der Status der Befragten wurde von den Bewohnern der Stadt Lodz geprägt, die in der Umfrage am meisten vertreten waren. Etwa 44% von diesen Bewohnern waren die Rentner und Pensionäre, die im Zentrum von Lodz wohnen. Andere Stadtviertel waren von Studenten, Schülern und Angestellten, die außerhalb des Hauses arbeiten, vertreten. Die meisten Befragten stammten von den motorisierten Haushalten (73%). Mehr als drei Viertel der Befragten gab die Verwendung von kommunalen Fahrkarten zu. Es ging von der Tatsache hervor, daß der größte Teil der Befragten aus Lodz kam. Nur 4% der Befragten machte von der Lodzer Gemeinsamen Agglomerationsfahrkarte Gebrauch.

ERGEBNISSE DER STUDIE

Die Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Agglomeration von Lodz wird von der Tatsache bestätigt, daß fast die Hälfte der Befragten nur ein Verkehrsmittel während ihrer Fahrten benutzen und 36% der Befragten tauschen das Verkehrsmittel aus, jedoch bei der gleichen Transportart zu bleiben. Es sollte betont werden, daß die Verfügbarkeit über das Verkehrsnetz vom Wohnsitz abhängig ist. Im Falle der nah von Lodz entfernten Dörfer, erfordern die Reisen oft einen Austausch des Beförderungsmittels. Nach Meinung von 57% der Befragten, behindert das nicht ausreichende Verkehrsnetz in den mit Lodz grenzenden Gebieten die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Für etwa 60% der Befragten zum Hauptgrund der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wird der fehlende Zugang an andere Verkehrsmittel. Fast 30% der Befragten glauben, daß der öffentliche Verkehr billiger ist, was von der Konkurrenzfähigkeit der Angebotsträger zeugt. Nur 9% der Befragten benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel, weil sie schneller sind. Dies treibt die

Entwicklung von Infrastrukturlösungen (z. B. die sog. Busspuren) an, die die Geschwindigkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel erhöhen können. Im Gegensatz dazu nur etwa 1% der Befragten gaben zu, daß sie den öffentlichen Verkehr aufgrund von Umweltfragen verwenden.

Die Studie zeigt, daß die Bewohner der Agglomeration von Lodz hohe Anforderungen an Mobilität haben. Fast 60% der Befragten gaben zu, daß sie mehr Reisen in den Jahren 2010–2014 absolvierten. Zur gleichen Zeitperiode tauchte jeder dritte Befragte das Transportmittel in ihren täglichen Reisen aus. Für den wichtigsten Grund dessen wurden viele Hindernisse in der Infrastruktur des individuellen Verkehrs anerkannt. Dies verwies den Ausbau des Verkehrsnetzes, die Verbesserung der bestehenden Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und die Inbetriebnahme von Lodzer Agglomerationsbahn auf die Plätze.

Die Bewertung des öffentlichen Verkehrs, unter Berücksichtigung von acht Kategorien, lieferte durchschnittlich 3,09 Punkte von möglichen 5 Punkten (Abbildung 1). Zu den am schlimmsten bewerteten Funktionsbereichen dieses Verkehrs gehörten: Pünktlichkeit (durchschnittliche Bewertung von 2,52 Punkte), Geschwindigkeit (2,75 Punkte) und die Häufigkeit (2,81 Punkte). Dagegen die meisten Punkte erhielten: Besorgung von Fahrkarten (3,75 Punkte), Zugang an Haltestellen (3,64 Punkte) und die Fahrkartenpreise (3,28 Punkte), was von den in Fahrzeugen und an den wichtigsten Umsteigepunkten installierten Fahrkartenautomaten, von der guten Lage und dem dichten Netz der Haltestellen, vom Zugang zu Saison- und Agglomerationsfahrkarten und von Fahrkarten für die gemeinsame Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln, einschließlich der Lodzer Agglomerationsbahn beeinflusst war.

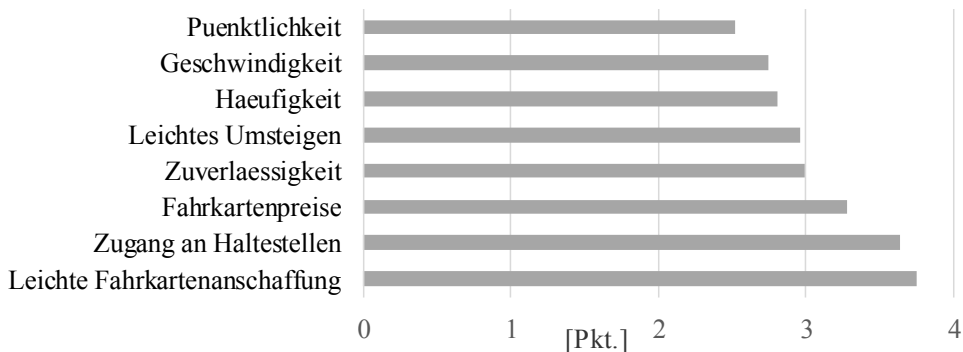


Abbildung 1. Evaluation des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration von Lodz

Quelle: eigene Erarbeitung auf der Basis der Ergebnisse der Umfrage.

Die groß angelegte Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration von Lodz und geringe Zufriedenheit mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs wurden in den die Einführung der neuen Verkehrslösungen betreffenden Erklärungen der Befragten zum Ausdruck gebracht. Fast 70% der Befragten erklärten ihre Bereitschaft, Carpooling wahrzunehmen, was die gemeinsame, kontinuierliche Fahrten besagt. Jedoch etwa 62% dieser Befragten wiesen dabei darauf hin, daß ihre Bereitschaft nur dann gilt, wenn die Kosten von Carpooling nicht zu hoch wären. Im Gegensatz dazu 21% der Befragten machten diese Bereitschaft von der Reisedauer abhängig. Für 14% der Befragten ist diese Bereitschaft von der Entfernung zwischen dem Abschlußort der Reise und dem Zielort bedingt (Abbildung 2)

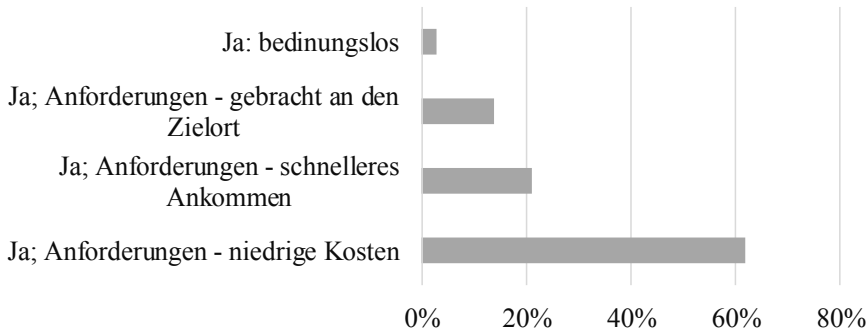


Abbildung 2. Erklärungen bezüglich der Nutzung von Carpooling
 Quelle: eigene Erarbeitung auf der Basis der Ergebnisse der Umfrage.

Die Befragten biligten die Idee, die Parkplätze von der Art Kiss & Ride zu bauen, wo sie ihr Auto für ein paar Minuten verlassen könnten. Diese Idee wurde am meisten von den Bewohnern der Stadt Lodz angedeutet, was mit unzureichender Anzahl von Parkplätzen und mit den vor einigen Jahren verhängten und regelmäßig ausgedehnten gebührenpflichtigen Parkzonen im Zusammenhang stehen mag (Abbildung 3).

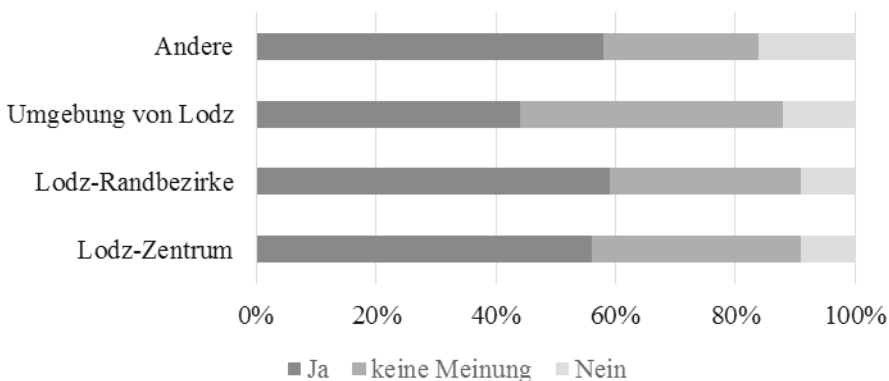


Abbildung 3. Erklärungen bezüglich der Nutzung von Kiss & Ride Parkplätze
 Quelle: eigene Erarbeitung auf der Basis der Ergebnisse der Umfrage.

Das hohe Interesse unter den Befragten genöß die erschöpfene Möglichkeit, das Angebot des öffentlichen Stadtfahrads wahrnehmen zu können, was mehr als 80% von ihnen bestätigte. Der höchste Bedarf an Stadtfahradnutzung kam von den befragten Bewohnern der Randbezirken von Lodz (Abbildung 4). Dieser Bedarf meldete 83% dieser Bewohner. Ähnlich erklärten die Bewohnern der mit Lodz grenzenden Städte. Etwa 78% von ihnen gab zu, den öffentlichen Stadtfahrad nutzen zu wollen.

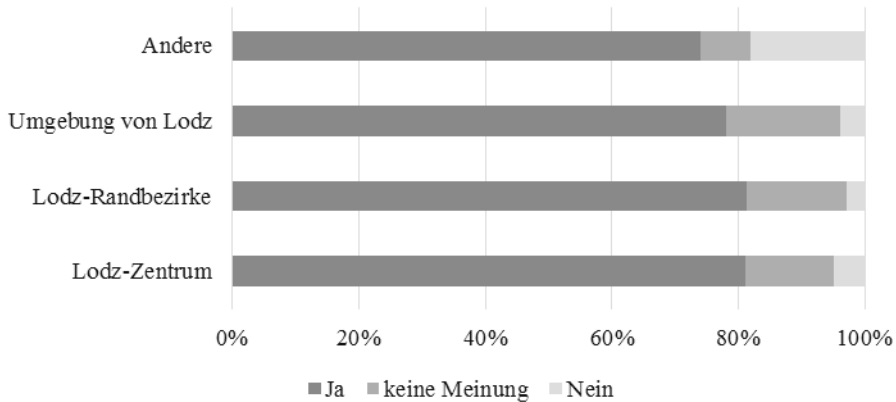


Abbildung 4. Erklärung bezüglich der Nutzung vom öffentlichen Stadtfahrrad

Quelle: eigene Erarbeitung auf der Basis der Ergebnisse der Umfrage.

Die Befragten stimmten in der Frage der sauberen Luft und der CO₂-Emissionen überein, weil 68% von ihnen sahen diese Frage für sehr wichtig an. Die große Bedeutung der Notwendigkeit, die Luftqualität zu verbessern und die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr einzuschränken deutete 74% der Befragten an. Doch aus der Studie ergab es sich, daß vor allem die Menschen mit einem höheren Ausbildungsniveau und der hohen Einkommenshöhe bereit sind, sich mit zusätzlichen Gebühren für die Verwendung von Transportlösungen, die negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs begränzen abzufinden. Etwa 57% der Befragten mit höherer Ausbildung akzeptierten diese Bereitschaft, was nur in 12% Erklärungen der Menschen mit primärer und sekundärer Ausbildung der Fall war. Diese Menschen zeigten die Bereitschaft, diese Gebühren verstanden WTP zu tragen, aber nicht mehr als 5%.

SCHLUSSFOLGERUNG

Die Studie zeigte den wachsenden Bedarf der Einwohner der Agglomeration von Lodz an Mobilität. Die Transportbedürfnisse der Bewohner von Lodz sind in den meisten Fällen befriedigt. Allerdings besteht die Notwendigkeit, die Transportbedürfnisse der Bewohner anderer Städte der Agglomerationen zu beachten, wo das Pendeln eine Änderung des Beförderungsmittels erfordert.

Aus der Studie ergibt sich, daß die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel im Zentrum der Städte zunimmt, indem der Autoverkehr reduziert wird. Die Integration der öffentlichen Verkehrsdienste mit anderen Verkehrsträgern schreitet fort, was für eine positive Tendenz anerkannt werden kann. Immer beliebter sind die Alternativen, z.B. Park & Ride und Kiss & Ride, die auf die Verringerung der Verkehrsprobleme ausgerichtet sind. Es ist dabei erwähnenswert, daß die oben genannten Aktivitäten zur gleichen Zeit die Umweltrisiken reduzieren lassen, indem sie der Luftverschmutzung und der CO₂-Emissionen entgegenwirken. Der Umweltrisiken bewußt, brachten jedoch die Befragten die niedrige Bereitschaft für den Einsatz vom WTP-Prinzip zum Ausdruck. Das Einverständnis für die höheren Umweltgebühren für den Einsatz von umweltfreundlichen Transportlösungen wuchs mit dem Ausbildungsniveau und mit der Einkommenshöhe der Befragten.

Zusammenfassend kann es festgestellt werden, daß die Befragten ihre Bereitschaft bestätigt haben, sowohl die öffentlichen Verkehrsmittel, als auch die Alternativen zu verwenden. Das von den Befragten bestätigte Mobilitätsverhalten fördert die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität in der Agglomeration von Lodz, was die positive Auswertung der formulierten Hypothese erlaubt.

BIBLIOGRAPHIE

- Aktionsplan urbane Mobilität*. Entschliessung des Europäischen Parlaments. KOM(2009) 490. Brüssel 2009.
- Bartosiewicz, B., Pieleśiak, I. (2012). Powiązania transportowe w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. W: B. Bartosiewicz, T. Marszał, I. Pieleśiak (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego* (s. 105–137). Warszawa: Studia KPZK PAN.
- Burniewicz, J. (2011). *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Energieeffizienzplan 2011*. Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts - und Sozialausschusses zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts - und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. KOM(2011) 109 endgültig. Brüssel 2011.
- Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO₂-armen Wirtschaft bis 2050*, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts - und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, KOM(2011) 112. Brüssel 2011.
- Fiedor, B., Czaja, S., Graczyk, A., Jakubczyk, Z. (2002). *Podstawy ekonomii środowiska i zasobów naturalnych*. Warszawa: C.H. Beck.
- <https://lodzkirowerpubliczny.pl/> (2016).
- Krawiec, S. (2008). *Kształtowanie struktury ekonomicznej współczesnego systemu transportowego*. Gliwice: Wyd. Politechniki Śląskiej.
- Leitlinien. Entwicklung und Umsetzung eines sustainable Urbanmobilitiplans* (2014). Rupprecht Consult – Forschung und Beratung. GmbH. Entnommen: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_de.pdf (2016).
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*. Uchwała nr XVII/178/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego z 27.10.2015. Dz.Urz. Województwa Łódzkiego, poz. 4386, 18.11.2015.
- Projekt. Regionalny plan transportowy województwa łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014–2020. Urząd Marszałkowski województwa łódzkiego. Łódź 2016. Pobrane z: <http://www.rpo.lodzkie.pl/> (2016).
- Transport drogowy w Polsce w latach 2012 i 2013* (2015). Warszawa: GUS.
- Weißbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*. KOM(2011) 144 endgültig. Brüssel 2011.
- www.google.maps.pl (2016).
- Wyszomirski, O. (2013). *Integracja transportu miejskiego – ujęcie modelowe*. Pobrane z: <http://ppg.ibngr.pl/pomorski-przeglad-gospodarczy/integracja-transportu-miejskiego-ujecie-modelowe> (2016).

ANALIZA AKCEPTACJI SPOŁECZNEJ DLA NOWOCZESNYCH ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest analiza problemów transportowych w zakresie przewozów osób w aglomeracji łódzkiej oraz weryfikacja hipotezy dotyczącej rozwoju i integracji nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych jako skutecznego narzędzia dekarbonizacji transportu. W artykule wykorzystano wyniki badań ankietowych. Ich celem było uzyskanie opinii mieszkańców aglomeracji łódzkiej na temat transportu miejskiego oraz nowoczesnych rozwiązań usprawniających jego funkcjonowanie. W wyniku badania stwierdzono coraz większą potrzebę mobilności mieszkańców danej aglomeracji. Ankietowani deklarowali chęć korzystania zarówno z transportu zbiorowego, jak i alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych. W celu zapewnienia pełnej skuteczności w rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych w mieście konieczna jest stopniowa transformacja całego systemu transportowego. Działaniom tym powinna towarzyszyć skuteczna polityka miejska dążąca do większego zintegrowania między różnymi formami transportu, innowacji oraz rozmieszczenia alternatywnych źródeł energii.

SŁOWA KLUCZOWE

transport, transport miejski, zrównoważona mobilność, transport niskoemisyjny

SYSTEM TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W OCENIE JEGO UŻYTKOWNIKÓW¹

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KODY JEL: R4, R40

Oliwia Pietrzak

Wydział Inżynierjno-Ekonomiczny Transportu, Akademia Morska w Szczecinie
e-mail: o.pietrzak@am.szczecin.pl

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono wybrane wyniki badań zrealizowanych wśród użytkowników systemu transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego w latach 2013 i 2015. Funkcjonowanie i kształtowanie systemów transportu pasażerskiego w regionach zdeterminowane jest szeregiem czynników. Z uwagi na przyjęte przez Unię Europejską kierunki polityki transportowej czynnikiem, który nabiera szczególnego znaczenia, jest identyfikacja potrzeb i preferencji transportowych zgłaszanych przez użytkowników transportu zbiorowego oraz indywidualnego. Celem artykułu było poznanie i ocena stopnia zaspokojenia potrzeb i preferencji użytkowników badanego systemu. Badania miały ponadto pokazać, czy i w jakim zakresie system odpowiada na oczekiwania jego użytkowników, a także jakie następują w tym obszarze zmiany. Do osiągnięcia założonego celu wykorzystano metodę krytycznej analizy literatury, metodę dokumentacyjną oraz metodę badań ankietowych. Badania pierwotne zrealizowane zostały na obszarze administracyjnym województwa zachodniopomorskiego.

SŁOWA KLUCZOWE

systemy transportowe, transport pasażerski, transport regionalny, pasażer, potrzeby transportowe

WPROWADZENIE

Transport, obok innych swoich istotnych właściwości, jest wyznacznikiem jakości życia społeczeństwa dzięki takim parametrom, jak dostępność, niezawodność czy bezpieczeństwo (Pawłowska, 2005, s. 88). System transportu pasażerskiego ma na celu przede wszystkim zapewnienie efektywnej obsługi transportowej mieszkańców i użytkowników danego obszaru

¹ Wyniki badań powstałe w ramach realizacji pracy badawczej pt. Problemy transportu pasażerskiego w regionach nr 4/S/IZT/16, finansowanej z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na finansowanie działalności statutowej

(w tym także regionu). W obliczu jednak zachodzących zmian społeczno-gospodarczych, w tym w szczególności odnoszących się do intensyfikacji wykorzystania środków transportu indywidualnego i narastania zjawiska kongestii transportowej (wynikających m.in. z rozproszenia rynków pracy, zmian demograficznych, procesów suburbanizacji, zmiany stylu życia), niezwykle istotne staje się poznanie potrzeb i oczekiwań użytkowników systemów transportowych, a w dalszej perspektywie kształtowanie ich zachowań komunikacyjnych.

Analiza zachowań transportowych społeczeństwa pozwala na zidentyfikowanie aktualnych słabości sektora transportu w odniesieniu do stopnia wypełnienia bieżących potrzeb, a także stanowi punkt wyjścia do prognozowania przyszłych potrzeb transportowych (Pawłowska, 2005, s. 87). Prowadzenie regularnych badań w zakresie potrzeb, preferencji i zachowań komunikacyjnych użytkowników systemu transportu pasażerskiego danego regionu może się przyczynić do poznania ich uwarunkowań, struktury i charakteru, zachodzących w ich obszarze zmian, a także stopnia zaspokojenia potrzeb i oceny funkcjonowania systemu.

Artykuł prezentuje wybrane wyniki badań ankietowych zrealizowanych w latach 2013 oraz 2015 wśród użytkowników systemu transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego. Badanie przeprowadzono z wykorzystaniem kwestionariusza ankiety „Badanie potrzeb przewoźnych i preferencji użytkowników systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim i stopnia ich zaspokojenia oraz oceny systemu transportu pasażerskiego w regionie”. Badanie realizowane było na obszarze administracyjnym województwa zachodniopomorskiego. Jako ankietowe metody pomiaru wykorzystano metody ankiety bezpośredniej oraz ankiety internetowej.

Liczebność populacji generalnej, którą objęto zrealizowane badania, należy wyrazić liczbą mieszkańców województwa zachodniopomorskiego², która na koniec roku 2012 wyniosła 1 721 405 osób, zaś na koniec 2014 roku – 1 715 431 osób (Ludność, ruch naturalny..., 2013, 2015). Z uwagi na zróżnicowany stopień samodzielności w procesie podejmowania decyzji odnośnie do wyboru rodzaju oraz środka transportu wyłączono osoby o najniższym stopniu samodzielności w tym zakresie – dzieci. Jako populację badaną przyjęto zatem osoby w wieku powyżej 15 lat. Liczebność tak określonej populacji badanej dla województwa zachodniopomorskiego na koniec 2012 roku wyniosła zatem 1 470 003 osoby, na koniec 2014 roku natomiast 1 467 217 osób (Ludność, ruch naturalny..., 2013, 2015).

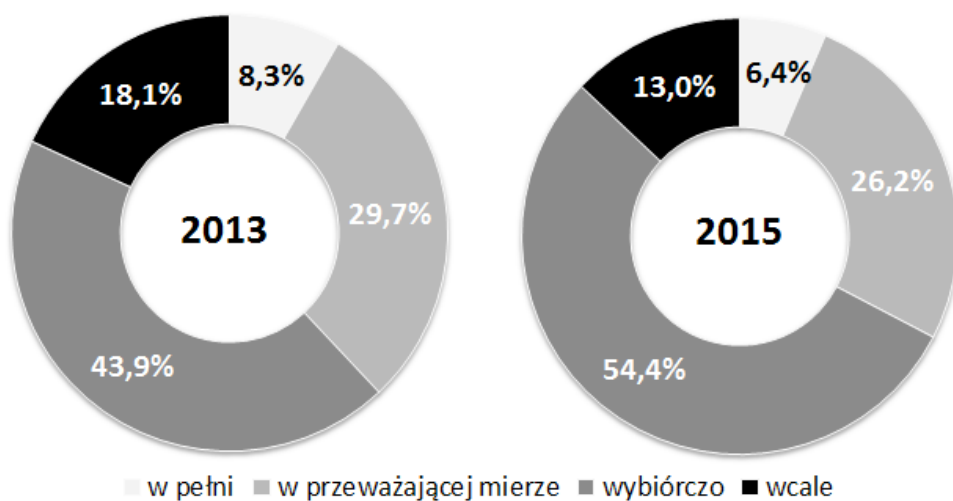
Liczba zwróconych i wypełnionych ankiet wyniosła odpowiednio 1835 w 2013 roku oraz 1 675 kwestionariuszy w 2015 roku. W wyniku przeprowadzonej oceny formalnej (sprawdzenie czytelności, zupełności i poprawności wypełnienia) ostatecznie do badania przyjęto 1752 ankiety w 2013 roku oraz 1528 w 2015 roku. Biorąc pod uwagę zakres podmiotowy realizowanych badań (konsumenci indywidualni), a także zakres przestrzenny (badania regionalne), uzyskaną próbę badawczą należy uznać za próbę reprezentatywną (Kędzior, Karcz, 2001; Bazarnik, Grabiński, Kąciak, Mynarski, Sagan, 1992).

² Należy zauważyć, iż użytkownikami systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim są również osoby niebędące jego mieszkańcami, a przebywające na jego obszarze z różnych względów, korzystające z jego systemu transportowego, częstokroć regularnie (np. osoby pracujące bądź uczące się na terenie badanego regionu). W związku z tym nie jest możliwe określenie ostatecznej wielkości próby generalnej dla zrealizowanych badań pierwotnych.

OCENA DOSTOSOWANIA SYSTEMU TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO DO POTRZEB JEGO UŻYTKOWNIKÓW

Sukces produktu bądź usługi na rynku może być obserwowany wówczas, gdy przejawia on/ona zdolność do zaspokajania określonych potrzeb (Kelles-Krauz, 1998, s. 15). W przypadku systemu transportu pasażerskiego w regionie podstawową potrzebą jego użytkowników jest przemieszczanie (Pietrzak, 2015, s. 68). Należy jednak w tym miejscu zaznaczyć, iż nie występuje ona samoistnie jako wyłączone zapotrzebowanie na przemieszczanie z miejsca na miejsce, lecz wynika z innych potrzeb społeczeństw i poszczególnych jednostek, związanych z koniecznością zaspokojenia wymogów życia gospodarczego i rozwoju duchowego ludności. Ma ona charakter wtórny (Małek, 1977, s. 42).

W toku realizacji badań respondenci poproszeni zostali o ocenę dostosowania systemu transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego do ich potrzeb. Skierowane w tym celu do ankietowanych pytania miały charakter pytań-skali z czterema możliwymi odpowiedziami: system jest dostosowany w pełni, w przeważającej mierze, wybiórczo bądź wcale nie jest dostosowany. Wskazania respondentów w tym zakresie zaprezentowano na rysunkach 1 oraz 2.

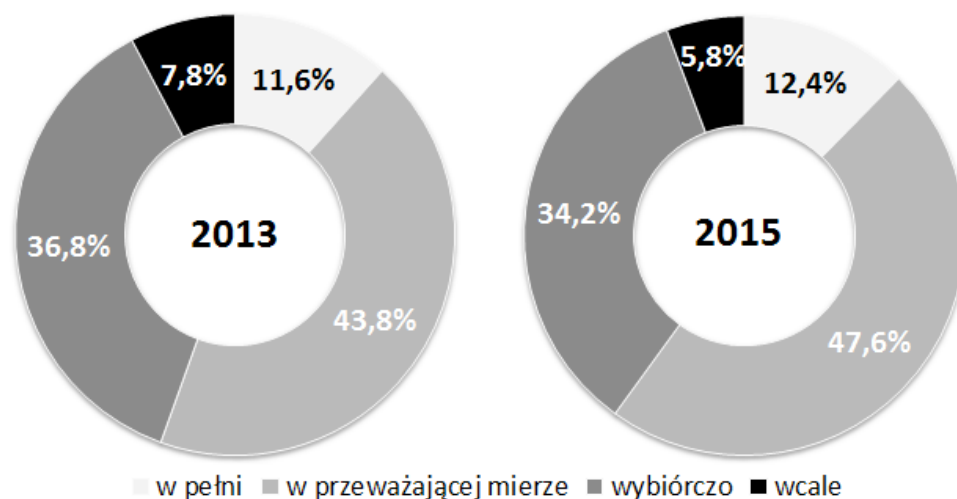


Rysunek 1. Ocena dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb przewoźnych użytkowników systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim w latach 2013 oraz 2015

Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.

Analiza uzyskanych wyników wskazuje na znacznie niższy stopień dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb użytkowników systemu w porównaniu do transportu indywidualnego. Ponad 60% ankietowanych w 2013 roku stwierdziło, iż transport zbiorowy dostosowany jest do ich potrzeb wyłącznie wybiórczo bądź wręcz wcale. Dostosowanie natomiast transportu indywidualnego w tym samym okresie negatywnie oceniło niecałe 45% respondentów. Niepokojący jest fakt, iż 2 lata później najniższe oceny w zakresie stopnia dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb użytkowników przyznało już prawie 68% respondentów, w zakresie oceny nato-

miast transportu indywidualnego tylko 40%. Pomimo zatem wdrożenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wraz z jej zapisami dotyczącymi obowiązku opracowywania Planów Transportowych, w tym również realizacji badań potrzeb, na przestrzeni badanego okresu zauważalne jest pogłębiające się zjawisko niezadowolenia użytkowników systemu transportu pasażerskiego z dostosowania transportu zbiorowego do ich potrzeb przy jednoczesnym wzroście pozytywnych odczuć w tym względzie w aspekcie transportu indywidualnego.



Rysunek 2. Ocena dostosowania transportu indywidualnego do potrzeb przewozowych użytkowników systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim w latach 2013 oraz 2015

Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.

Plan Transportowy województwa zachodniopomorskiego zakłada skłonność osób podróżujących komunikacją indywidualną do rezygnacji z samochodu na rzecz podróży komunikacją zbiorową (Uchwała, 2014, s. 113), jednak podstawowym wymogiem tworzenia strategii rynkowych przedsiębiorstw transportowych jest znajomość preferencji klientów, a w przypadku przewozów o charakterze publicznym stanowi ona powinność organizatorów transportu (Kłos-Adamkiewicz, Kondraciuk-Gabryś, Perenc, Załoga, 2013, s. 105). Przesunięcie zatem przynajmniej części wyborów użytkowników z transportu indywidualnego w kierunku zbiorowego bądź też powtarzanie wyborów transportu zbiorowego nie będzie możliwe bez dostosowania oferty do potrzeb rynku – konsumentów.

WADY I ZALETY SYSTEMU TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W OCENIE JEGO UŻYTKOWNIKÓW

W ramach zrealizowanych badań ankietowani poproszeni zostali o wskazanie kluczowych ich zdaniem wad oraz zalet systemu transportu pasażerskiego w regionie w podziale na subsystem transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego. Syntetyczne ujęcie uzyskanych

wyników przedstawiono w tabelach 1 oraz 2. Kolorem ciemnoszarym zaznaczono odpowiedzi najczęściej wskazywane przez ankietowanych, jasnoszarym te, które występowały rzadziej, na biało zaś zaznaczono cechy wskazywane przez najmniejszą liczbę respondentów.

Analizując wyniki, warto zauważyć, iż ankietowani w obu badaniach – zarówno w tym zrealizowanym w 2013 roku, jak i tym z 2015 roku – wskazali na podobne cechy w odniesieniu do obu subsystemów. Zarówno w przypadku transportu zbiorowego, jak i indywidualnego respondenci częściej wskazywali ich wady niż zalety. Ponadto w niektórych przypadkach dana cecha subsystemu przez część ankietowanych zaliczana była jako wada, przez część natomiast jako zaleta, na przykład częstotliwość połączeń w transporcie zbiorowym. I tak, w zakresie transportu zbiorowego kluczowymi zaletami według ankietowanych były: ceny biletów oraz stosowane w nich ulgi, elastyczne formy zakupu biletów, a także czas przejazdu i dogodne kierunki połączeń. Najczęściej wskazywanymi przez respondentów wadami transportu zbiorowego na obszarze województwa były natomiast: zbyt długi czas przejazdu oraz niewłaściwa częstotliwość połączeń. Znaczącym problemem według badanych jest brak integracji transportu zbiorowego w ujęciu międzygałęziowym oraz z transportem indywidualnym. Do tego respondenci zwrócili uwagę na niedostosowaną do ich oczekiwań i potrzeb informację oraz niewłaściwe podejście do nich jako klientów. Te cechy wydają się być niezwykle ważne w dobie gospodarki rynkowej, gdzie istotnym elementem staje się ukierunkowanie na klienta, a tym samym zmiana podmiotu działania jednostek z produktu bądź usługi na klienta i jego preferencje (Rosa, Meyer, Sondej, 2000, s. 207).

W odniesieniu do transportu indywidualnego w regionie zachodniopomorskim najczęściej wskazywanymi zaletami były takie aspekty, jak: właściwy stan ilościowy infrastruktury oraz aktualnie realizowane i planowane inwestycje. Istotnymi dla ankietowanych cechami pozytywnymi charakteryzującymi transport indywidualny w regionie były ponadto odpowiedni stan jakościowy infrastruktury oraz koszty przejazdu. Warto w tym miejscu wskazać, iż ponad dwa razy więcej respondentów wskazało (zarówno w badaniu z 2013, jak i z 2015 r.) stan jakościowy infrastruktury jako kluczową wadę tego rodzaju transportu w regionie.

Kluczowe natomiast zdaniem badanych wady transportu indywidualnego w województwie to: zjawisko kongestii, brak lub błędne plany inwestycyjne (w przypadku tej cechy niemal tyle samo ankietowanych zaliczyło ją do zalet tego subsystemu), zbyt mała liczba parkingów i/lub miejsc obsługi podróżnych, brak integracji z transportem zbiorowym, zbyt długie czasy przejazdów, a także niewłaściwy system informacji dla użytkowników.

Można zatem zauważyć, iż takie cechy, jak brak integracji transportu zbiorowego z indywidualnym czy też niewłaściwy system informacji, zauważane są przez użytkowników oceniających zarówno transport zbiorowy, jak i indywidualny. Jest to o tyle istotne zjawisko, iż w przypadku zasadności (co do której nie ma wątpliwości w większości krajów rozwiniętych i rozwijających się) podjęcia działań na rzecz przeniesienia ciężaru obsługi ruchu pasażerskiego w regionach i obszarach zurbanizowanych w kierunku transportu zbiorowego, w tym w szczególności publicznego, takie negatywne cechy będą stanowić skuteczną przeszkodę w ich realizacji. Dostarczanie ponadto odpowiedniej pod wieloma względami informacji jest czynnikiem, który może przyczynić się do wzrostu wykorzystania przez użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Potencjalni użytkownicy tego subsystemu częstokroć są zniechęceni do niego przez brak lub ograniczony zakres niezbędnych informacji. Zapewnienie im łatwych, dostępnych, zaufanych źródeł informacji może przyczynić się do podniesienia atrakcyjności tego rodzaju transportu w regionie (Ibraeva, Figueira de Sousa, 2014, s. 121–122).

Tabela 1. Wady i zalety transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim w ocenie jego użytkowników

Transport zbiorowy					
Zalety	Liczba wskazań		Wady	Liczba wskazań	
	2013	2015		2013	2015
ulgi w cenach biletów	628	543	zbyt długi czas przejazdu	789	856
ceny biletów	512	508	niewłaściwa częstotliwość połączeń	752	789
czas przejazdu	463	356	brak integracji z transportem indywidualnym	704	845
dogodne kierunki połączeń	418	402	brak integracji między gałęziami	628	721
elastyczne formy zakupu biletów	347	427	informacja dla pasażera	534	589
częstotliwość połączeń	308	297	niewłaściwe podejście do klienta	408	528
informacja dla pasażera	298	154	nieatrakcyjne ceny biletów	391	306
udogodnienia dla osób niepełnosprawnych	258	198	mało dogodne kierunki połączeń	387	411
stan jakościowy taboru	203	157	mało elastyczna taryfa biletowa	345	307
stan ilościowy infrastruktury	182	205	brak okolicznościowych promocji	305	298
okolicznościowe promocje	119	156	stan jakościowy infrastruktury	305	357
podejście do klienta	118	88	stan jakościowy taboru	289	313
bezpieczeństwo podróży	96	156	stan ilościowy infrastruktury	264	167
integracja międzygałęziowa	65	89	brak udogodnień dla rodzin z dziećmi	217	198
stan jakościowy infrastruktury	28	36	brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych	138	75
udogodnienia dla rodzin z dziećmi	27	13	mało elastyczne formy zakupu biletów	105	94
elastyczna taryfa biletowa	8	4	wąski zakres stosowanych ulg w cenach biletów	84	90
inne	9	2	niskie bezpieczeństwo podróży	29	22
			inne	12	23

Źródło: opracowanie własne na podst. badań ankietowych.

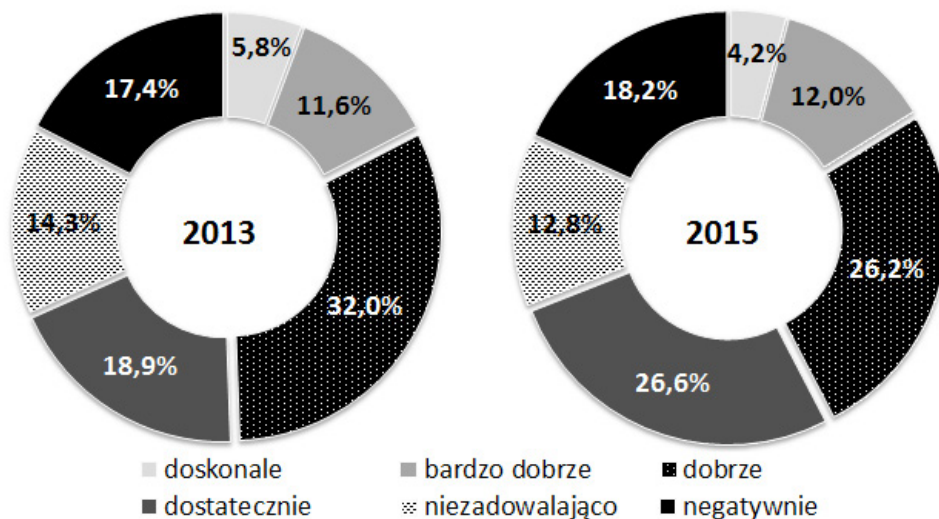
Tabela 2. Wady i zalety transportu indywidualnego w województwie zachodniopomorskim w ocenie jego użytkowników

Transport indywidualny					
Zalety	Liczba wskazań		Wady	Liczba wskazań	
	2013	2015		2013	2015
stan ilościowy infrastruktury	864	823	stan jakościowy infrastruktury	961	942
planowane inwestycje	832	856	zjawisko kongestii	862	928
aktualnie realizowane inwestycje	725	678	brak lub błędne plany inwestycyjne	842	903
koszty przejazdu	448	423	zbyt długie czasy przejazdów	723	825
stan jakościowy infrastruktury	442	406	zbyt mała liczba parkingów i/lub MOP	711	733
informacja dla podróżujących	228	178	brak integracji z transportem zbiorowym	694	713
bezpieczeństwo podróży	117	126	niewłaściwa organizacja prowadzonych remontów	629	699
integracja z transportem zbiorowym	76	56	brak lub ograniczony system informacji dla podróżujących	516	603
wykorzystanie nowoczesnych technologii informatycznych	41	36	brak/ograniczone wykorzystanie nowoczesnych technologii informatycznych	397	454
czas przejazdu	36	25	niskie bezpieczeństwo podróży	304	402
liczba parkingów i/lub MOP	24	37	zbyt wysokie koszty przejazdów	278	295
udogodnienia dla osób niepełnosprawnych	19	13	brak udogodnień dla rodzin z dziećmi	209	178
udogodnienia dla rodzin z dziećmi	0	3	brak/ograniczone udogodnienia dla osób niepełnosprawnych	167	67
inne	13	23	stan ilościowy infrastruktury	49	174
			inne	7	10

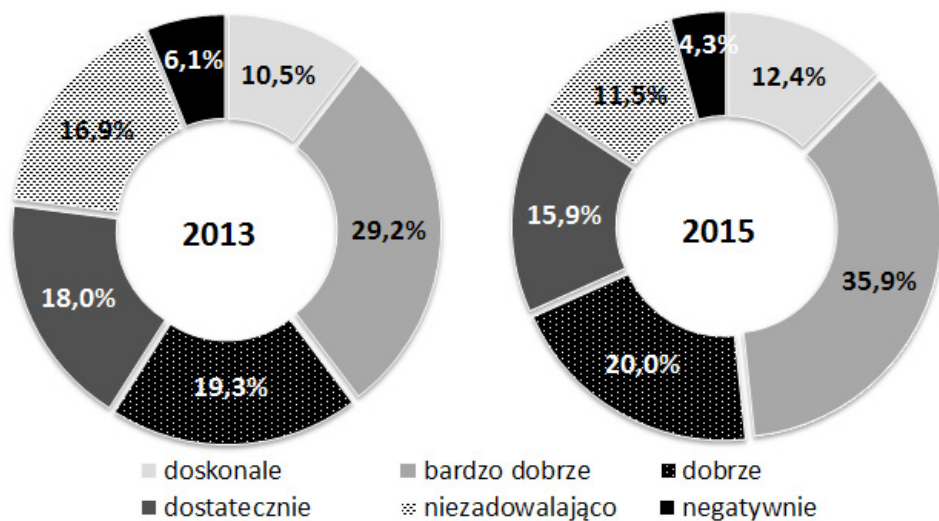
Źródło: opracowanie własne na podst. badań ankietowych.

OGÓLNA OCENA SYSTEMU TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W OPINII JEGO UŻYTKOWNIKÓW

Ogólna ocena stanu systemu transportu pasażerskiego w regionie zachodniopomorskim w latach 2013 oraz 2015 w podziale na subsystemy transportu zbiorowego oraz indywidualnego dokonana została przez ankietowanych za pomocą 6-stopniowej skali ocen: doskonale, bardzo dobrze, dobrze, dostatecznie, niezadowolająco oraz negatywnie. Odpowiedzi respondentów wskazują na znaczną różnicę w odniesieniu do najwyższych ocen przyznawanych obu rodzajom transportu i nieco mniejszą w przypadku ocen najniższych. Porównanie wyników zestawiono na rysunkach 3 i 4.



Rysunek 3. Ogólna ocena transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim
Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.



Rysunek 4. Ogólna ocena transportu indywidualnego w województwie zachodniopomorskim
Źródło: opracowanie własne na podst. przeprowadzonych badań ankietowych.

Jak wynika z zaprezentowanych na rysunkach 3 i 4 danych, transport zbiorowy doskonale i bardzo dobrze oceniło ponad 17% ankietowanych w 2013 roku oraz niewiele ponad 16% w 2015 roku; transport indywidualny natomiast ponad 40% respondentów w 2013 roku i ponad 48% w 2015 roku. Analiza wystawionych przez respondentów najniższych ocen dla obu rodzajów transportu wykazuje mniejsze zróżnicowanie, jednak również na niekorzyść transportu zbiorowego – zarówno w 2013, jak i 2015 roku około 31% ankietowanych oceniło transport zbiorowy niezadowolająco i negatywnie, transport indywidualny natomiast tylko niecałe 23% w 2013 roku i niecałe 16% 2 lata później.

Pomimo zatem znacznej liczby wad wskazywanych przez respondentów pod adresem transportu indywidualnego i licznych niedogodności obserwowanych w regionie (m.in. kongestia, remonty, niezadowolający stan jakościowy infrastruktury liniowej oraz ilościowy i jakościowy infrastruktury punktowej) jest on lepiej oceniany przez użytkowników niż transport zbiorowy. Na przestrzeni badanych lat widoczny jest nawet wzrost pozytywnych ocen dla transportu indywidualnego przy jednoczesnym wzroście negatywnych i dostatecznych ocen dla transportu zbiorowego.

Takie zjawisko jest o tyle niepożądane, iż wraz ze wzrostem mobilności obserwowane jest coraz częstsze wykorzystanie indywidualnych środków transportu. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest nie tylko wzrost dobrobytu społecznego, lecz także nieodpowiednia organizacja usług transportu publicznego, które stanowią ważną alternatywę dla korzystania z samochodu wciąż tylko w sytuacjach sporadycznych (Vitale, Festa, Guido, Rogano, 2014, s. 224).

PODSUMOWANIE

Przeprowadzone wśród użytkowników systemu transportu pasażerskiego regionu zachodniopomorskiego badania ankietowe potwierdziły występujące problemy i ograniczenia w zakresie funkcjonowania badanego systemu. Szczególnym zagadnieniem poruszonym w niniejszym artykule jest niewystarczający stopień dostosowania systemu, w tym w szczególności publicznego transportu zbiorowego w regionie, do potrzeb jego obecnych i potencjalnych użytkowników.

W obliczu narastającego zjawiska kongestii, negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w tym w szczególności przez transport indywidualny, wysokich kosztów społecznych transportu, a co za tym idzie – konieczności przesunięcia ciężaru przewozów pasażerskich w kierunku publicznego transportu zbiorowego, niezbędne wydaje się badanie potrzeb transportowych, analiza i kształtowanie zachowań komunikacyjnych, a także bieżąca analiza i ocena dostosowania systemu do oczekiwań jego użytkowników. Odpowiednio zaprojektowane usługi transportu publicznego mają decydujące znaczenie dla zapewnienia zrównoważonej i przyjaznej dla środowiska mobilności dla wszystkich obywateli współczesnych miast i regionów (Bakas, Drakoulis, Floudas, Lytrivis, Amditis, 2016, s. 1689). Postrzeganie publicznego transportu zbiorowego w sposób niekorzystny skutkować będzie dalszym faworyzowaniem przez społeczeństwo regionu środków transportu indywidualnego i zaspokajaniem swoich potrzeb przy udziale tego rodzaju transportu.

LITERATURA

- Bakas, I., Drakoulis, R., Floudas, N., Lytrivis, P., Amditis, A. (2016). *A Flexible Transportation Service for the Optimization of a Fixed-route Public Transport Network*. Procedia 14, Elsevier. Pobrane z: www.sciencedirect.com (30.06.2016).
- Bazarnik, J., Grabiński, T., Kąciak, E., Mynarski, S., Sagan, A. (1992). *Badania marketingowe. Metody i oprogramowanie komputerowe*. Kraków: Wyd. AE w Krakowie.
- Ibraeva, A., Figueira de Sousa, J. (2014). *Marketing of Public Transport and Public Transport Information Provision*. Procedia – Social and Behavioral Sciences 162, Elsevier. Pobrane z: www.sciencedirect.com (30.06.2016).
- Kelles-Krauz, M. (1998). *Czynniki ekonomiczne i organizacyjne racjonalizacji komunikacji miejskiej*. Ka-jetanów: BOG & ART.
- Kędzior, Z., Karcz, K. (2001). *Badania marketingowe w praktyce*. Warszawa: PWE.
- Kłós-Adamkiewicz, Z., Kondraciuk-Gabryś, G., Perenc, J., Załoga, E. (2013). Preferencje użytkowników transportu w świetle badań rynkowych. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 792, Problemy Transportu i Logistyki*, 24, 105–148.
- Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie zachodniopomorskim* (2013, 2015). Szczecin: Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- Małek, P. (1977). *Ekonomika transportu*. Warszawa: PWE.
- Pawłowska, B. (2015). Analiza czynników kształtujących popyt na usługi transportowe w Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 871, Problemy Transportu i Logistyki*, 30, 87–104.
- Pietrzak, O. (2015). *Systemy transportu pasażerskiego w regionach – funkcjonowanie, kształtowanie, rozwój (przykład województwa zachodniopomorskiego)*. Szczecin: BEL Studio Sp. z o.o.
- Rosa, G., Meyer, B., Sondej, T. (2000). Kierunki rozwoju działań marketingowych przedsiębiorstw transportowych w świetle trendów zachowań konsumentów. W: S. Dziadek, M. Michałowska (red.), *Liberalizacja i konkurencja na rynku transportowym w Europie*. Katowice: Wyd. AE w Katowicach.
- Uchwała nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z 24.06.2014 w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego. Dz.Urz. Województwa Zachodniopomorskiego Szczecin poz. 2918, 11.07.2014.
- Vitale, A., Festa, D.C., Guido, G., Rogano, D. (2014). *A Decision Support System based on Smartphone Probes as a Tool to Promote Public Transport*. Procedia – Social and Behavioral Sciences 111, Elsevier. Pobrane z: www.sciencedirect.com (30.06.2016).

EVALUATION OF THE PASSENGER TRANSPORT SYSTEM
OF WEST POMERANIA PROVINCE BY ITS USERS

ABSTRACT | The article presents selected results of research carried out among users of West Pomerania Province passenger transport system in 2013 and 2015. The functioning and development of passenger transport systems in the regions is determined by a number of factors. Due to the EU transport policies, a factor which became of particular importance in recent years is to identify the needs and preferences of transport reported both by the users of public transport, as well as the individual transport.

The aim of the article is to identify and evaluate the needs and preferences of passenger transport users in the West Pomerania region. Moreover, the research aimed to show whether and to what extent the system surveyed responds to the needs of its users and changes that occur in this area over the period studied. Respondents also indicated advantages and disadvantages of the public transport and individual transport.

To achieve the objective the method of critical analysis of literature, documentary method and survey, followed by a questionnaire, were used. Primary research was carried out in the administrative area of West Pomerania Province. The survey method included direct survey and online survey.

KEYWORDS | transport systems, passenger transport, regional transport, passenger, transport needs

Translated by Zuzanna Grunt-Pawłowska

KSZTAŁTOWANIE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W ODNIESIENIU DO KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ NA PRZYKŁADZIE GDYNI

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: 043

Adam Przybyłowski

Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Akademia Morska w Gdyni
e-mail: a.przybylowski@wpit.am.gdynia.pl

STRESZCZENIE

Dynamiczny rozwój miast i zmiany stylu życia mieszkańców sprawiają, że ich potrzeby transportowe nieustannie wzrastają. Sytuacja taka stawia przed prężnie rozwijającymi się miastami wyzwania wobec zrównoważonego podejścia w zakresie mobilności. Celem publikacji jest zaprezentowanie procesu kształtowania mobilności w miastach na przykładzie aspektów komunikacyjnych. Pozytywnie zweryfikowano hipotezę badawczą zakładającą, iż mieszkańcy Gdyni są zadowoleni z jakości nawiązywanej komunikacji z samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej. Może to stanowić podstawę do bardziej aktywnego włączania ich w procesy planistyczne. Badania oparto na źródłach literatury przedmiotu oraz wynikach pilotażowych badań ankietowych zrealizowanych wśród respondentów.

SŁOWA KLUCZOWE

planowanie mobilności miejskiej, partycypacja społeczna, badanie ankietowe

WPROWADZENIE

Kształtowanie mobilności miejskiej jest skomplikowanym zadaniem z uwagi na złożoność i często sprzeczność czynników (a czasem i interesów poszczególnych grup) oraz potrzeb istotnych w tym procesie. Wymaga ono zrównoważonej, długoterminowej wizji obszaru miejskiego z uwzględnieniem w niej kosztów zewnętrznych, ale i korzyści społecznych. Uzyskanie właściwego poziomu akceptacji dla wprowadzanych zmian wymaga również odpowiedniego poziomu komunikacji pomiędzy mieszkańcami oraz jednostkami instytucjonalnymi. Celem publikacji jest zaprezentowanie procesu kształtowania mobilności w miastach w odniesieniu do wybranych aspektów komunikacji społecznej. Przyjęto hipotezę badawczą zakładającą, iż mieszkańcy Gdyni są zadowoleni z jakości nawiązywanej komunikacji z samorządem miejskim w odniesieniu do tego procesu. W artykule przedstawiono w pierwszej kolejności wybrane teoretyczne aspekty dotyczące mobilności miejskiej, a następnie zaprezentowano wyniki pilotażowych badań ankietowych zrealizowanych wśród mieszkańców Gdyni.

TEORETYCZNE ASPEKTY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Każde wyspecjalizowane planowanie publiczne musi być pod względem metodologicznym także planowaniem zintegrowanym. Takie podejście wraz z ewaluacją wielowymiarowych skutków w budowaniu ścieżek dojścia do zakładanych celów zbliża do optimum alokacyjnego pod względem rozwoju trwałego i zrównoważonego (Turała, 2010). By sprostać globalnym wyzwaniom, miasta mają być sprawnie zarządzane, zwarte przestrzennie, a przez to bardziej zrównoważone, spójne społecznie, silne i konkurencyjne na płaszczyźnie gospodarczej. Aktualnymi priorytetami wymiaru miejskiego unijnych polityk są: tworzenie miejsc pracy i kreowanie potrzebnych umiejętności w lokalnej gospodarce, przeciwdziałanie ubóstwu, mieszkalnictwo, integracja migrantów i uchodźców, zrównoważone użytkowanie gruntów i rozwiązania oparte na środowisku naturalnym, gospodarka o obiegu zamkniętym, przystosowanie do zmian klimatycznych, jakość powietrza, przemiany energetyczne, cyfryzacja oraz innowacyjne i odpowiedzialne zamówienia publiczne, a także mobilność miejska (McLaren, Agyeman, 2015). Mobilność to złożone zagadnienie utożsamiane z systemem społeczno-technicznym, którego istotnym elementem, poza infrastrukturą i technologią przewozu, są ludzie i ich zachowania (Margherita, Elia, Secundo, Passiante, 2012).

Konieczność planowania strategicznego zagadnień związanych z mobilnością na obszarach miejskich wynika bezpośrednio z jej znaczenia dla kształtowania jakości życia, konkurencyjności terytorialnej i konkurencyjności podmiotów zlokalizowanych w danym mieście (Wołek, 2014). Dynamiczny rozwój miast (*World Urbanization Prospects...*, 2014) i wiążące się z nim zmiany stylu życia mieszkańców sprawiają, że ich potrzeby transportowe nieustannie wzrastają (Pawłowska, 2014). Rośnie liczba pojazdów, czego skutkami są: hałas, nadmierne zatłoczenie miasta, większa emisja spalin, zanieczyszczenie powietrza, a wraz z nimi następujący również spadek jakości życia. Sytuacja taka stawia przed miastami wyzwania w zakresie sposobu zaspokajania narastających potrzeb transportowych mieszkańców oraz zrównoważonego podejścia w zakresie mobilności i planowania transportu w mieście (Lopez-Ruiz, Christidis, Demirel, Kompil, 2013).

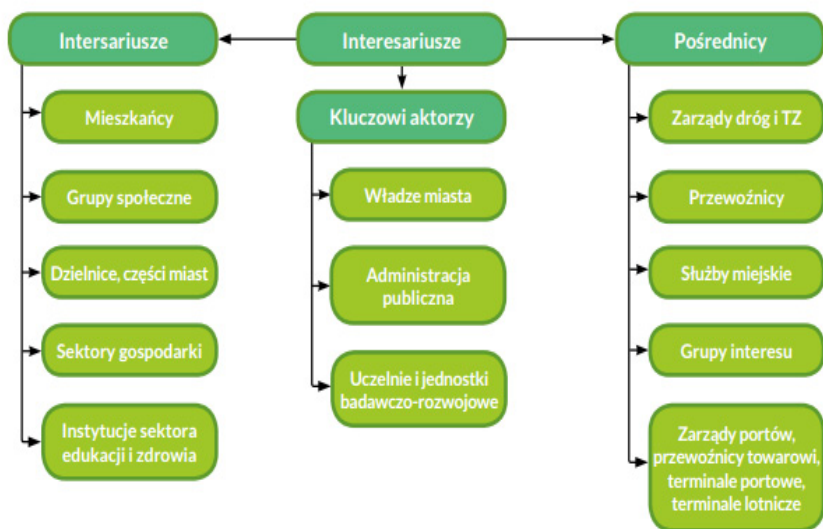
D. Bannister (2008) definiuje cztery podstawowe obszary tematyczne, które stanowią punkt wyjścia dla działań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską. Wśród nich znajdują się regulacja i środki polityki cenowej, kształtowanie przestrzeni miejskiej, a także polityka informacyjna adresowana bezpośrednio do użytkownika. Na uwagę zasługuje również postulat zoptymalizowanego wykorzystania istniejących, dostępnych i sprawdzonych technologii, które dzięki innowacjom procesowym (np. organizacja rynku transportu miejskiego sprzyjająca intermodalności) i produktowym (płatności elektroniczne, elektroniczne bilety i zintegrowane systemy taryfowo-biletowe) stwarzają nowy impuls dla kształtowania zrównoważonego podziału zadań przewozowych na obszarach miejskich.

Mieszkańcy miast są często bardzo uzależnieni od swoich samochodów, dlatego celem każdego miasta powinno być stworzenie nowej „kultury mobilności”. W ramach inicjatywy CIVITAS wdrożono szereg działań, których celem była zmiana zachowania mieszkańców tak, aby częściej korzystali oni ze zrównoważonych form i środków transportu. Narzędziem pomocnym w planowaniu oraz realizacji polityki zrównoważonego transportu jest tak zwany SUMP (*Sustainable Urban Mobility Plan*), czyli Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Określa on zestawy działań mające w efektywny sposób rozwiązać problemy transportowe oraz zaspokoić potrzeby przemieszczania się ludzi i towarów w zrównoważony sposób (*Guidelines Developing...*, 2013).

Opracowanie Planu koncentruje się na instrumentach pomocnych w osiągnięciu mierzalnych celów wynikających z krótkoterminowych założeń dotyczących wizji mobilności zgodnej z ogólną strategią zrównoważonego rozwoju (Romanowska, 2015). Plan opiera się na ocenie bieżącej i przyszłej wydajności miasta w zakresie systemów transportowych, a jego wdrażanie

jest ściśle monitorowane (Adamkiewicz-Kłos, 2015). Bazuje on na długoterminowej wizji rozwoju mobilności dla całej aglomeracji miejskiej, obejmującej wszystkie możliwe formy transportu: zmotoryzowane i niezmotoryzowane, publiczne i prywatne, towarowe i pasażerskie, w ruchu i w czasie postoju (CIVITAS, 2016). Skupia się na ludziach i ich potrzebach w zakresie mobilności.

Jedną z podstawowych cech wyróżniających plany zrównoważonej mobilności miejskiej jest duży zakres partycypacji społecznej, znacznie szerszy niż tradycyjnie postrzegane konsultacje społeczne. Oznacza to konieczność identyfikacji najważniejszych interesariuszy po stronie podaży i popytu rynku transportowego oraz włączenia ich w proces opracowania Planu od samego początku. Szczególnie pozytywne doświadczenia w tym zakresie mają miasta w krajach o rozwiniętej i ugruntowanej kulturze dialogu społecznego, takie jak Holandia, Dania, Szwecja czy Niemcy. Dzięki partycypacyjnemu podejściu uwzględnia się mieszkańców oraz innych interesariuszy od momentu planowania i opracowywania, po realizację Planu, co sprzyja akceptacji społecznej (rys. 1).



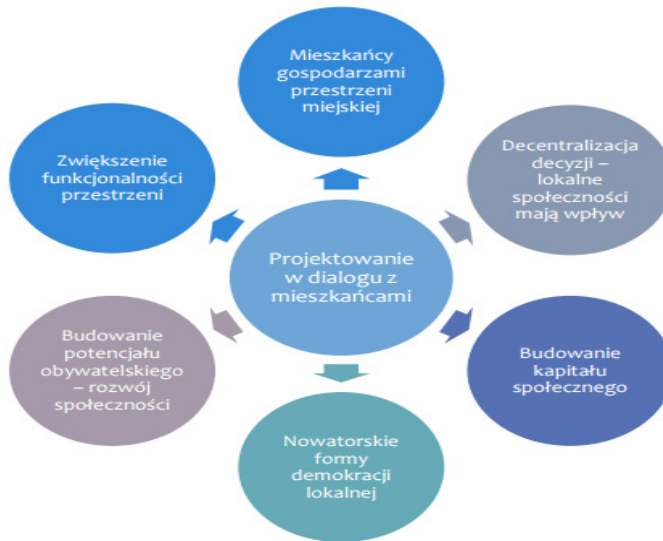
Rysunek 1. Grupa interesariuszy biorących udział w procesie SUMP
 Źródło: Romanowska (2015).

Zainteresowanie obywateli współpracą na rzecz rozwoju lokalnego nie jest na ogół zjawiskiem samoistnym. Aby wywołać zaangażowanie się mieszkańców w sprawy lokalne, należy doprowadzić między innymi do identyfikacji najistotniejszych problemów, z jakimi borykają się mieszkańcy, poznać ich preferencje odnośnie do sposobów rozwiązania tych problemów i gotowości ich osobistego zaangażowania się w te działania, zyskać przychylność mieszkańców dla działań zmierzających do osiągnięcia celów uznanych za ważne oraz włączenia mieszkańców w rozwiązywanie konkretnych problemów lub załatwianie określonych spraw. Do warunków zainicjowania współpracy z obywatelami należą (Michnej, 2014):

- konsensus dla sposobów osiągnięcia wspólnej wizji,
- kreatywność i aktywność partnerów,

- wspólna wizja dotycząca kierunków i form rozwoju społeczności lokalnej,
- podmiotowe i równoprawne traktowanie się partnerów.

Od 2010 roku gdyński samorząd inicjuje (w konsultacji z mieszkańcami) różnego rodzaju innowacyjne społeczne projekty kształtujące przestrzeń publiczną. Odbiorcy podejmowanych inicjatyw to mieszkańcy osiedli, osoby starsze, niepełnosprawne itp. (Palmowski, 2016). Każde z działań służy budowie coraz skuteczniejszych sposobów komunikacji władarzy miasta z mieszkańcami oraz kształtowaniu polityki i przestrzeni miasta w dialogu z użytkownikami (rys. 2).



Rysunek 2. Opis projektowania w dialogu z mieszkańcami

Źródło: *Opis dobrej praktyki...* (2016).

Również we wdrażanym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej duży nacisk kładzie się na jego interaktywność, która obejmuje między innymi (Wołek, 2014):

- zaangażowanie społeczne,
- spotkania z interesariuszami,
- konsultacje publiczne,
- badania opinii na temat transportu,
- społecznościowe projekty badawcze,
- dwukierunkową komunikację poprzez Web 2.0.

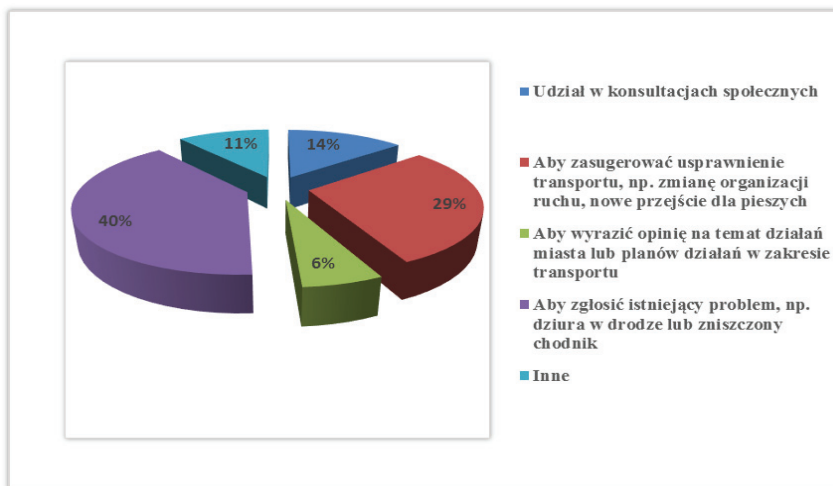
Włączenie mieszkańców w dyskusje o kwestiach mobilności i w procesy planowania poprzez stworzenie forum internetowego poświęconego mobilności stanowi narzędzie komunikacji, które ułatwia pozyskanie publicznego poparcia dla planowanej polityki zarządzania mobilnością (dyskusje można np. prowadzić online lub na regularnych zebraniach publicznych). Zapewnia to maksymalną przejrzystość procesów planowania i umożliwi bardziej demokratyczne, partycypacyjne podejmowanie decyzji (*Mobilna Gdynia*, 2016). Konsultacjom społecznym zostaje poddany także plan transportowy (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2025) w celu poinformowania społeczności lokalnej o planowanych

działaniach, prezentacji zaplanowanych rozwiązań organizacyjnych i inwestycyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a także stworzenia mieszkańcom możliwości zgłaszania uwag czy wskazania preferowanych rozwiązań. Problemy związane z mobilnością i transportem w Gdyni dotyczą zwłaszcza deficytu miejsc parkingowych i ścieżek rowerowych, nasilonego ruchu na drogach czy zanieczyszczenia środowiska spowodowanego wciąż zbyt dużą liczbą mieszkańców przemierzających się po mieście samochodem.

WYNIKI BADAŃ DOTYCZĄCYCH PROCESU KOMUNIKACJI MIESZKAŃCÓW GDYNI Z SAMORZĄDEM MIEJSKIM W SPRAWACH DOTYCZĄCYCH MOBILNOŚCI I TRANSPORTU

Na potrzeby Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni w ramach projektu CIVITAS DYN@MO przeprowadzono badania dotyczące udziału mieszkańców w procesie planowania transportu (Borys, 2016). Celem badania było określenie jakości nawiązywanej komunikacji mieszkańców Gdyni z samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej. Badanie zostało przeprowadzone wśród losowo wybranych 124 osób w wieku 16–70 lat.

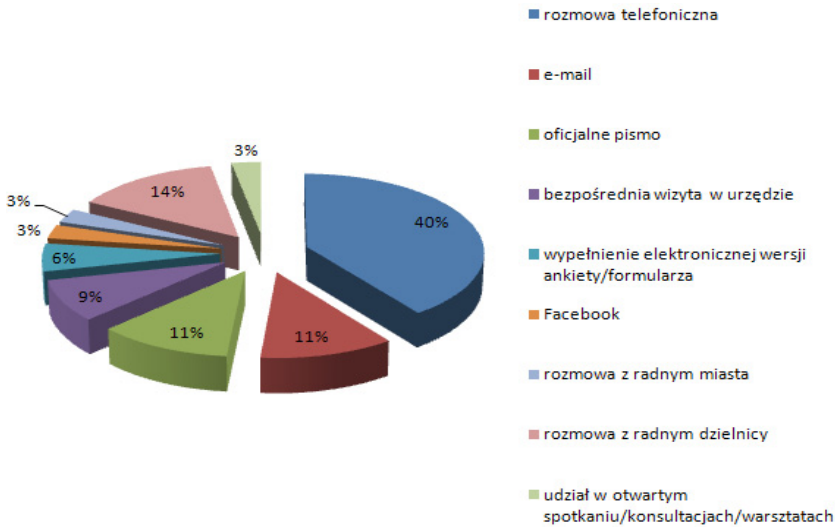
Na pytanie dotyczące komunikacji z miastem jedynie 28% (35 osób) potwierdziło próbę takiego kontaktu. Z tej grupy najwięcej (40%) osób kontaktowało się w celu zgłoszenia istniejącego problemu, 29% – aby zasugerować usprawnienie transportu, pozostali zaś chcieli wyrazić opinię na temat działań miasta, zgłosili inne uwagi bądź kontaktowali się z miastem w ramach udziału w konsultacjach społecznych (rys. 3).



Rysunek 3. Powody kontaktu z samorządem miejskim

Źródło: opracowanie własne.

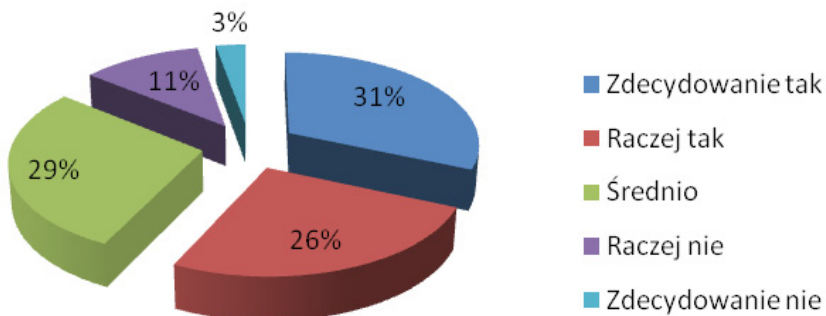
Najczęściej wybieraną metodą komunikacji z miastem jest rozmowa telefoniczna oraz zgłaszanie problemu/pomysłu w rozmowie z radnym dzielnicy, co wskazuje na preferowanie przez rezydentów tradycyjnych form komunikacyjnych (rys. 4).



Rysunek 4. Sposoby komunikacji z samorządem miejskim

Źródło: opracowanie własne.

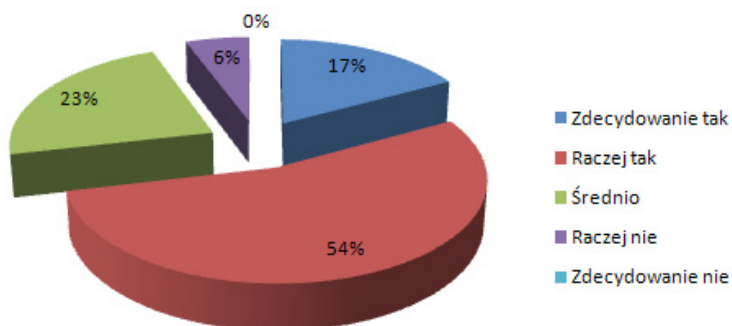
Aby sprawdzić zadowolenie respondentów z nawiązanej z miastem komunikacji, ankietowani zostali poproszeni o odniesienie się do podanych stwierdzeń. Podczas kontaktu z miastem uwagi respondentów zostały w większości potraktowane poważnie, co potwierdza dobrą opinię, jaką cieszą się gdyńscy decydenci w odniesieniu do zaufania wobec ich działań (rys. 5).



Rysunek 5. Opinie respondentów dotyczące kontaktu z samorządem miejskim w zakresie zgłaszanych do miasta uwag

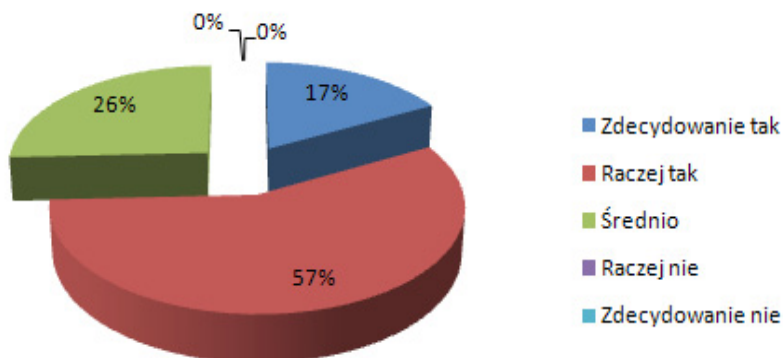
Źródło: opracowanie własne.

Kontakt z miastem w odniesieniu do zagadnień transportowych jest w opinii badanych prosty i przyjemny, co dobrze świadczy o jakości pracy urzędników miejskich (rys. 6).



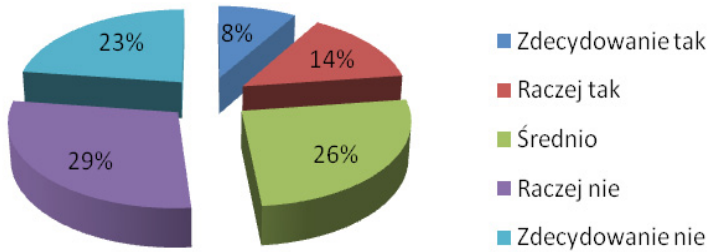
Rysunek 6. Opinie respondentów dotyczące prostoty i przyjemności kontaktu z samorządem miejskim
Źródło: opracowanie własne.

Według przeważającej większości ankietowanych samorząd miejski dostarcza wszelkich niezbędnych informacji w zakresie transportu i mobilności (rys. 7). Wyniki te świadczą pozytywnie o poziomie organizacji i zarządzania mobilnością w mieście w tym aspekcie.



Rysunek 7. Opinie respondentów dotyczące kontaktu z samorządem miejskim w zakresie przepływu informacji
Źródło: opracowanie własne.

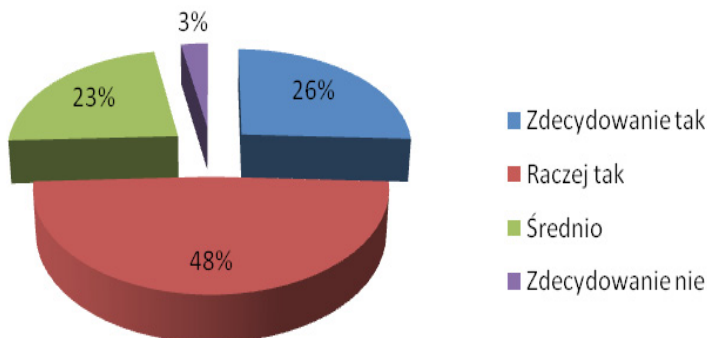
Respondenci czują się włączeni w umiarkowanym stopniu w proces planowania transportu i mobilności w mieście (rys. 8). Wskazuje to na wciąż duży potencjał do zagospodarowania i rozwinięcia w zakresie uspołeczniania procesu kształtowania zrównoważonej mobilności w mieście.



Rysunek 8. Opinie respondentów na temat partycypacji mieszkańców w procesie planowania transportu i mobilności
Źródło: opracowanie własne.

Według większości ankietowanych wykorzystywana przez miasto strona internetowa Mobilna Gdynia oraz profil społecznościowy ułatwiają komunikację z samorządem miejskim, co może stanowić podstawę do optymizmu odnośnie do unowocześniania i urozmaicenia komunikacji społecznej (rys. 9).

Reasumując, należy podkreślić, że jakość nawiązywanej komunikacji mieszkańców z gdyńskim samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej jest na dobrym poziomie. Spośród poszczególnych jej aspektów nieco zaskakujący jest tradycyjny sposób kontaktu (rozmowa telefoniczna lub rozmowa z radnym). Do korzystania z nowych interaktywnych narzędzi komunikacyjnych przyczyni się z pewnością specjalnie utworzony portal internetowy oraz profil społecznościowy Mobilna Gdynia. W ocenie badanych respondentów niedosyt dotyczy realnej partycypacji rezydentów w procesach decyzyjnych. Jest to zrozumiałe, biorąc pod uwagę stosunkowo krótki okres funkcjonowania mechanizmów sprzyjających rozwojowi demokracji lokalnej. Jednak takie inicjatywy jak tworzenie SUMP są istotnym stymulatorem i okazją do wzmacniania i dojrzenia fundamentów komunikacji społecznej odnośnie do zrównoważonej mobilności w mieście. Gdynia jest miastem, które realizuje wiele projektów europejskich dotyczących tej problematyki, korzystając przy tej okazji z bogatych doświadczeń innych miast Unii Europejskiej (Wołek, Wyszomirski, 2014).



Rysunek 9. Opinie respondentów dotyczące strony internetowej oraz portalu społecznościowego Mobilna Gdynia
Źródło: opracowanie własne.

PODSUMOWANIE

Jednym z istotniejszych czynników determinujących proces kształtowania mobilności jest partycypacja społeczna, a w ramach niej komunikacja pomiędzy mieszkańcami a samorządem miejskim. W celu kompleksowego ujęcia zagadnień transportowych, przestrzennych, gospodarczych i społecznych przy bardzo wysokim poziomie uspołecznienia procesu planistycznego w Gdyni został opracowywany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP). Powstał on z uwzględnieniem dwukierunkowej komunikacji, która pozwala miastu lepiej zrozumieć potrzeby społeczne, a mieszkańcom wyrażać własne opinie i partycypować w dyskusji oraz być częścią procesu decyzyjnego w planowaniu mobilności. Przyjętą we wstępie publikacji hipotezę zweryfikowano pozytywnie. Mieszkańcy Gdyni są generalnie zadowoleni z jakości nawiązywanej komunikacji z samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej. Jednocześnie respondenci czują się włączeni w proces planowania transportu i mobilności w mieście w umiarkowanym stopniu. Szersze uwzględnianie oraz stała weryfikacja i analiza faktycznych potrzeb mieszkańców przez decydentów przyczyniałyby się do wspólnego i odpowiedzialnego tworzenia „inteligentnego” miasta. Niepokoić może stosunkowo niski udział procentowy osób, które podjęły próbę kontaktu z samorządem miejskim, bowiem zaangażowanie obywateli stanowi niezbędny element każdego procesu planowania realizowanego w przestrzeni społecznej.

LITERATURA

- Adamkiewicz-Kłos, Z. (2015). Plany zrównoważonej mobilności jako element polityki transportowej. W: A. Zajac (red.), *Biała Księga Mobilności 2015*. Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Stowarzyszenie Transportu Publicznego i in.. Pobrane z: <http://transport-publiczny.pl/BKM/BialaKsiegaMobilnosci2015.pdf> (30.06.2016).
- Allen, J., Browne, M. (2016). *Sustainability Strategies for City Logistics*. Pobrane z: <http://ebooks.narotama.ac.id> (30.06.2016).
- Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15 (2).
- Borys, E. (2016). *Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na przykładzie miasta portowego Gdynia*, praca magisterska: Akademia Morska w Gdyni.
- CIVITAS (2016). Pobrane z: <http://www.civitas.eu/content/gdynia> (30.06.2016).
- Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (2013). Brussels: Rupprecht Consult, European Union.
- Lopez-Ruiz, H.G., Christidis, P., Demirel, H., Kompil, M. (2013). *Quantifying the Effects of Sustainable Urban Mobility Plans*. Report EUR 26123, Joint Research Center.
- Margherita, A., Elia, G., Secundo, G., Passiante, G. (2012). Sustainable Mobility: An Integrative Framework and Its Application for New Service Design. *International Journal of Technology Management & Sustainable Development*, 11 (1).
- McLaren, D., Agyeman, J. (2015). *Sharing Cities: A Case for Truly Smart and Sustainable Cities*. Cambridge: MIT Press.
- Michnej, M. (2014). Komunikacja społeczna w procesach planowania zrównoważonych systemów transportu na przykładzie wybranej jednostki samorządu terytorialnego. *Logistyka*, 4.
- Mobilna Gdynia* (2016). Pobrane z: <http://www.mobilnagdynamia.pl/m-projekty/civitas-dyn-mo/120-o-projekcie-civitas-dyn-mo-2> (30.06.2016).

- Opis dobrej praktyki „Gdynia w dialogu z mieszkańcami” (2016). Pobrane z: <http://docplayer.pl/6603998-Opis-dobrej-praktyki-sekr-b1-gdynia-pl.html> (30.06.2016).
- Palmowski, T. (red.). (2016). *Gdynia w Unii Europejskiej: Konkurencyjność gospodarki. Warunki życia. Spójność społeczna i terytorialna*. Gdańsk, Pelplin: Bernardinum.
- Pawłowska, B. (2014). Zrównoważony rozwój transportu warunkiem wzrostu dobrobytu społecznego oraz rozwoju społeczno-gospodarczego. *Logistyka*, 2.
- Romanowska, A. (2015). *Działania dla zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni*. W: A Zajac (red.), *Biała Księga Mobilności 2015*. Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Stowarzyszenie Transportu Publicznego i in. Pobrane z: <http://transport-publiczny.pl/BKM/BialaKsiegaMobilnosci2015.pdf> (29.07.2016).
- Turała, M. (red.). (2015). *Planowanie jako instrument zintegrowanego zarządzania w jednostkach samorządu terytorialnego*. Łódź: Wyd. UŁ.
- Wołek, M. (2014). SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. *Logistyka*, 2.
- Wołek, M., Wyszomirski, O. (red.). (2013). *The Trolleybus Transport as a Means of Public Transport in the Light of TROLLEY Project*. Gdańsk: Wyd. UG.
- World Urbanization Prospects, the 2014 Revision* (2014). Pobrane z: <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf> (30.06.2016).

SHAPING URBAN MOBILITY – SOCIAL COMMUNICATION IN GDYNIA CITY CASE STUDY

ABSTRACT | The dynamic development of cities and the changing residents life style make their transport needs constantly increasing. This situation poses for dynamically developing cities lots of challenges for a sustainable approach to mobility. The aim of the publication is to present the shaping urban mobility process with a particular emphasis on the social communication aspects. The research hypothesis has been positively verified: the inhabitants of Gdynia are generally satisfied with the communication quality with the city authorities in relation to the development of urban mobility. This may provide a basis for a more active involvement in the planning processes in future. The study has been based on the sources of literature and the results of pilot survey research carried out among residents.

KEYWORDS | urban mobility planning, social participation, survey research

Translated by Adam Przybyłowski

ŻEGLUGA ODRZAŃSKA JAKO OGNIWO INTERMODALNYCH ŁAŃCUCHÓW TRANSPORTOWYCH

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KODY JEL: R420, H54

Wojciech Rymer, Anna Wolnowska

Wydział Inżynierijno-Ekonomiczny Transportu, Akademia Morska w Szczecinie, Instytut Inżynierii Transportu
e-mail: a.wolnowska@am.szczecin.pl, wojciech.rymer@gmail.com

STRESZCZENIE

Transport na Odrze sukcesywnie zanika. W latach 70. była ona dobrze wykorzystywana jako droga śródlądowa, ale od 2012 roku, kiedy to przetransportowano ostatnie tony węgla na trasie Gliwice–Wrocław, nie można mówić o regularnym transporcie wodnym śródlądowym. Celem niniejszego artykułu jest wykazanie, że Odrzańska Droga Wodna (ODW) może być istotnym elementem intermodalnego łańcucha logistycznego i wykorzystanie jej może przynieść wiele korzyści zarówno podmiotom, jak i przedmiotom łańcucha. Na podstawie analizy i wykorzystania metod dywergencji podjęto próbę wykazania, że ODW nie posiada istotnych ograniczeń, które uniemożliwiłyby transport intermodalny. Zaproponowano rozmieszczenie punktów styku na znacznym obszarze zachodniej Polski, co niewątpliwie spowodowałoby zmniejszenie natężenia ruchu drogowego na istniejących szlakach. Określono warunki, jakie powinna spełniać ODW jako potencjalne ogniwo intermodalnego łańcucha transportowego.

SŁOWA KLUCZOWE

intermodalny łańcuch transportowy, transport śródlądowy

WPROWADZENIE

W literaturze przedmiotu łańcuch dostaw jest dość często definiowany. Najczęściej spotykane jest podejście zaprezentowane przez M. Christophera (1998, s.14), według którego „łańcuch dostaw to sieć organizacji zaangażowanych, poprzez powiązania z dostawcami i odbiorcami, w różne procesy i działania, które tworzą wartość w postaci produktów i usług dostarczanych ostatecznym konsumentom”.

Większość definicji, jaka występuje w literaturze przedmiotu, skupia się wokół zarządzania przepływami od dostawców do finalnego odbiorcy. Tak uważają M.C. Cooper (Cooper, Lambert, Pagh, 1997, s. 7–9) i L.M. Ellram (1991, s. 15–18). Podobne podejście prezentują J. Coyle, E.J. Bardi i C.J. Langley Jr (2002, s. 13–16), twierdząc, że są to czynności konieczne z przetworzeniem i obsługą od dostawców do ostatecznych odbiorców w sposób sprawny i efektywny.

Patrząc przez pryzmat powyższych definicji, przyjęć należy, że główne elementy składowe łańcucha dostaw to dostawcy, odbiorcy oraz zbiór elementów pośrednich biorących udział w szeregu czynności. Należy prześledzić łańcuch logistyczny jako sekwencję czynności transportowych wykonywanych z udziałem różnych środków transportu. Tym samym powinno się wykorzystać odpowiednie narzędzia kreowania polityki transportowej, by środki transportu wywierały jak najmniejszy wpływ na środowisko, a jednocześnie gwarantowały odpowiedni poziom usług.

Zgodnie z Ustawą (2006) strategia powinna zawierać w sobie cele i kierunki zrównoważonego rozwoju kraju. Tym samym wykorzystanie Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) w intermodalnych łańcuchach logistycznych jest zgodne z obecnie obowiązującą polityką transportową Polski oraz Unii Europejskiej (*Polityka transportowa...*, 2005). Potwierdza to również ujęcie transportu śródlądowego jako preferowanego w strategiach rozwoju transportu państw Unii Europejskiej. Za przykład posłużyć może Biała Księga oraz dokumentacja programu NAIADES, czyli Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe (Kulczyk, Skupień, 2010, s. 2).

ZALETY WYKORZYSTANIA TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Zgodnie z *Terminology on Combined Transport* (2001) transport intermodalny to przemieszczanie dóbr za pomocą jednej i tej samej jednostki ładunkowej, z wykorzystaniem dwóch lub więcej gałęzi transportu, bez modyfikacji zawartości jednostki ładunkowej. Wykorzystanie kontenera w transporcie intermodalnym daje duże możliwości i chroni transportowany towar przed warunkami zewnętrznymi oraz uszkodzeniami mogącymi powstać w trakcie przeładunku. Usprawnia proces przeładunku z jednej gałęzi transportu na drugą oraz dzięki szerokiej gamie istniejących wariantów umożliwia przewóz różnych towarów. Spośród wielu zalet transportu intermodalnego szczególnie wyróżnić można: wyeliminowanie operacji koniecznych do manipulowania bezpośrednio towarem, duży stopień bezpieczeństwa transportowanego ładunku, niskie koszty składowania, ułatwienie odpraw celnych oraz zmniejszenie kosztów zewnętrznych ze względu na wykorzystanie opłacalnych gałęzi transportu, takich jak żegluga śródlądowa.

Z zastosowania tej samej jednostki ładunkowej wynikają też określone korzyści. Taki kontener jest specjalnie zaprojektowany do wielokrotnego użytku, wyposażony w rozwiązania przyspieszające i ułatwiające operacje przeładunkowe oraz odpowiednio skonstruowany do szybkiego ładowania i rozładowywania.

Bez względu na typ kontenera musi on spełniać określone wymagania co do wielkości opisane precyzyjnie w standardzie ISO 668:2013. Eksploatowane obecnie barki umożliwiają bezproblemowy transport kontenerów w jednej lub dwóch warstwach. Uzależnione to jest jedynie stanem drogi wodnej i ograniczeniami wynikającymi z towarzyszących budowli mostowych.

Chcąc dokonać oceny poziomu możliwości wykorzystania ODW do transportu kontenerów w różnych łańcuchach logistycznych, należy się przyjrzeć, jakie gałęzie transportu możemy z jej wykorzystaniem połączyć. W szczególności ze względu na specyficzne usytuowanie ODW można wykorzystać transport:

- morski (w relacji barka–statek),
- kolejowy (w relacji wagon–bark),
- drogowy (w relacji naczepa–bark).

Zdecydowana większość kontenerów transportowanych jest w relacji Polska–Daleki Wschód, stąd transport intermodalny bardzo silnie związany jest z przewozami morskimi. Wśród polskich portów prym wiodą zdecydowanie Gdynia i Gdańsk, zaś Szczecin jest portem o znacznie mniejszym znaczeniu. Biorąc jednak pod uwagę wzrost wolumenu przewozów kontenerowych, należy

rozpatrywać zwiększenie udziału Zespołu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście (ZPMSiŚ) w rynku usług kontenerowych. Tym samym konieczne jest zapewnić nieprzerwanego strumienia dowozowo-odwzowego, który w odpowiedniej ilości może zapewnić tylko ODW.

ODW tak jak każdy inny szlak transportowy spełniać musi określone parametry, by można było brać ją pod uwagę przy organizowaniu intermodalnych łańcuchów logistycznych. Minimalne parametry szlaku żeglugowego, czyli szerokość, głębokość, promień łuków, a także wielkość prześwitów pod budowlami mostowymi, określa Rozporządzenie (2002).

Poszczególne odcinki ODW na podstawie obowiązującej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych zaprezentowano w tabeli 1.

Tabela 1. Charakterystyka wybranych szlaków wodnych w Polsce

Nazwa odcinka wewnętrznej drogi wodnej	Długość [km]	Klasa drogi wodnej
Kanał Kędzierzyński Od Kanału Gliwickiego do Zakłady Azotowe „Kędzierzyn” S.A.	5,9	II
Kanał Gliwicki – od Gliwic do Kędzierzyna-Koźła	41,2	II
Odra swobodnie płynąca Od Kędzierzyna-Koźła do Brzegu Dolnego	187,1	III
Od Brzegu Dolnego do ujścia Warty	335,0	II
Od ujścia Warty do Ognicy	79,4	III
Od Ognicy do Widuchowej	7,1	Vb
Odra Wschodnia Od Widuchowej do Klucz-Ustowo	26,4	II
Regalica Od Klucz-Ustowo do jeziora Dąbie	11,1	III
Jezioro Dąbie Od ujścia Regalicy do granicy wewnętrznych wód wodnych	9,5	Vb
Odra Zachodnia Od ujścia Regalicy do granicy wewnętrznych wód wodnych	36,6	Vb

Źródło: Hann, Piotrowski, Woś (2014), s. 13322–13324.

W celu umożliwienia wykorzystania ODW w intermodalnych łańcuchach transportowych konieczne jest przystosowanie jej do wymagań drogi wodnej IV klasy, czyli parametrów minimalnych dla szlaków wodnych o międzynarodowym znaczeniu.

Ponadto ODW ma bardzo dobre warunki do bycia szlakiem wodnym o międzynarodowym znaczeniu ze względu na istniejące połączenia z drogami wodnymi Europy Zachodniej. Pozwoliłoby to na intensyfikację przewozów międzynarodowych, a także odciążenie korytarzy transportowych przebiegających równoleżnikowo od zwiększonego ruchu generowanego przez transport drogowy, który jest jedną z najmniej ekologicznych gałęzi transportu.

UWARUNKOWANIA WŁĄCZENIA ODRY DO INTERMODALNYCH ŁAŃCUCHÓW LOGISTYCZNYCH

Sieć śródlądowych dróg wodnych odgrywa ważną rolę w rozwoju gospodarczym Europy. Większość wymiany ładunków skonteneryzowanych odbywa się w portach Rotterdamu, Hamburga, Antwerpii i Dunkierce, a łączące je śródlądowe drogi wodne są w stanie przekazać skonteneryzowane ładunki na południe. Porty te obsługują do 30% ładunków transportowanych w sieci dróg wodnych. Rynek ten rozwija się dość szybko, zwiększając udział nie tylko w obsłudze ładunków masowych, ale również ładunków skonteneryzowanych. Swoisty renesans w śródlądowym transporcie wodnym nastąpił w 1992 roku wraz z otwarciem kanału Ren–Men–Dunaj (RMD). Dzięki temu dzisiaj całą Europę oplata sieć dróg wodnych, oferując idealne warunki do rozwoju żeglugi śródlądowej. Fakt, iż Europa doświadcza wielokrotnionego natężenia towarowego ruchu drogowego wraz ze zwiększaniem opłat za korzystanie z dróg kołowych, powinien mieć wpływ na wzrost znaczenia dróg śródlądowych. Ilość koniecznej do wydatkowania energii (MJ) na przemieszczenie jednej tony ładunku na odległość jednego kilometra także nie jest bez znaczenia dla stopnia wykorzystania dróg śródlądowych. W związku z tym naturalne staje się wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego jako gałęzi transportu wspomagającej wdrożenie idei zrównoważonego transportu w morsko-łądowych łańcuchach logistycznych. Funkcjonowanie i rozwój morskich oraz śródlądowych intermodalnych łańcuchów transportowych możliwe jest dzięki integracji procesów transportowych przebiegających na trzech płaszczyznach (Kublicki, Urbanyi-Popiołek, Miklińska, 2000):

- a) technicznej, która polega na przystosowaniu infrastruktury liniowej i punktowej, środków transportu oraz urządzeń przeładunkowych do obsługi intermodalnej jednostki ładunkowej;
- b) organizacyjnej, która ma na celu tworzenie specjalnych struktur organizacyjnych realizujących funkcje operatorów multimodalnych, tj. prowadzących kompleksową obsługę procesów transportowych;
- c) handlowo-eksploatacyjnej, której podstawą do funkcjonowania jest stosowanie jednego dokumentu transportowego na całej trasie przewozu, a także wprowadzanie jednolitych zasad ustalania stawek za przewóz intermodalnych jednostek ładunkowych różnymi środkami transportu i tym samym oferowanie załadowcom łącznej stawki za cały proces transportowy oraz tworzenie jednolitego systemu prawnego.

Poprawne funkcjonowanie w wymienionych płaszczyznach pozwala na stworzenie i zaoferowanie klientowi spójnego produktu logistycznego charakteryzującego się jedną ceną, partnerem, jednostką ładunkową oraz odpowiedzialnością.

W celu jak najbardziej efektywnego wykorzystania możliwości, jakie daje jednolita jednostka ładunkowa, a także stosowanie zasady *just-in-time*, konieczne jest określenie miejsc styku różnych gałęzi transportowych w celu stworzenia jednolitego łańcucha logistycznego. Istotne jest również określenie warunków brzegowych systemu transportowego, potencjalnych dostawców i odbiorców, wielkości przewozów. Pozwoli to na wstępne określenie efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia i tym samym wykazanie zasadności odnośnie do określonego rozwiązania. Zgodnie z naturalnym ukształtowaniem Polski oraz istniejącymi węzłami transportowymi możliwe są następujące punkty styku, czyli węzły intermodalne innych gałęzi transportu z ODW (rys. 1).

Proponowane rozmieszczenie punktów styku obejmujące swoim zasięgiem oddziaływania znaczny obszar zachodniej Polski w wydajny sposób spowodowałoby zmniejszenie natężenia ruchu drogowego na istniejących szlakach. Jeden zestaw pchany na ODW pozwoliłby na eliminację

z dróg kołowych do 80 ciągników siodłowych wraz z naczepami (Jędrzychowski, Karkos, 2016, s. 102). Także koszty zewnętrzne generowane przez śródlądowy transport wodny są zdecydowanie niższe niż te, które generowane są przez transport drogowy. Dostawcami strumienia wejścia do intermodalnego łańcucha logistycznego będą ZPMSiŚ, terminale intermodalne w Gliwicach, Wrocławiu i Kostrzynie nad Odrą.

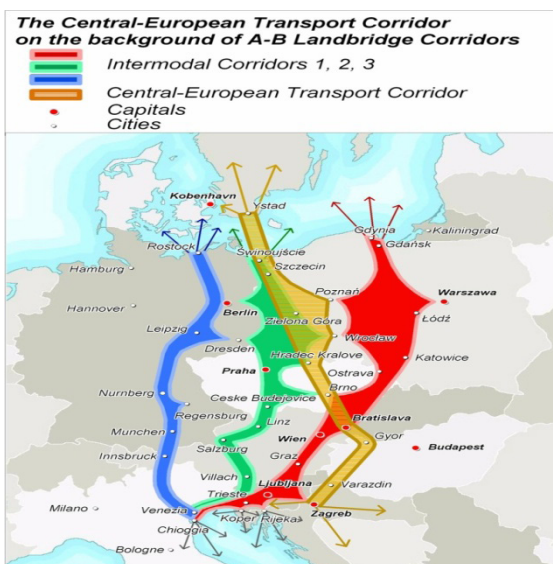


Rysunek 1. Potencjalne punkty styku transportu intermodalnego

Źródło: opracowanie własne.

Tak zlokalizowane punkty wprowadzające produkt do łańcucha obejmują swoim zasięgiem największe regionalne skupiska ludności i przemysłu, przyjmując zaś za promień oddziaływania 100 km dla poszczególnych terminali, określają pokrycie 20–30% powierzchni kraju obszarem oddziaływania ODW. Odbiorcami, czyli punktami wyjścia strumienia towarów, będą poszczególne większe skupiska ludności zlokalizowane w pobliżu ODW, na przykład Szczecin, Gorzów, Poznań, Wrocław, Konurbacja Górnego Śląska.

Włączenie ODW do intermodalnych łańcuchów transportowych jest przedsięwzięciem realnym, opłacalnym oraz optymalnym z punktu widzenia wykorzystania korytarza transportowego CETC-ROUTE 65 (www.cetc.pl). Korytarz ten powinien być katalizatorem zmian, które pozwolą przywrócić ODW kluczowe znaczenie w przemieszczaniu ładunków w układzie południkowym. Lokalizację korytarza CETC-65 na mapie Europy ukazano na rysunku 2. Warto zauważyć, że jest to korytarz łączący Skandynawię z Adriatykiem, przecinający wiele państw i wymagający przez to koordynacji działań przez organy nadrzędne.



Rysunek 2. Środkowoeuropejski korytarz transportowy na tle sąsiadujących korytarzy transportowych
Źródło: www.cetcc.pl.

Takim organem jest ONZ wraz z Europejską Komisją Gospodarczą, która opracowała Europejskie Porozumienie w sprawie Głównych Dróg Żeglugowych o Międzynarodowym Znaczeniu (*Inventary of Main Standards...*, 2012). Jedną z nich jest ODW jako część E30 łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem. Dokumentem, który precyzuje parametry techniczne śródlądowych dróg wodnych oraz portów międzynarodowego znaczenia w Europie, w tym E30, jest Niebieska Księga AGN. Znaleźć tam można również istniejące i docelowe parametry ODW. Precyzuje ona też brakujące odcinki oraz wąskie gardła w istniejących drogach wodnych. W przypadku Polski aktualne niedoskonałości zestawiono w tabeli 2. Dotychczas Polska nie przystąpiła do porozumienia AGN, co utrudnia i wręcz uniemożliwia wdrożenie większych projektów modernizacyjnych dróg wodnych. Co ciekawe, z treści porozumienia AGN nie wynika natychmiastowa konieczność modernizacji dróg wodnych do parametrów docelowych, a otwiera ono możliwość pozyskania znaczących środków na realizację założonych zadań. Brak przystąpienia ma także wpływ na funkcjonowanie innych odcinków międzynarodowych dróg wodnych w Polsce, takich jak E70, oraz włączenie Ukrainy do Europejskich Korytarzy Transportowych (Wojciech, 2013).

Tabela 2. Istniejące ograniczenia Międzynarodowej Drogi Wodnej E30

Brakujące połączenia	Wąskie gardła	Strategiczne wąskie gardła
Dunaj–Odra–Łaba (E30)	Odra (E30) od Widuchowej do Kędzierzyna-Koźła – modernizacja z klasy II i III do klasy Va	Odra (E30) od Szczecina do Widuchowej – modernizacja z klasy IV do klasy Vb
	Kanał Gliwicki (E30-01) – modernizacja z klasy III do klasy Va	

Źródło: *Inventary of Main Standards...* (2012).

Do najważniejszych projektów śródlądowych do realizacji ze środków Unii Europejskiej w latach 2014–2020 zaliczyć należy (MR, 2013):

- a) całkowite wdrożenie River Information Service (RIS) na Dolnej Odrze;
- b) remont i modernizację zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej;
- c) planowaną w etapach II i III odbudowę budowli regulacyjnych poprzez przystosowanie odcinka Odry do III klasy drogi wodnej;
- d) budowę jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,5 rzeki Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących;
- e) modernizację stopnia Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej;
- f) modernizację jazów odrzańskich: etap I – Januszkowice, Wróblin, Zwanowice; etap II – Krępna, Groszowice, Dobrzeń;
- g) modernizację długich śluz pociągowych z awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole oraz rewitalizację śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej;
- h) modernizację śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim – przystosowanie do III klasy drogi wodnej – etap II.

Realizacja tych zadań wraz z przystosowaniem ODW do minimum klasy IVa pozwoliłaby na zwiększenie wielkości przeładunków transportem wodnym śródlądowym zbliżonym do portów Europy Zachodniej. Ma to tym większe znaczenie, iż większość przeładowywanej drobnicy to drobnica skonteneryzowana. Tym samym wzorem Europy Zachodniej polskie porty śródlądowe powinny zostać węzłami intermodalnymi, w których możliwe byłyby wszelkie kombinacje przeładunków umożliwiające transport kontenerów z wykorzystaniem wszystkich gałęzi transportu.

Biorąc pod uwagę fakt, że podana wielkość przeładunków kontenerów w ZPMSiŚ w ciągu ostatnich kilku lat utrzymuje się na stabilnym poziomie około 70–97 tys. TEU rocznie, oraz przy założeniu, że żegluga śródlądowa obsługiwałaby 5–10% przeładunków, obciążenie ODW wyniosłoby 4–10 tys. TEU rocznie. Możliwe warianty uwzględniające ODW jako element intermodalnych łańcuchów dostaw ujęto w tabeli 3.

Tabela 3. Możliwe strategie przewozów ładunków skonteneryzowanych w łańcuchach intermodalnych

Wariant	Relacja przewozów	Rodzaj przewozów	Rodzaj przeładunku
Bezpośredni przewóz kontenerów	BEHALA/ZPMSiŚ–Kostrzyn–Wrocław–Opole–Gliwice	liniowy wahadłowy	kontenerowiec–barka barka–barka
Przewóz kontenerów w systemie dowozowo-odwozowym	ZPMSiŚ–Schwedt Kostrzyn–Wrocław–Opole–Gliwice	liniowy pośredni	kolej–barka droga–barka barka–barka
Przewóz kontenerów w systemie konsolidacji ładunków	ZPMSiŚ–Gliwice	hub & spoke konsolidacja i dekonsolidacja	kolej–barka droga–barka barka–barka kontenerowiec–barka

Źródło: opracowanie własne na podst. Kaup, Filina-Dawidowicz (2014), s. 2823–2831.

PODSUMOWANIE

Największym atutem polskiej sieci dróg wodnych jest korelacja jej położenia z głównymi kierunkami przepływu towarów. Jednak ze względu na istniejące różnice w aktualnych i wymaganych parametrach jakościowych wykorzystanie polskich dróg śródlądowych jest marginalne. Modernizacja i adaptacja ODW do wymagań transportu intermodalnego pozwoliłyby na włączenie jej do intermodalnych łańcuchów dostaw funkcjonujących obecnie w Europie Zachodniej. Aktualnie niedostateczne parametry żeglugowe ODW w istotny sposób ograniczają to przedsięwzięcie. Tym samym konieczna jest realizacja zapisów Niebieskiej Księgi UNECE oraz likwidacja wąskich gardeł na ODW. Pozwoli to w dłuższej perspektywie czasowej na zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu w Polsce oraz zrównoważony rozwój systemów transportowych.

LITERATURA

- Central European Transport Corridor (2004/2016). Pobrane z: www.cetc.pl (1.03.2016).
- Christopher, M. (1998). *Logistics and Supply Chain Management, Strategies for Reducing Costs and Improving Service*. London: Financial Times, Prentice Hall.
- Cooper, M.C., Lambert, D.M., Pagh, J.D. (1997). Supply Chain Management: More than a New Name for Logistics. *The International Journal of Logistics Management*, 8 (1), 1–14. DOI: 10.1108/09574099710805556.
- Coyle, J., Bardi, E.J., Jr Langley, C.J. (2002). *Zarządzanie logistyczne*. Warszawa: PWE.
- Ellram, L.M. (1991). Supply Chain Management: The Industrial Organisation Perspective. *Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 21 (1), 13–22. DOI: 10.1108/09600039110137082.
- Hann, M., Piotrowski, L., Woś, K. (2014). Adaptation of the Odra River for the Purposes of Inland Water Transport. *Logistyka*, 6, 13322–13324.
- Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network ("Blue Book")* (2012). Rev. 2. New York, Geneva: UN/ECE.
- ISO 668:2013 Series 1 freight containers – Classification, dimensions and ratings.
- Jędrzychowski, K., Karkos, D. (2016). Konkurencyjność czasowa i kosztowa transportu wodnego śródlądowego w stosunku do alternatywnych form obsługi zaplecza zespołu portowego Szczecin – Świnoujście (studia przypadków). W: M. Pluciński (red.), *Możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin–Świnoujście* (s. 97–104). Szczecin: Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Szczecinie.
- Kaup, M., Filina-Dawidowicz, L. (2014). Warianty śródlądowych przewozów kontenerów chłodniczych. Część 2. Ocena możliwości realizacji przewozów na wybranych trasach. *Logistyka*, 3, 2823–2831.
- Kublicki, J., Urbanyi-Popiołek, I., Miklińska, J. (2000). *Transport międzynarodowy i multimodalne systemy transportowe*. Gdynia: Wyd. WSM w Gdyni.
- Kulczyk, J., Skupień, E. (2010). Transport kontenerowy na odrzańskiej drodze wodnej. *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Transport*, 73, 61–75.
- MR (2013/2015). *Debata Strategiczna Krajowe Forum Terytorialne*. Pobrane z: www.mr.gov.pl (1.03.2016).
- Polityka transportowa Państwa na lata 2006–2025* (2005). Warszawa: MI.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 7.05.2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz.U. nr 77, poz. 695.
- Terminology on Combined Transport* (2001). New York, Geneva: UN/ECE.
- Ustawa z 6.12.2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Dz.U. nr 227, poz. 1658.
- Wojciech, S. (2013). *Po drugie: Autostrada wodna na Wiśle. Wojciech Szczurek o autostradzie wiślanej Hel-sinki – Warszawa*. Pobrane z: www.dziennikbaltycki.pl (1.03.2016).

THE ODRA NAVIGATION AS A LINK OF INTERMODAL TRANSPORT CHAINS

ABSTRACT | Transport on the Odra river has been gradually declining. In the 1970s, the river was used as an inland waterway, but since 2012, when last tons of coal were transported from Gliwice to Wrocław, we cannot talk about regular water inland navigation. The aim of this article is to prove that the Odra Waterway (ODW) can be a significant element of an intermodal logistic chain and that its usage can bring many benefits both for entities as well as for objects of the chain. On the basis of analysis and using methods of divergence, it was proven that ODW has not got any vital limitations that would disable intermodal transport. It was proposed to place points of contact on the substantial area of western Poland, which would decrease traffic density on existing routes. One determined conditions which ODW as a potential link of an intermodal transport chain should meet.

KEYWORDS | intermodal transport chain, inland shipping

Translated by Anna Wolnowska

KARTA PRAW PASAŻERA MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R41

Wiesław Starowicz

Instytut Zarządzania w Budownictwie i Transporcie, Politechnika Krakowska
e-mail: wstar@pk.edu.pl

STRESZCZENIE

Usługi miejskiego transportu zbiorowego powinny w jak najszerszym stopniu spełniać oczekiwania pasażerów. W dzisiejszych realiach organizatorzy transportu zbiorowego lub operatorzy w polskich miastach ogłaszają przepisy porządkowe związane z przewozem osób i bagażu oraz regulaminy przewozu środkami komunikacji miejskiej. Zarówno w przepisach, jak i regulaminach pojawiają się sformułowania dotyczące praw pasażerów, ale są one przeplatane z obowiązkami. Rzadko jest też mowa o gwarancji podróży w określonych warunkach. Najbardziej znaną formą gwarancji usług z innych gałęzi transportu jest karta praw pasażera. Dzięki wprowadzeniu karty praw pasażera pasażerowie wiedzą, czego mogą oczekiwać od przewoźnika oraz w jaki sposób mogą dochodzić roszczeń w przypadku niedotrzymania warunków z jego strony. Ułatwia ona klientom wypowiedanie opinii bądź sugerowanie udoskonaleń. Natomiast przewoźnik dzięki wdrożeniu karty praw pasażera zyskuje wiele w oczach klienta, ponieważ pokazuje, że poważnie traktuje swoje zadanie, jakim jest zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości usług przewozowych zgodnie z zapisami w karcie praw. Karta praw pasażera w miejskim transporcie zbiorowym jest nową i rzadką inicjatywą w Polsce.

Celem artykułu jest dokonanie przeglądu i analizy istniejących zapisów o prawach pasażera na podstawie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu oraz regulaminów przewozów środkami komunikacji miejskiej we wszystkich miastach wojewódzkich w Polsce. Tłem do rozważań jest analiza uwarunkowań prawnych dotyczących praw pasażerów w Unii Europejskiej. Na podstawie dokonanego przeglądu i istniejących zapisów formułujących prawa pasażerów można sformułować zakres karty praw pasażera miejskiego transportu zbiorowego w Polsce.

SŁOWA KLUCZOWE

transport pasażerski, miejski transport zbiorowy, karta praw pasażera

IDEA KARTY PRAW PASAŻERA

Najbardziej znaną formą gwarancji usług w transporcie pasażerskim jest karta praw pasażera. Jej punktem odniesienia jest spostrzeżenie, że pasażer oczekuje usług o pewnej jakości i nie interesuje go, w jaki sposób przewoźnik zaspokoi jego wymagania. Karta praw pasażera ma zagwarantować, że dotrze on w każdym przypadku do celu podróży w obiecany terminie, w warunkach nie gorszych niż określonych w gwarancji (Starowicz, 2007, s. 223–224).

Karty praw przyczyniają się do wzrostu praw klientów i oferowanego odszkodowania, gdy usługi nie są należycie wykonane. Dzięki ich wprowadzeniu pasażerowie wiedzą, czego mogą oczekiwać od przewoźnika oraz w jaki sposób mogą dochodzić roszczeń w przypadku niedotrzymania warunków z jego strony. Ułatwiają one klientom wypowiedanie opinii bądź sugerowanie udoskonalień. Natomiast przewoźnik dzięki wdrożeniu karty praw pasażera zyskuje wiele w oczach klienta, ponieważ pokazuje, że poważnie traktuje swoje zadanie, jakim jest zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości usług przewozowych.

Pierwsze karty praw pasażera w miejskim transporcie zbiorowym funkcjonowały już w latach 90. Doświadczenia z ich wprowadzenia uczą, że planując kartę praw pasażera, dobrze jest zaplanować szerokie badanie opinii pasażerów pomimo dużego zróżnicowania ich poglądów na temat gwarancji. Przygotowanie jej wymaga dłuższego czasu i przekonania o celowości jej zastosowania. Niezwykle ważna jest odpowiednia praca z mediami, dzięki której informacje o jej istnieniu dotrą do jak największej liczby pasażerów. Nie wolno poprzestać jedynie na wprowadzeniu gwarancji. Konieczne są ciągłe badania i ulepszanie systemu.

PRAWA PASAŻERÓW W UNII EUROPEJSKIEJ

Zniesienie granic spowodowało, że liczba pasażerów w transporcie znacznie wzrosła. Zwiększenie oferty przewozowej nie zawsze szło w parze z wystarczającymi środkami ochrony praw pasażerów. Brak prawodawstwa wspólnotowego, obowiązywanie mało skutecznych przepisów krajowych w rezultacie oznaczało, że podróżujący na trasach międzynarodowych nie byli objęci żadną skuteczną ochroną prawną. Długotrwałe, niepewne i kosztowne odwoływanie się do sądów krajowych spowodowało, że pasażerowie byli praktycznie pozbawieni możliwości dochodzenia swoich praw. Sytuacja ta spowodowała, że Komisja Europejska postanowiła rozwijać wspólnotowe środki ochrony pasażerów ułatwiające egzekwowanie ochrony w dowolnym miejscu w Europie (Raczyńska, 2001, s. 9).

Mając na uwadze potrzebę uregulowania tych kwestii, Komisja Europejska w 2005 roku (Wzmocnienie praw pasażera..., 2005) uwzględniła zakres praw pasażera, który powinien zostać bezwzględnie wzmocniony, niezależnie od środka transportu, i obejmować (Raczyńska, 2001, s. 12):

- a) odpowiedzialność przewoźników: w przypadku śmierci i odniesionych obrażeń przez pasażerów, za utratę lub uszkodzenie bagażu, za opóźnienia, utratę połączeń i odwołania;
- b) niedyskryminujący dostęp do usługi przewozowej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkową pomoc dla tych osób;
- c) ubezpieczenie się przewoźników;
- d) informowanie pasażerów;
- e) rozpatrywanie skarg i środków odwoławczych.

Przepisy zapewniają podstawowe prawa konsumenta, a klient posiada pełen dostęp do informacji o nich, co pozwala na zwiększenie zaufania do przewoźników, zapewnienie większego poczucia bezpieczeństwa i podniesienie poziomu jakości świadczonych usług. Ich wprowadzenie, oprócz ujednoliconych zobowiązań przewoźników wobec pasażerów, jakimi są odszkodowania,

ma zapewnić osobom z ograniczoną sprawnością ruchową dostęp do usług transportowych. Ustalając nowe standardy obsługi pasażerów, nakładając na przewoźników dodatkowe obowiązki, uwzględnia się zarówno specyfikę poszczególnych gałęzi, jak i wytyczne wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej (Raczyńska, 2001, s. 17–18).

W dokumencie COM(2011) 144 z 2011 roku Komisja Europejska wyraża wsparcie dla wzmocnienia praw pasażerów, które mają się przyczynić do podniesienia jakości i wiarygodności usług. Głównymi inicjatywami w zakresie praw pasażera są:

- a) opracowanie jednolitej interpretacji prawodawstwa Unii Europejskiej w zakresie praw pasażerów oraz jej skutecznego egzekwowania;
- b) ustalenie wspólnych zasad mających zastosowanie do praw pasażerów we wszystkich środkach transportu (karta praw podstawowych), w szczególności prawa do informacji, oraz dalsze doprecyzowanie obowiązujących praw (na późniejszym etapie rozważa się przyjęcie jednego rozporządzenia ramowego Unii Europejskiej obejmującego prawa pasażerów we wszystkich środkach transportu – kodeks Unii Europejskiej);
- c) poprawa jakości transportu dla osób starszych, pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się i niepełnosprawnych;
- d) uzupełnienie ustanowionych ram prawnych dotyczących praw pasażerów o środki obejmujące pasażerów podróżujących wieloma środkami transportu z wykorzystaniem zintegrowanych biletów zakupionych w ramach umowy pojedynczego zakupu;
- e) uwzględnienie norm w zakresie jakości opieki w umowach dwustronnych i wielostronnych dotyczących wszystkich rodzajów transportu, rozszerzenie praw pasażerów również w kontekście międzynarodowym.

W gałęziach transportu: lotniczym, kolejowym, drogowym istnieją międzynarodowe uregulowania, które określają zobowiązania przewoźników danego sektora do zapewnienia pasażerom określonych praw. Miejski transport zbiorowy nie doczekał się nadal uregulowań wspólnotowych, jednak Komisja Europejska dostrzega potrzebę rozszerzenia środków ochrony pasażerów we wszystkich gałęziach transportu. W związku z tym należy się spodziewać propozycji rozwiązań w odniesieniu do środków komunikacji miejskiej (Raczyńska, 2011, s. 11).

KARTA PRAW PASAŻERA MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POLSCE

W 1998 roku na II Ogólnopolskiej Konferencji „Komunikacja Miejska” w Łodzi poruszono kwestie nowego podejścia do jakości miejskiego transportu zbiorowego poprzez wprowadzenie Karty praw pasażera (Suchorzewski, 1998). Karta Praw Pasażera Komunikacji Zbiorowej w Łodzi, która uwzględniała rekompensaty za opóźnienia w wysokości kosztu przejazdu taksówką, ostatecznie nie została przyjęta przez Radę Miasta.

W Krakowie w ramach inicjatywy CiViTAS CARAVEL jednym z zadań badawczych był projekt Karty Praw Pasażera Komunikacji Zbiorowej w Krakowie (Rudnicki, 2010). Przygotowania poprzedziły szerokie konsultacje dotyczące funkcjonowania przepisów i regulaminów związanych z transportem zbiorowym. Prace skończyły się teoretycznymi rozważaniami nad potencjalnym zakresem karty praw pasażera. Nie została ona wdrożona ze względu na brak pomysłu na zapis prawa do rekompensaty za niewykonany lub wykonany z opóźnieniem przejazd.

W Warszawie zaplanowano wprowadzenie karty praw pasażera, która miała zastąpić dotychczasowy regulamin obowiązków. Plan ten jednak nie doczekał się realizacji¹.

¹ <http://tvn.warszawa.tvn24.pl/print/informacje,news,rewolucja-w-komunikacji-pasazer-bedzie-mial-prawa,26671.html>

PRAWA PASAŻERÓW MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POLSCE W OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISACH PORZĄDKOWYCH I REGULAMINACH PRZEWOZU

We wszystkich wojewódzkich miastach w Polsce prawa i obowiązki pasażerów oraz przewoźników zapisane są w przepisach porządkowych w zakresie przewozu osób i bagażu (Gorzów Wlkp., Łódź, Kraków, Rzeszów, Gdańsk, Olsztyn, Szczecin) bądź w regulaminach przewozu środkami komunikacji miejskiej (pozostałe miasta). Określają one warunki przewozu osób, bagażu i zwierząt w środkach komunikacji miejskiej. Pasażerowie, kierujący pojazdami oraz personel nadzoru ruchu komunikacji miejskiej i osoby upoważnione do kontroli biletów obowiązani są przestrzegać postanowień powyższych dokumentów.

Dokumenty w zależności od miasta znacznie różnią się od siebie. Składają się z różnych rozdziałów oraz różnią się ich liczbą. Niektóre dokumenty mają bardzo rozbudowane rozdziały, zawarte w nich przepisy są bardzo szczegółowe, natomiast w innych jest mało rozdziałów, są krótkie, a przepisy uogólnione. Większość z nich zawiera informacje dotyczące między innymi:

- a) postanowień ogólnych, w których wyjaśnione i zdefiniowane są określenia użyte w dokumentach;
- b) ogólnych zasad wykonywania przewozu;
- c) warunków przewozu osób i bagażu;
- d) odpowiedzialności za szkody;
- e) konsekwencji wynikających z braku ważnego biletu;
- f) trybu składania skarg, reklamacji;
- g) informacji o postępowaniu kontroli biletowej i uprawnieniach kontrolera;
- h) zasad korzystania z biletów;
- i) zobowiązań przewoźnika wobec pasażera;
- j) praw i obowiązków pasażera oraz przewoźnika.

We wszystkich nieuregulowanych dokumentami sprawach oraz w kwestii roszczeń z tytułu umowy przewozu pasażerowie mają prawo do zastosowania przepisów Kodeksu cywilnego oraz ustawy Prawo przewozowe.

Ostatnie interpretacje ustawy Prawo przewozowe pokazują, że osoby korzystające z usług transportu zbiorowego mają prawo do rekompensaty za opóźnienie lub odwołanie regularnie kursującego pojazdu (np. zwrot kosztów poniesionych na taksówkę). Zgodnie z nią przewoźnik ponosi odpowiedzialność z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu osób, jednak pod warunkiem, że stało się to z jego winy, a nie w następstwie zdarzeń niezależnych od niego (np. zamieci śnieżnej) (Ustawa, 1984, rozdz. 6, art. 1 i 2). W praktyce jednak udowodnienie winy przewoźnikowi nie jest łatwym zadaniem. Niektórzy przewoźnicy domagają się, by pasażer udowodnił, że zamówienie taksówki było konieczne (np. spóźnienie do pracy czy na samolot). W efekcie rekompensatę za opóźnienia uzyskuje niewiele osób.

PRAWA PASAŻERA JAWNIE ZAPISANE W OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISACH PORZĄDKOWYCH I REGULAMINACH PRZEWOZU

Obowiązujące przepisy porządkowe związane z przewozem osób i bagażu oraz regulaminy przewozu środkami komunikacji miejskiej w polskich miastach są mało czytelne. Wskazują na to

liczne artykuły ukazujące się w prasie (Mirowska-Łoskot, 2016, s. 87), programach telewizyjnych² oraz w internecie³, w których pasażerowie wyrażają swoje wątpliwości dotyczące interpretacji obowiązujących przepisów.

Jedynie w 6 miastach wojewódzkich w Polsce, tj. Lublinie, Łodzi, Krakowie, Białymstoku, Poznaniu i Szczecinie, prawa pasażera zostały zapisane w osobnych rozdziałach dokumentów – „Prawa i obowiązki pasażera”. Jednak najbardziej rozbudowanym punktem tych rozdziałów są obowiązki bądź zakazy nakładane na pasażera, a nie ich prawa.

Zapisów zawierających prawa pasażera jest bardzo niewiele (12 różnych zapisów). W tabeli 1 zawarte są prawa pasażera w środkach komunikacji miejskiej. Prawa te podzielono na grupy dotyczące przejazdu i przewozu bagażu, taryfy przewozowej i kontroli biletowej, dochodzenia roszczeń oraz informacji na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej. W przypadku braku zapisów praw zostawiono puste miejsce. Najbardziej zaawansowane są przepisy porządkowe w Lublinie i Łodzi, najmniej (pomimo istniejącego rozdziału o prawach) w Krakowie, Białymstoku i Poznaniu.

Tabela 1. Prawa pasażerów miejskiego transportu zbiorowego w Polsce

	Lublin	Łódź	Kraków	Białystok	Poznań	Szczecin
1	2	3	4	5	6	7
I. Przejazd i przewóz bagażu						
1. Pasażer ma prawo wsiadać do pojazdu i wysiadać z niego wszystkimi drzwiami przeznaczonymi do tego celu.			+			
2. Pasażer ma prawo do godziwych i bezpiecznych warunków podróżowania zgodnie z rozkładem jazdy.		+			+	
3. Pasażer ma prawo do kulturalnej, z poszanowaniem godności osobistej obsługi przez kierowcę i osoby kontrolujące.	+	+				
4. Pasażer ma prawo zająć miejsce w pojeździe po zakończeniu czynności związanych ze zmianą kierunku jazdy oraz po zakończeniu przerwy przysługującej kierowcy.				+		
5. Pasażer ma prawo oczekiwać od przewoźnika dostosowywania pojazdu do swoich potrzeb, a w szczególności do potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych i matek z dziećmi.		+				
6. Pasażer ma prawo przewozić zwierzęta oraz bagaż podręczny.	+					+
II. Taryfa przewozowa i kontrola biletowa						
1. Pasażer ma prawo w przypadku awarii lub wypadku pojazdu komunikacji miejskiej do kontynuowania podróży kolejnym pojazdem tej samej linii z wykorzystaniem biletu jednorazowego skasowanego w pojeździe, który nie mógł kontynuować jazdy.	+			+		

² <http://tvn.warszawa.tvn24.pl/print/informacje,news,rewolucja-w-komunikacji-pasazer-bedzie-mial-prawa,26671.html>.

³ <http://www.transportoweprawo.pl/2011/bilety-czasowe-komunikacji-miejskiej-a-opoznienie-przewoźnika>; <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/zima-z-kloszardem-czyli-pasazer-nie-do-wytrzymania-907.htm>; <http://wiadomosci.onet.pl/trojmiasto/czy-kontroler-ma-prawo-przetrzymywac-pasazera-w-pojezdzie/vmj2q>; <http://www.infor.pl/prawo/gmina/komunikacja/287482,Jakie-sa-prawa-pasazera-komunikacji-miejskiej.html>; <http://masz-prawo.org.pl/2013/07/ile-moze-kontroler-biletow-nowe-uprawnienia/>.

1	2	3	4	5	6	7
III. Dochodzenie roszczeń						
1. Pasażer ma prawo do otrzymania zadośćuczynienia za straty poniesione wskutek zaniedbania przewoźnika.		+				
2. Pasażer ma prawo do składania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie miejskiego transportu zbiorowego.	+					+
IV. Informacja dotycząca funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego						
1. Pasażer ma prawo do wyczerpujących informacji o kursowaniu pojazdów oraz o warunkach przewozów osób, zwierząt i rzeczy.	+	+				+
2. Pasażer ma prawo do uzyskiwania odpowiedzi na wszystkie zadane pytania i uwagi.		+				
3. Pasażer ma prawo uzyskać informacje o konieczności opuszczenia pojazdu oraz o warunkach kontynuowania przerwanej podróży	+					

Źródło: opracowanie własne.

PRAWA PASAŻERA ZAPISANE NIEJAWNIE W OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISACH PORZĄDKOWYCH I REGULAMINACH PRZEWOZU

Prawa pasażera znajdują się w różnych rozdziałach dokumentów i często są niejawnie zapisane. Nie wynikają one tylko z jednoznacznie brzmiących zapisów, lecz należy je odczytywać na podstawie zobowiązań przewoźnika wobec pasażera oraz innych zawartych informacji.

Dokonano przeglądu istniejących praw pasażera zinterpretowanych na podstawie zobowiązań przewoźnika we wszystkich miastach wojewódzkich. Prawa te podzielono na cztery grupy: przejazd i przewóz bagażu, taryfa przewozowa i kontrola biletowa, dochodzenie roszczeń oraz informacja na temat funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego. Mogą one stanowić swoistą kartę praw pasażera miejskiego transportu zbiorowego.

PRAWA PASAŻERA DOTYCZĄCE PRZEJAZDU I PRZEWOZU BAGAŻU

W obowiązujących przepisach porządkowych i regulaminach przewozu znajduje się 12 zapisów praw pasażerów dotyczących przejazdu i przewozu bagażu (włącznie z prawami jawnie zapisanymi). Prawa uszeregowano w kolejności malejącej liczby miast, w których one obowiązują:

1. Pasażer ma prawo przewozić w pojazdach zwierzęta oraz bagaż podręczny (w 16 miastach).
2. Pasażer ma prawo do punktualnego, zgodnego z rozkładem jazdy przewozu z zastrzeżeniem odpowiedzialności przewoźnika za szkody wynikające z warunków drogowych oraz sytuacji losowych (w 13 miastach – bez Bydgoszczy, Gorzowa Wlkp. i Szczecina).
3. Pasażer ma prawo zająć miejsce w pojeździe po zakończeniu czynności związanych ze zmianą kierunku jazdy oraz po zakończeniu przerwy przysługującej kierowcy (w 13 miastach – bez Bydgoszczy, Kielc i Szczecina).
4. Pasażer niepełnosprawny, z dzieckiem na ręku oraz kobiety ciężarne mają prawo zająć specjalnie wyznaczone dla nich miejsca (w 13 miastach – bez Bydgoszczy, Lublina i Kielc).
5. Pasażer ma prawo przewozić rower (w 13 miastach – bez Łodzi, Kielc, Katowic).
6. Pasażer ma prawo wsiadać i wysiadać na przystanku oznaczonym „na żądanie” po uprzednim zasygnalizowaniu tego prowadzącemu pojazd (w 11 miastach – bez Bydgoszczy, Łodzi, Białegostoku, Kielc i Szczecina).

7. Pasażer ma prawo podróżować z wózkiem inwalidzkim i dziecięcym (w 9 miastach – bez Wrocławia, Łodzi, Warszawy, Gdańska, Kielc, Katowic i Olsztyna).
8. Pasażer ma prawo do godziwych i bezpiecznych warunków podróżowania zgodnie z rozkładem jazdy (w 7 miastach – Wrocławiu, Łodzi, Warszawie, Rzeszowie, Białymstoku, Olsztynie i Poznaniu).
9. Pasażer ma prawo do kulturalnej, z poszanowaniem godności osobistej obsługi przez kierowcę i osoby kontrolujące (w 7 miastach – Lublinie, Gorzowie Wlkp., Łodzi, Warszawie, Rzeszowie, Białymstoku i Poznaniu).
10. Pasażer ma prawo oczekiwać od przewoźnika dostosowywania pojazdu do swoich potrzeb, a w szczególności do potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych i matek z dziećmi (w 6 miastach – Wrocławiu, Łodzi, Warszawie, Opolu, Białymstoku i Poznaniu).
11. Pasażer ma prawo wsiadać do pojazdu i wysiadać z niego wszystkimi drzwiami przeznaczonymi do tego celu (w 5 miastach – Gorzowie Wlkp., Krakowie, Rzeszowie, Katowicach i Poznaniu).
12. Pasażer ma prawo do zapoznania się z wykazem rzeczy Biura Rzeczy Znalezionych (w 3 miastach – Wrocławiu, Gorzowie Wlkp. i Poznaniu).

Najszerzej przepisy porządkowe i regulaminy przewozu ujmują prawa pasażerów (jawnie zapisane i interpretowane) w Poznaniu (12), Warszawie (10) i Białymstoku (10), natomiast najwięcej w Kielcach (2), Bydgoszczy (3) i Szczecinie (4).

PRAWA PASAŻERA DOTYCZĄCE TARYFY PRZEWOZOWEJ I KONTROLI BILETOWEJ

W obowiązujących przepisach porządkowych i regulaminach przewozu znajduje się 10 zapisów praw pasażerów dotyczących taryfy przewozowej i kontroli biletowej (włącznie z prawami jawnie zapisanymi). Prawa uszeregowano w kolejności malejącej liczby miast, w których one obowiązują:

1. Pasażer ma prawo żądać od osoby kontrolującej okazania legitymacji uprawniającej do kontroli biletowej (w 12 miastach – bez Wrocławia, Gorzowa Wlkp., Gdańska i Kielc).
2. Pasażer ma prawo w przypadku awarii biletomatu nabyć bilet u kierującego pojazdem (w 12 miastach – bez Łodzi, Białegostoku, Olsztyna i Poznania).
3. Pasażer ma prawo w przypadku awarii lub wypadku pojazdu komunikacji miejskiej do kontynuowania podróży kolejnym pojazdem tej samej linii z wykorzystaniem biletu jednonprzejazdowego skasowanego w pojeździe, który nie mógł kontynuować jazdy (w 7 miastach – Wrocławiu, Bydgoszczy, Lublinie, Łodzi, Rzeszowie, Białymstoku, Olsztynie).
4. Pasażer ma prawo do obniżenia nałożonej opłaty dodatkowej, jeżeli przedłoży w siedzibie jednostki wskazanej na pokwitowaniu nieokazany w czasie kontroli ważny imienny bilet okresowy bądź dokument uprawniający do ulgowego lub bezpłatnego przejazdu (w 5 miastach – Bydgoszczy, Gorzowie Wlkp., Opolu, Białymstoku i Szczecinie).
5. Pasażer ma prawo w przypadku awarii pojazdu, kolizji drogowej do kontynuowania przejazdu na linii pomimo upływu czasu określonego na bilecie czasowym (w 4 miastach – Lublinie, Rzeszowie, Poznaniu i Szczecinie).
6. Pasażer ma prawo do zwrotu biletu okresowego imiennego (w 4 miastach – Bydgoszczy, Katowicach, Poznaniu i Szczecinie).
7. Pasażer ma prawo do kulturalnej, z poszanowaniem godności osobistej kontroli biletowej (w 4 miastach – Lublinie, Gorzowie Wlkp., Łodzi i Rzeszowie).

8. Pasażer ma prawo poddać się czynności kontrolnej poza pojazdem, jeśli jego zachowanie nie przejawia agresji (w 4 miastach – Bydgoszczy, Lublinie, Poznaniu i Szczecinie).
9. Pasażer ma prawo do kontynuowania jazdy w przypadku stwierdzenia braku ważnego biletu tym samym pojazdem po przeprowadzaniu czynności kontrolnych (w 4 miastach – Lublinie, Warszawie, Opolu i Rzeszowie).
10. Pasażer ma prawo w przypadku awarii biletomatu potwierdzonej przez kontrolera i nieposiadania biletów przez kierującego pojazdem nie ponosić opłaty dodatkowej za brak skasowanego biletu (w 1 mieście – Wrocławiu).

Najszerzej przepisy porządkowe i regulaminy przewozu ujmują prawa pasażerów (jawnie zapisane i interpretowane) w Lublinie (7), Bydgoszczy (6), Rzeszowie (6) i Szczecinie (6), natomiast najwięcej w Kielcach (1), Krakowie (2) i Olsztynie (2).

PRAWA PASAŻERA DOTYCZĄCE DOCHODZENIA ROSZCZEŃ

W obowiązujących przepisach porządkowych i regulaminach przewozu znajdują się 4 zapisy praw pasażerów dotyczących dochodzenia roszczeń (włącznie z prawami jawnie zapisanymi). Prawa uszeregowano w kolejności malejącej liczby miast, w których one obowiązują:

1. Pasażer ma prawo do składania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie miejskiego transportu zbiorowego (w 14 miastach – bez Gdańska i Krakowa).
2. Pasażer ma prawo do odwołania od wezwania do zapłaty, wniosku o anulowanie lub odroczenie należności za przejazd bez biletu (w 13 miastach – bez Gdańska, Krakowa i Rzeszowa).
3. Pasażer ma prawo do informacji na temat uzyskanej decyzji o rozstrzygnięciu swojej skargi, reklamacji w ściśle określonym terminie od dnia przyjęcia skargi bądź reklamacji (w 8 miastach – Bydgoszczy, Lublinie, Kielcach, Katowicach, Opolu, Warszawie, Poznaniu i Szczecinie).
4. Pasażer ma prawo do otrzymania zadośćuczynienia za straty poniesione wskutek zaniedbania przewoźnika (w 2 miastach – Łodzi i Warszawie).

Przepisy porządkowe i regulaminy przewozu ujmują prawa pasażerów (jawnie zapisane i interpretowane) w większości miast z wyjątkiem Krakowa, Gdańska i Rzeszowa.

PRAWA PASAŻERA DOTYCZĄCE INFORMACJI NA TEMAT FUNKCJONOWANIA MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W obowiązujących przepisach porządkowych i regulaminach przewozu znajduje się 6 zapisów praw pasażerów dotyczących informacji na temat funkcjonowania transportu zbiorowego (włącznie z prawami jawnie zapisanymi). Prawa uszeregowano w kolejności malejącej liczby miast, w których one obowiązują:

1. Pasażer ma prawo uzyskać niezbędne informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji od kierowcy (podczas postoju) bądź kontrolerów biletów (w 12 miastach – bez Wrocławia, Lublina, Krakowa i Kielc).
2. Pasażer ma prawo do informacji znajdujących się w pojazdach komunikacji miejskiej (w 10 miastach – bez Warszawy, Białegostoku, Kielc, Gdańska, Katowic i Olsztyna).

3. Pasażer ma prawo uzyskać informacje o konieczności opuszczenia pojazdu oraz o warunkach kontynuowania przerwanej podróży (w 9 miastach – bez Wrocławia, Opola, Krakowa, Kielc, Białegostoku, Olsztyna i Szczecina).
4. Pasażer ma prawo do informacji znajdujących się na stronach internetowych (w 7 miastach – Bydgoszczy, Lublinie, Łodzi, Opolu, Rzeszowie, Poznaniu i Szczecinie).
5. Pasażer ma prawo do wyczerpujących informacji o kursowaniu pojazdów oraz o warunkach przewozów osób, zwierząt i rzeczy (w 2 miastach – Lublinie i Łodzi).
6. Pasażer ma prawo do uzyskiwania odpowiedzi na wszystkie zadane pytania i uwagi (w 1 mieście – Łodzi).

Najszerzej przepisy porządkowe i regulaminy przewozu ujmują prawa pasażerów (jawnie zapisane i interpretowane) w Łodzi (6), Bydgoszczy (4), Lublinie (4), Rzeszowie (4) i Poznaniu (4), natomiast najwężej w Krakowie (1), Białymstoku (1), Kielcach (1), Olsztynie (1) i Wrocławiu (1).

PODSUMOWANIE

Po dokonaniu przeglądu obowiązujących przepisów porządkowych i regulaminów przewozu transportem zbiorowym we wszystkich miastach wojewódzkich w Polsce można wysnuć następujące wnioski:

- a) jest niewiele jednoznacznie brzmiących zapisów praw pasażera, natomiast nadmiar obowiązków bądź zakazów nakładanych na pasażera;
- b) prawa pasażera trzeba odczytywać jako niejawnie zapisane na podstawie zobowiązań przewoźnika wobec pasażera oraz zawartych informacji znajdujących się w różnych rozdziałach przepisów porządkowych lub regulaminów przewozu;
- c) są liczne zastrzeżenia, odstępstwa, wyjątki, które ograniczają prawa pasażera;
- d) rozdziały w przepisach porządkowych i regulaminach przewozu są często źle uporządkowane, przez co stają się mało czytelne dla pasażera;
- e) prawa w różnych miastach są wzajemnie sprzeczne – często to, co w jednym mieście jest prawem, w innym zakazem (np. prawo do przewozu roweru);
- f) najbardziej przyjazne w stosunku do pasażera są przepisy porządkowe i regulaminy przewozu w Poznaniu, Lublinie i Rzeszowie, a najmniej przyjazne w Kielcach, Gdańsku i Krakowie.

Próba uporządkowania praw należy do zadań karty praw pasażera, która gwarantuje prestiż i właściwy status prawny funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego. Jej przyjęcie przez miasto stawia je na równi z najbardziej nowoczesnymi miastami w Europie pod względem jakości obsługi pasażerów. Wprowadzenie przepisów, które będą zapewniać prawa konsumenta oraz dostęp do nich, pozwoli na zwiększenie zaufania do przewoźników i podniesienie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych.

LITERATURA

Karta Praw Pasażera Komunikacji Zbiorowej (2006). Dokumentacja działania 11.7, projektu CARAVEL, Urząd Miasta Krakowa, Kraków, 28.02.2006.

Mirowska-Łoskot, U. (2016), Autobus się spóźnił? Miasto zapłaci za taksówkę. *Dziennik Gazeta Prawna*, 22, B7.

- Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011). Komunikat Komisji Parlamentu Europejskiego i Rady COM (2011) 144, 28.03.2011.
- Raczyńska, J. (2011). Prawa pasażera w Unii Europejskiej. *Technika Transportu Szynowego*, 3, 9–18.
- Rudnicki, A. (red.). (2010). *Innowacje na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego. Doświadczenia z realizacji projektu Unii Europejskiej CIVITAS-CARAVEL*. Kraków: Wyd. Politechniki Krakowskiej.
- Starowicz, W. (2007). *Jakość przewozów w miejskim transporcie zbiorowym*. Kraków: Wyd. Politechniki Krakowskiej.
- Suchorzewski, W. (1998). *Nowe podejście do jakości komunikacji miejskiej: gwarancja usług, karta pasażera, partnerstwo*. materiały konferencyjne z II Ogólnopolskiej Konferencji „Komunikacja Miejska”, Łódź, 31.08.–3.09.1998.
- Ustawa z 15.11.1984 – Prawo przewozowe. Dz.U. nr 53, poz. 272.
- Wzmocnienie praw pasażera w Unii Europejskiej (2005). Komunikat Komisji Parlamentu Europejskiego i Rady COM(2005) 46, 16.02.2005.

CHARTER OF RIGHTS OF URBAN PUBLIC PASSENGER TRANSPORT

ABSTRACT

Services urban public transport should, as far as possible, meet the expectations of passengers. In today's reality, the organizers of public transport or operators in the Polish cities issue regulations relating to the transport of passengers and baggage as well rules on urban public transport. Both in the legislation and regulations appear wording on passenger' rights, but they are interlaced with the duties. Also a guarantee for travel in certain conditions is rarely mentioned. The best-known form of guarantee for services in other modes of transport is the charter of passenger' rights. With the introduction of charter passengers know what to expect from the carrier and how they can assert their rights in case of breach of condition on his part. The charter helps customers to give opinions or suggest improvements. The carrier, by implementing the charter of passengers' rights gains a lot of customer's appreciation, because shows his serious attitude towards its task, which is providing suitable quality of transport services in accordance with the charter. Charter of passenger' rights in urban public transport is a new and rare initiative in Poland.

The aim of this article is to review and analyze existing records on passenger's rights in regulations relating to transport of passengers and baggage and rules on urban public transport in all voivode cities in Poland. The background to the discussion is the analysis of legal conditions on passenger' rights in the European Union. On the basis of review and existing records formulating rights of passengers, the scope of Charter of rights of urban public transport passenger in Poland has been proposed.

KEYWORDS

passenger transport, urban public transport, charter of passenger' rights

Translated by Agata Mierzyńska

PORT LOTNICZY SZCZECIN W BADANIACH NAUKOWYCH

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: L93

Dariusz Tłoczyński

Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański
e-mail: dariusz.tloczynski@ug.gda.pl

STRESZCZENIE

Znaczenie transportu lotniczego jako elementu światowego systemu transportowego wynika z wykorzystania jego walorów i charakterystycznych właściwości dla rozwoju współpracy gospodarczej, politycznej, naukowo-technologicznej i kulturalnej oraz dla rozwoju turystyki.

W artykule podjęto analizę danych pochodzących ze źródeł pierwotnych i wtórych dotyczących funkcjonowania regionalnego portu lotniczego w Szczecinie. Wyniki operacyjne oraz analiza profilu pasażera są ważnym elementem kształtowania strategii przedsiębiorstwa lotniczego. Wpływają one także na gospodarkę regionu.

W artykule przedstawiono wyniki badań pierwotnych przeprowadzonych w porcie lotniczym w Szczecinie. Zostały one zrealizowane metodą wywiadu osobistego z co czwartym pasażerem udającym się do kontroli bezpieczeństwa. Wyciągnięte wnioski, a następnie właściwie przedstawiony profil pasażera są podstawą przyciągnięcia nowych przewoźników, poprawienia wyników operacyjnych, a to z kolei przyczynia się do dalszego rozwoju gospodarczego regionu.

SŁOWA KLUCZOWE

transport lotniczy, port lotniczy, Szczecin, pasażer

WPROWADZENIE

Transport lotniczy jako najmłodsza, a zarazem najbardziej nowoczesna gałąź transportu funkcjonuje na konkurencyjnym rynku. Przedsiębiorstwa reprezentujące sektor transportu lotniczego prowadzą działania mające na celu przede wszystkim zwiększenie udziału w rynku.

Polski rynek funkcjonuje w ramach pełnej liberalizacji od kilkunastu lat. Skutki wprowadzenia polityki otwartego nieba nieraz były już przedmiotem badań. Po dekadzie funkcjonowania w ramach polityki *open sky* przewoźnicy i porty lotnicze nadal odnotowują wzrost wielkości operacyjnych, jednak nie jest on tak wysoki jak w pierwszym okresie po wprowadzeniu zmian.

Na polskim rynku funkcjonuje kilkanaście portów lotniczych o różnym udziale w rynku, wśród nich port lotniczy w Szczecinie. Jego analiza wyników operacyjnych oraz badania profilu

pasażera korzystającego z usług szczecińskiego portu lotniczego będą przedmiotem niniejszego opracowania. Badanie tych zależności jest szczególnie istotne z punktu prowadzenia polityki konkurencyjnej na określonym obszarze oddziaływania. Zatem podmiotom samorządowym we współpracy z operatorami zarządzającymi infrastrukturą winno zależeć na określeniu wzajemnych korzyści wynikających z partnerstwa.

TRANSPORT LOTNICZY W OBSŁUDZE REGIONÓW

Znaczenie transportu lotniczego jako elementu światowego systemu transportowego wynika z wykorzystania jego walorów i charakterystycznych właściwości dla rozwoju współpracy gospodarczej, politycznej, naukowo-technologicznej i kulturalnej oraz dla rozwoju turystyki.

Należy podkreślić, że transport lotniczy jest ważnym elementem aktywującym gospodarkę, wpływając jednocześnie na rozwój gospodarczy i integracyjny regionów. Poprzez rozwój polityki transportowej kształtowana jest dostępność mierzona jako efekt funkcjonowania systemu *airport links*, skomunikowania regionu za pomocą transportu lotniczego (*airport accessibility*) oraz dostępności czasowej transportu lotniczego (*connectivity*).

Dostępność transportowa wynika najczęściej z położenia geograficznego regionu i wyposażenia w infrastrukturę transportową. Może ona być analizowana zarówno od strony podaży infrastruktury i usług, jak i od strony popytu, badania potrzeb transportowych (Kozłak, 2012, s. 173).

Takie ujęcie jest najbardziej kompleksowe, pokazuje jednocześnie wielowymiarowość pojęcia *dostępność transportowa*.

Terminem *airport links* określa się sposób dojazdu pasażerów do portu lotniczego¹. Analizując problematykę systemu dowozowo-odwozowego na lotniska wyróżnia się trzy podejścia do badania problemu (Tłoczyński, 2016, s. 149):

- a) w ujęciu czasu potrzebnego na dojazd do portu lotniczego;
- b) w ujęciu kosztów podróży, parkowania samochodów (są to cechy, które można zwymiarować w ujęciu kwotowym);
- c) konkurencji pomiędzy systemami tworzącymi system *airport links* (pasażer wówczas wykorzystuje wszystkie możliwe instrumenty zwartościowania sposobu dotarcia na lotnisko).

Na całość systemu transportu pasażerów do portów lotniczych składają się nie tylko połączenia dowozowo-odwozowe do lotnisk, ale także transport w obrębie miasta czy regionu. Specyficznym rodzajem przewozów aglomeracyjnych są połączenia dolotniskowe. W przypadku zwiększającego się ruchu pasażerów w portach lotniczych komunikacja autobusowa nie jest preferowanym rodzajem transportu. Ponadto należy brać pod uwagę, iż nie jest ona w stanie zapewnić realizację takich postulatów przewozowych, jak wysoki komfort podróży, wysoka prędkość handlowa, niezawodność i nienarażanie na kongestię transportową. Dlatego też oczekiwanym elementem oferty usługi lotniczej jest połączenie portu lotniczego z centrum miasta oparte na transporcie szynowym. W Polsce *airport links* jest oparty głównie na komunikacji miejskiej. Połączenia dolotniskowe realizowane transportem kolejowym (*rail airport links*) stopniowo się rozwijają (Wołek, 2009, s. 1–12; zob. Mańkowska, Mańkowski, 2013; Mańkowska, 2013).

¹ Problematyka systemu *airport links* nie jest zauważana przez wszystkie porty lotnicze. Niektórzy przewoźnicy dokonują analizy pasażera przez pryzmat regionu, nie uwzględniając tego, iż potencjalny podróżny może się znajdować poza regionem i za pomocą efektywnego systemu *airport links* może dotrzeć do wybranego portu lotniczego. Konieczna jest zatem współpraca przewoźników lotniczych z operatorami innych gałęzi transportu, np. Lufthansa współpracuje z Deutsche Bahn.

W wyniku rozwoju systemu dojazdu pasażerów na lotnisko wzrasta znaczenie regionu. Wówczas przewoźnicy chętniej uruchamiają nowe połączenia, zwiększając częstotliwość dotychczasowych połączeń. Liczba, rodzaj przewoźników oraz siatka połączeń lotniczych wpływa z kolei na dalszy rozwój regionu. Wskutek powyższych uwarunkowań konieczna jest analiza skomunikowania się regionu za pomocą transportu lotniczego – *airport accessibility*.

Zatem *airport accessibility* to oferta lotnicza dla pasażera z danego portu lotniczego, czyli liczba oraz częstotliwość wykonywanych połączeń lotniczych z lotniska, uwzględniająca rolę portów docelowych w systemie transportu lotniczego. Na wielkość współczynnika *airport accessibility* wpływają podaż miejsc w samolocie oraz znaczenie docelowego portu lotniczego. Najważniejszymi elementami mającymi wpływ na liczbę oferowanych miejsc w samolocie są (Tłoczyński, 2014, s. 371–381):

- liczba oferowanych bezpośrednich połączeń lotniczych z portów lotniczych,
- liczba przewoźników operujących w portach lotniczych,
- wielkość PKB dla regionu,
- ocena atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

W literaturze anglojęzycznej współczynnik dostępności czasowej do docelowego portu określane jest jako *connectivity*. N. Dennis i R. Doganis (Dennis, 1994b, s. 131–144; 1994a, s. 219–233; Dennis, Doganis, 1989, s. 42–47) określają go jako liczbę połączeń pośrednich spełniających wymogi minimalnego i maksymalnego czasu związanego z obsługą pasażerów w porcie lotniczym przy uwzględnieniu routingu. Podobnie *connectivity* interpretują J. Veldhuis (1997, s. 181–182), G. Burghouwt i J. Veldhuis (2006, s. 106–130), J. Veldhuis i E. Kroes (2002), A. Danesi (2006, s. 54–74), P. Malighetti ze swoim zespołem (Malighetti, Paleari, Redondi, 2008, s. 53–65; Paleari, Redondi, Malighetti, 2010, s. 198–200). Ich zadaniem *connectivity* jest określanie jako liczba bezpośrednich i pośrednich połączeń lotniczych, tak aby pasażer miał zagwarantowany czas pobytu w porcie transferowym, przy odpowiedniej jakości świadczonych usług.

Airports Council International (2014, s. 11) wyróżnia dwa rodzaje dostępności czasowej do portu docelowego:

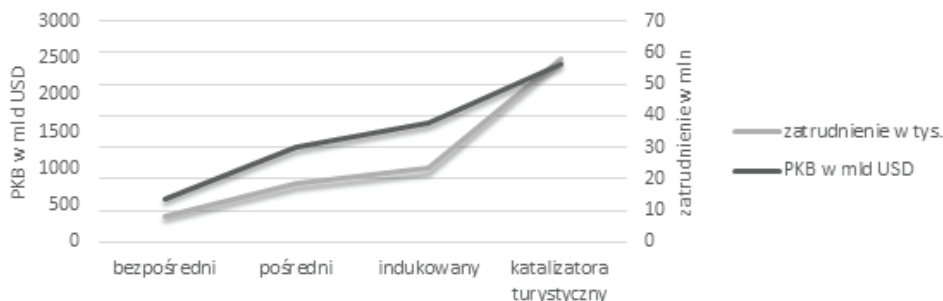
- a) dostępność czasową portów lotniczych:
 - bezpośrednie połączenia pomiędzy dwoma portami lotniczymi,
 - połączenia pośrednie pomiędzy dwoma portami lotniczymi z wykorzystaniem portów hubowych;
- b) dostępność czasową hubów lotniczych – oferowane za pośrednictwem portu hubowego połączenia pomiędzy dwoma innymi portami lotniczymi.

Ponadto wyróżnia się dostępność czasową przy podróżach w obrębie Europy (*medium haul*) i w skali globalnej (*long haul*). Głównymi czynnikami wpływającymi na *connectivity* są: współczynnik *accessibility*, koordynacja czasowa obsługi przewoźników w porcie lotniczym, czas podróży lotniczej, jakość obsługi w porcie tranzytowym, rodzaj połączenia, maksymalna liczba etapów podróży, rodzaj *connectivity* (przez port hubowy czy przez pozostałe porty lotnicze) (Burghouwt, Redondi, 2013, s. 37–41).

Oprócz analizy dostępności transportowej skutki funkcjonowania transportu lotniczego można oceniać za pomocą wskaźników badających oddziaływanie transportu na gospodarkę regionu. Powszechnie przyjęto zgodnie z metodologią ACI cztery rodzaje wskaźników badających wspomnianą zależność. Zaliczyć do nich można (Marciszewska, Kaliński, 2009, s. 15–16):

- efekty bezpośrednie,
- efekty pośrednie,
- efekty indukowane,
- efekty katalizatora (nakręcania gospodarki).

Według Air Transport Action Group na świecie wpływ transportu lotniczego na gospodarkę szacuje się na około 2,4 bln USD. Ponadto transport lotniczy wygenerował w 2013 roku około 58,1 mln miejsc pracy. Transport lotniczy stanowi około 3,4% światowego PKB. W Unii Europejskiej sektor lotnictwa zapewnia 5,1 mln miejsc pracy i wytwarza 365 mld euro, czyli 2,4% europejskiego PKB (*Aviation Benefits Beyond Borders*, 2014).



Rysunek 1. Wpływ transportu lotniczego na zatrudnienie i na PKB

Źródło: *Aviation Benefits Beyond Borders* (2014).

Prawie 9 mln pracowników na świecie było bezpośrednio zatrudnionych w sektorze transportu lotniczego (tab. 1).

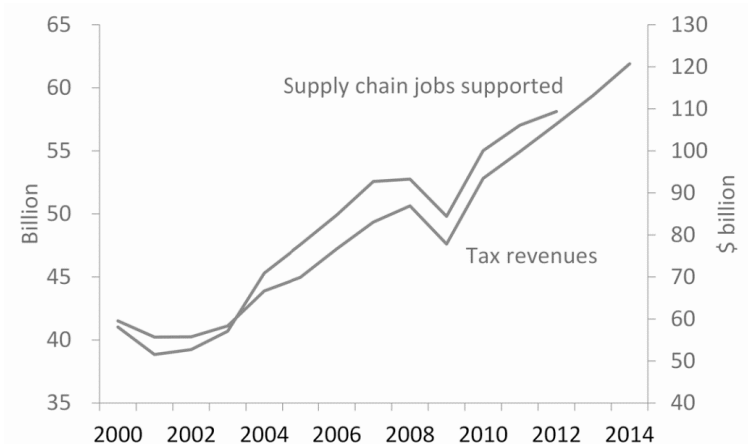
Tabela 1. Zatrudnienie w sektorze transportu lotniczego

Segment rynku lotniczego	Liczba pracowników [tys.]	Udział [%]
Porty lotnicze	470	5
Podmioty zlokalizowane w portach lotniczych (punkty wynajmu samochodów, rządowe agencje, punkty usługowe i gastronomiczne itp.)	4602	53
Przewoźnicy, obsługa przewoźników	2272	26
Podmioty produkujące sprzęt lotniczy	1203	14
Agencje ruchu lotniczego	195	2

Źródło: *Aviation Benefits Beyond Borders* (2014).

W podziale na regiony najwięcej zatrudnionych osób w branży lotniczej było w Ameryce Północnej (2,7 mln) i w Europie (2,6 mln).

Ponad 9,8 mln pośrednich miejsc pracy na całym świecie zostało wygenerowanych przez pośredników związanych z branżą lotniczą. Miało to wpływ na PKB w wysokości około 697 mld USD. Z roku na rok rosną wpływy z podatków od przedsiębiorstw funkcjonujących w sektorze transportu lotniczego.



Rysunek 2. Zatrudnienie w transporcie lotniczym i wpływy z podatku od przedsiębiorstw lotniczych
Źródło: Pearce (2014).

Analiza zależności pomiędzy funkcjonowaniem transportu lotniczego a gospodarką regionu może być także dokonywana na podstawie innych parametrów. Zaliczyć do nich można między innymi: promocję regionu za pomocą transportu lotniczego, zaangażowanie władz regionalnych w działalność portu lotniczego oraz wpływ na uruchamianie nowych połączeń.

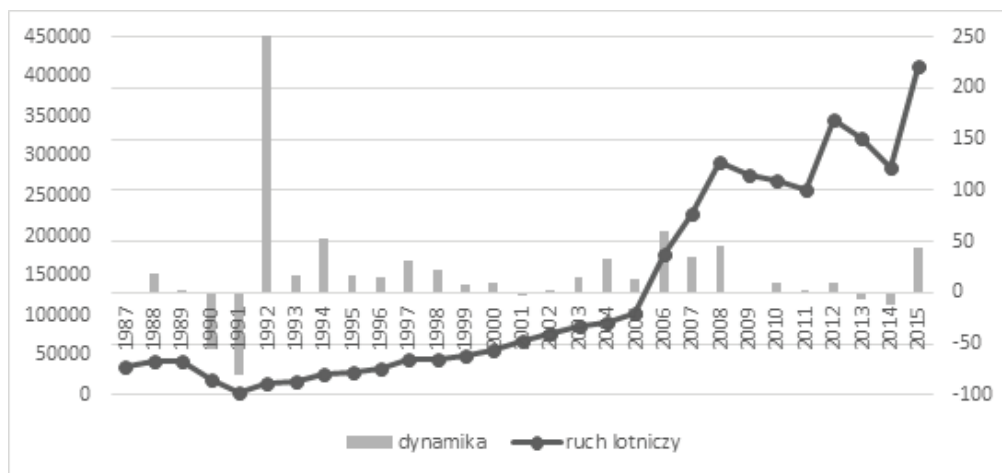
Zatem badania nad zależnością transportu lotniczego i regionu należy prowadzić, obejmując szeroki zakres czynników kształtujących te zależności. Z punktu widzenia portu lotniczego badania winny obejmować określenie profilu pasażera korzystającego z usług danego portu lotniczego.

CHARAKTERYSTYKA PORTU LOTNICZEGO SZCZECIN

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność” jest jednym z regionalnych portów lotniczych w Polsce. Obsługuje on ruch krajowy i międzynarodowy, posiada kod IATA: SZZ i kod ICAO: EPSC. Jest zlokalizowany 33 km na północny wschód od centrum Szczecina, przy drodze krajowej nr 6 łączącej zachodnią granicę Polski z Trójmiastem. Ocenia się, iż w obszarze oddziaływania portu lotniczego mieszka około 1,6 mln mieszkańców. Należy zauważyć, iż część obszaru zlokalizowana jest na terenie oddziaływania portów lotniczych w Berlinie. Port lotniczy jest spółką prawa handlowego. Udziałowcami są gminy Szczecin (33,39%) i Goleniów (3,35%) oraz przedsiębiorstwo PPL (49,74%). Spółka od 2001 roku zarządza infrastrukturą lotniczą w Goleniowie. W jej skład wchodzi:

- droga startowa o parametrach: 2500 x 60 m, z systemem ILS kat. I, o przepustowości 10 operacji lotniczych na godzinę;
- cztery pływy postojowe dla samolotów o łącznej powierzchni 66,5 m²;
- terminal pasażerski o powierzchni 2,6 tys. m².

W wyniku liberalizacji rynku usług lotniczych nastąpił dynamiczny wzrost obsługi pasażerów. W 2015 roku port lotniczy zajął piąte miejsce w rankingu dynamiki wzrostu ruchu lotniczego w stosunku do 2014 roku. Szczeciński port osiągnął dynamikę na poziomie 44%, obsługując 412 tys. pasażerów.



Rysunek 3. Ruch lotniczy oraz dynamika ruchu lotniczego w latach 1987–2015

Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Tabela 2. Operacje lotnicze, obsługa cargo i poczty w porcie lotniczym w Szczecinie w latach 2001–2015

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Operacje lotnicze	6415	6424	7687	7972	7702	7908	9790	11808	11009	11258	10395	6476	11152	8253	8326
Cargo (t)	151,73	242,06	340,8	236,57	208,32	176,66	1235,88	488,56	181,37	118,56	142,93	77,57	40,79	21,4	65,95
Poczta (t)	184,27	212,74	277,34	342,26	466,95	487,6	480,09	624,33	692,62	610,47	659,71	658,86	580,12	527,7	425,71

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.

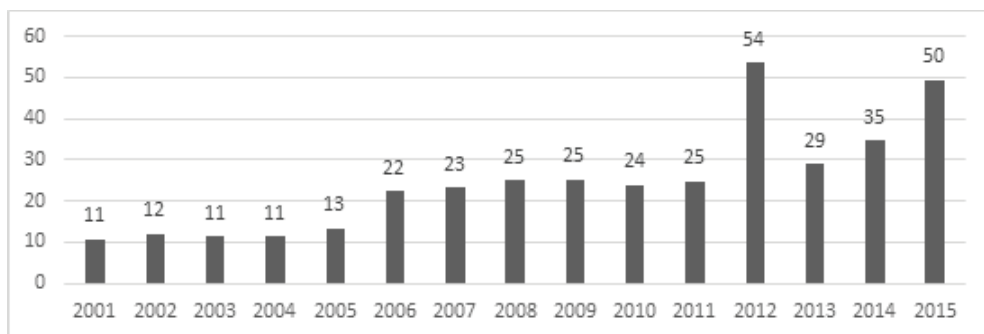
Efektywność wykorzystania statków powietrznych przedstawiono na rysunku 4.

Duży współczynnik – 50 osób przypadających na jedną operację lotniczą – świadczy o coraz bardziej efektywnym wykorzystaniu samolotów. Zatem przewoźnicy lotniczy dostosowują ruch lotniczy do przewidywanego popytu. Jednak w odniesieniu do Polski współczynnik ten wyniósł ogółem w 2015 roku 107, a w 2014 roku – 100.

Udział portu lotniczego w Szczecinie w ogólnej obsłudze ruchu pasażerskiego w latach 1987–2015 kształtował się w przedziale 0,16–1,42%. Jest to współczynnik bardzo niski i wynika on z bezpośredniego oddziaływania konkurencyjnych portów w Berlinie. W 2014 roku szczeciński port zanotował ponad 20-procentowy udział rynkowy w zakresie obsługi pasażerów w ruchu krajowym, a w 2015 roku tylko 16-procentowy.

Obecnie z Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów pasażerowie mają możliwość rozpoczęcia bezpośredniej podróży do 10 destynacji w ruchu regularnym (Warszawa, Oslo Gardemoen, Oslo Rygge, Oslo Torp, Stavanger, Bergen, Londyn Stansted, Londyn Luton, Dublin oraz Liverpool).

W 2015 roku pasażerowie rozpoczynający podróż w Szczecinie najczęściej podróżowali do Londynu – 73 176 osób. Destynacje londyńskie (Stansted i Luton) wygenerowały w 2015 roku ponad 145 tys. obsługowanych pasażerów, tj. ponad 36% regularnego ruchu.



Rysunek 4. Liczba pasażerów w przeliczeniu na jedną operację lotniczą w Porcie Lotniczym Szczecin w latach 2001–2015

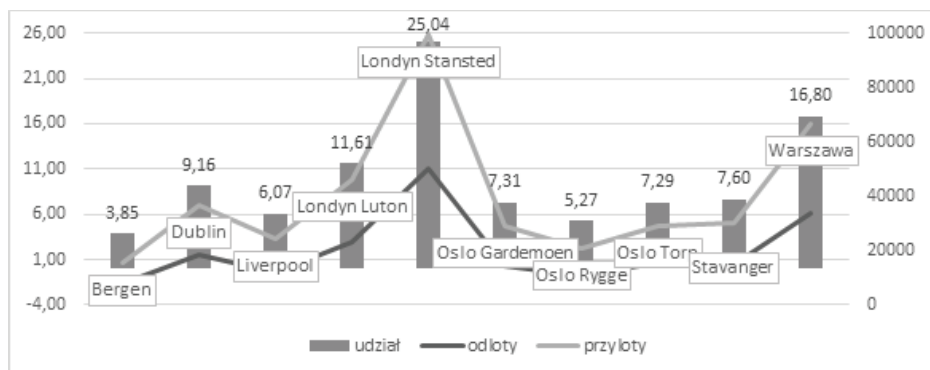
Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.

Tabela 3. Obsługa pasażerów w Porcie Lotniczym Szczecin w ruchu niskokosztowym, krajowym i czarterowym w latach 2007–2015

Obsługa pasażerów w ruchu	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
niskokosztowym	117 613	172 038	148 426	125 138	142 781	170 173	225 563	202 275	330 635
krajowym	97 650	86 551	81 554	92 218	83 423	124 584	77 505	65 314	66 742
czarterowym	18 537	40 074	67 098	62 546	32 498	28 125	21 350	20 874	8306

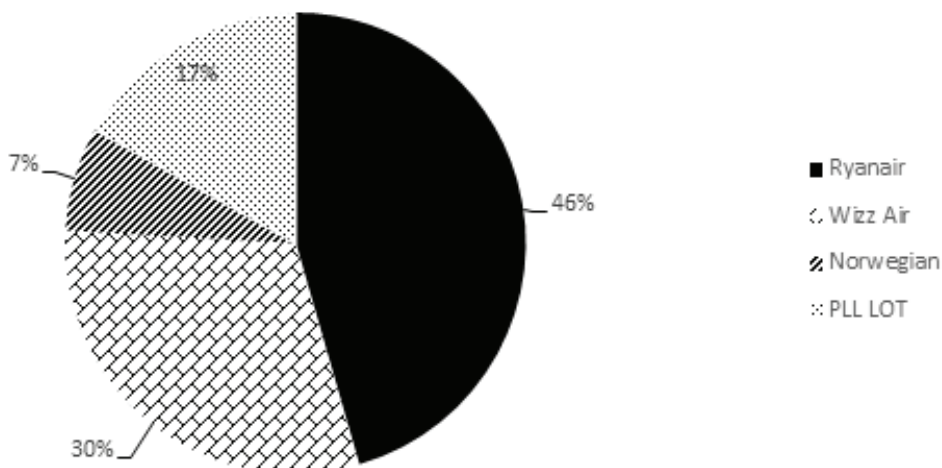
Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Portu Lotniczego Szczecin.

Głównym przewoźnikiem funkcjonującym w Szczecinie jest Ryanair. W 2015 roku realizował on połączenia na trasach do Dublina, Liverpool, Londyn Stansted, Oslo Rygge. Węgierski przewoźnik Wizz Air obsługiwał trasy do: Bergen, Londyn Luton, Oslo Torp i Stavanger, natomiast Norwegian do Oslo Gardemoen, a PLL LOT do Warszawy.



Rysunek 5. Destynacje docelowe w ruchu regularnym w porcie Lotniczym Szczecin w 2015 r.

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.



Rysunek 6. Udział przewoźników lotniczych w porcie lotniczym w Szczecinie w 2015 r.

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.

Jednym ze wskaźników oceny funkcjonowania przedsiębiorstw transportu lotniczego jest współczynnik wykorzystania miejsc w samolocie (*load factor*). W PLL LOT w 2013 roku wyniósł on około 78%. Współczynnik ten dla rynku polskiego kształtuje się na poziomie 83% (Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2015). W zależności od obsługiwanego segmentu rynku i relacji *load factor* na trasach do i z Polski mieści się w przedziale 65–95%.

Tabela 4. Podaż miejsc w samolotach startujących z Portu Lotniczego Szczecin w 2015 r.

Przewoźnik	Destynacja	Liczba połączeń w tygodniu	Tygodniowa podaż miejsc	Roczna podaż miejsc	Liczba odprawionych pasażerów w Szczecinie	Load factor
Ryanair	Dublin	2	378	19 656	18 184	92,51
	Liverpool	2	378	19 656	12 181	61,97
	London Stansted	7	1323	68 796	49 917	72,56
	Oslo Rygge	2	378	19 656	10 499	53,41
Wizz Air	Bergen	2	360	18 720	7623	40,72
	Londyn Luton	3	540	28 080	23 259	82,83
	Oslo Torp	2	360	18 720	15 229	81,35
	Stavanger	2	360	18 720	15 128	80,81
Norwegian	Oslo Gardermoen	2	378	19 656	14 355	73,03
PLL LOT	Warszawa	18	1440	74 880	33 676	44,97
Port Lotniczy Szczecin				306 540	200 051	65,26

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.

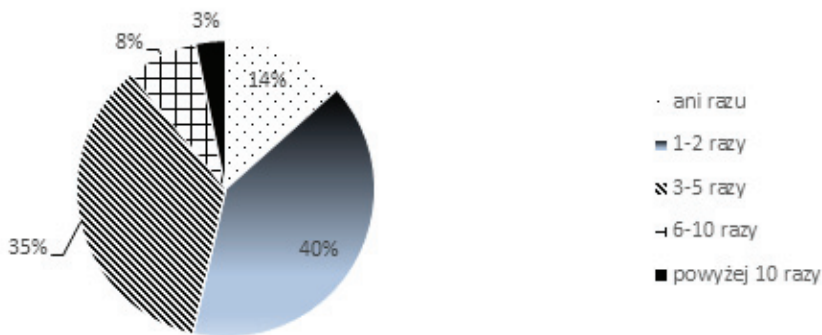
Dla Portu Lotniczego Szczecin obliczony *load factor* wynosi około 65%. Tak niski wskaźnik przede wszystkim wynika z pozycji konkurencyjnej szczecińskiego portu, niskiej podaży usług i odpowiednio wysokich cen biletów lotniczych.

Port lotniczy w Szczecinie funkcjonując w obszarze oddziaływania portów berlińskich powinien określić profil swoich pasażerów. Jest to szczególnie istotne podczas rozmów z potencjalnym przewoźnikami chcącymi uruchomić połączenia ze Szczecina.

PROFIL PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z USŁUG TRANSPORTU LOTNICZEGO W SZCZECINIE

Na podstawie przeprowadzonych badań marketingowych w porcie lotniczym w Szczecinie określono profil pasażerów korzystających z niego. Dobór próby był losowy, badaniu poddano co czwarte go pasażera udającego się do kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym. W wyniku otrzymanych danych stwierdzono, że 28% badanych pasażerów jako port docelowy wybrało Warszawę, 14% podróżowało do Londynu, Dublinu i Oslo.

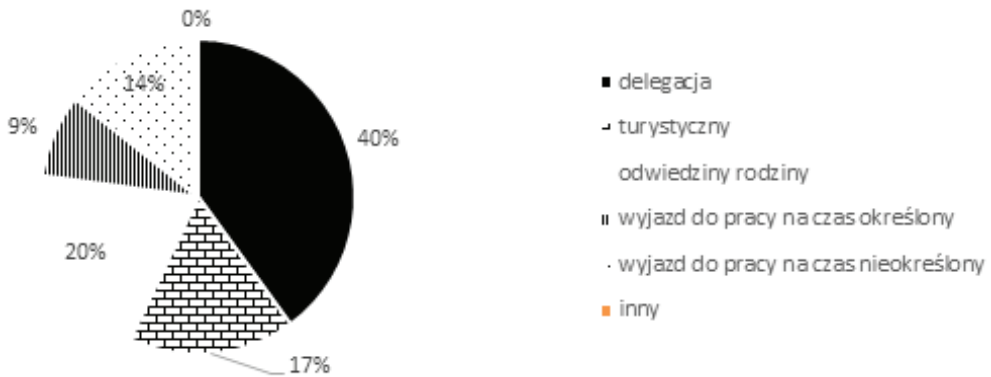
45% badanych wybrało jako przewoźnika Ryanair, 40% – PLL LOT, a pozostali pasażerowie skorzystali z usług Wizz Air. Dla 11% badanych realizowana podróż była pierwszą podróżą w życiu, natomiast 89% badanych korzystało już wcześniej z transportu lotniczego, głównie z przewoźników Wizz Air i PLL LOT.



Rysunek 7. Częstotliwość korzystania z transportu lotniczego w ciągu ostatnich 12 miesięcy

Źródło: badania pierwotne.

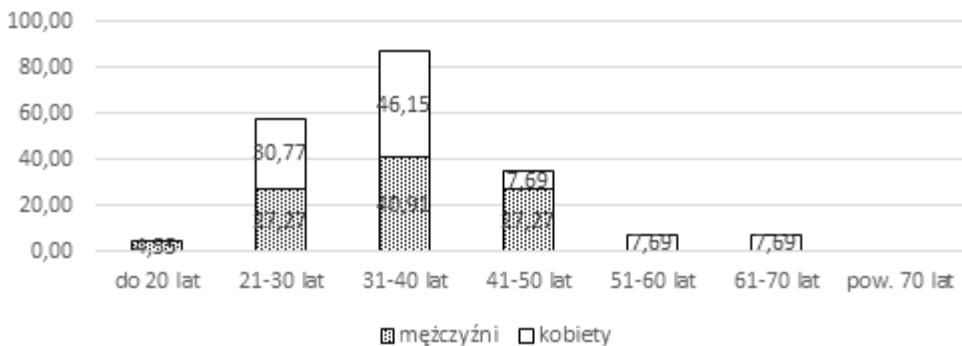
40% badanych korzystało w ostatnim roku z transportu lotniczego 1–2 razy, 35% od 3–5 razy, zaś 14% badanych nie korzystało z transportu lotniczego w ciągu ostatniego roku.



Rysunek 8. Charakter podróży pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie

Źródło: badania pierwotne.

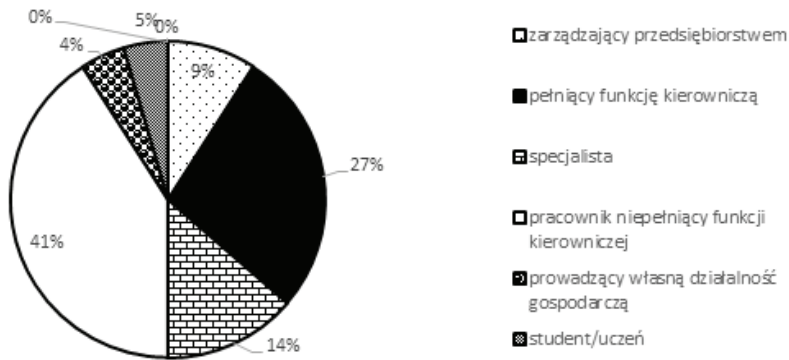
40% badanych pasażerów podróżowało służbowo. Były to połączenia do Warszawy (ponad 70%). 20% badanych podróżowało w celu spotkania się z rodziną, głównie do Wielkiej Brytanii. Cel turystyczny zadeklarowało 17%, a wyjazd do pracy 23%. Ten ostatni segment podróżował głównie do Skandynawii, Wielkiej Brytanii i Irlandii. Pasażerami korzystającymi z portu lotniczego w Szczecinie byli przede wszystkim mężczyźni. Stanowili oni 62% badanych.



Rysunek 9. Struktura wiekowa badanych pasażerów

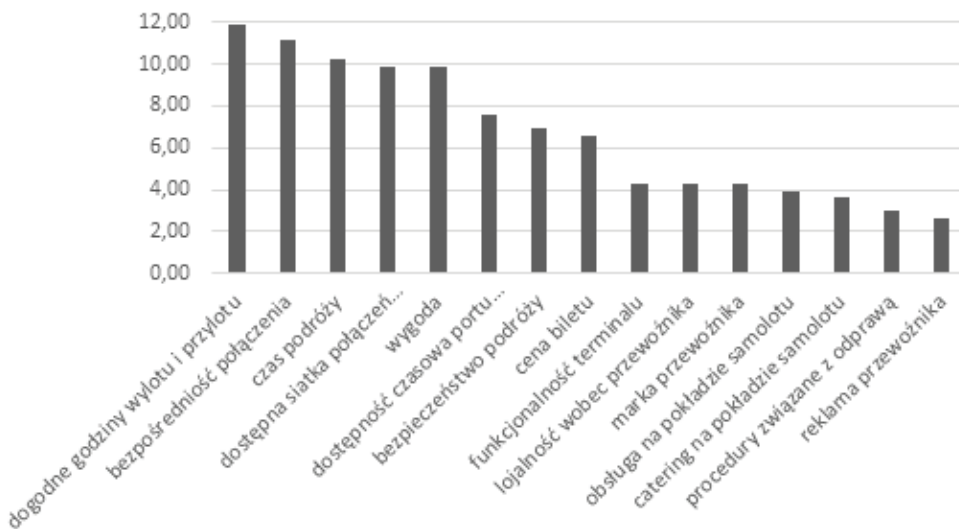
Źródło: badania pierwotne.

Najwięcej pasażerów, którzy korzystali z usług portu lotniczego w Szczecinie, było w wieku 31–40 lat. Drugą dominującą grupą byli podróżni w wieku 21–30 lat. Należy zauważyć, że mężczyźni w wieku powyżej 50 lat nie zostali wylosowani do badania.



Rysunek 10. Status społeczno-zawodowy pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie

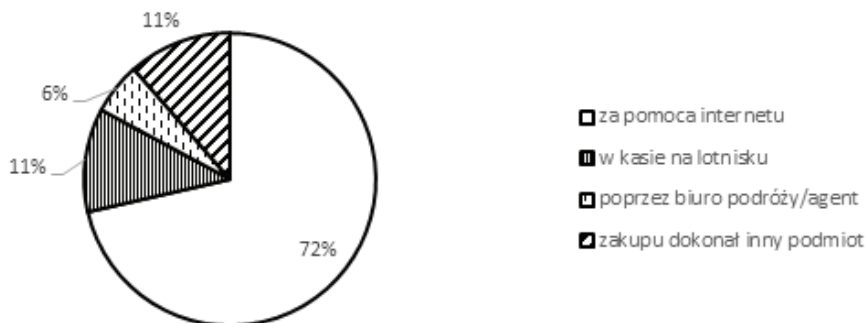
Źródło: badania pierwotne.



Rysunek 11. Czynniki zachęcające do wybrania transportu lotniczego przez pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie

Źródło: badania pierwotne.

Badani pasażerowi w najwyższym stopniu ocenili dogodne godziny przylotu i wylotu jako czynnik mający wpływ na wybór usługi lotniczej. Ponadto zdecydowany wpływ mają także: bezpośredniość połączenia, czas podróży w relacji „drzwi–drzwi”, dostępna siatka połączeń przewoźnika oraz wygoda. Do czynników, które w najmniejszym stopniu zachęcają do wyboru usługi lotniczej, pasażerowie zaliczyli catering, procedury związane z odprawą i reklamę przewoźnika.



Rysunek 12. Sposób zakupu biletów przez pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie
Źródło: badania pierwotne.

W 72% badani pasażerowie dokonali zakupu biletu lotniczego za pomocą internetu, tylko 11% w kasie na lotnisku (były to osoby podróżujące służbowo do Warszawy). Natomiast głównym sposobem dokonania odprawy była strona internetowa przewoźnika lotniczego.

Powyższe dane są niezbędne dla określenia potrzeb potencjalnych pasażerów. Wraz z innymi elementami ekonomicznymi pozwalają one oszacować potencjalny popyt i wprowadzić niezbędne narzędzia w celu pozyskania nowych pasażerów.

PODSUMOWANIE

Funkcjonowanie regionalnego transportu lotniczego na Pomorzu Zachodnim oparte jest na funkcjonowaniu portu lotniczego w Szczecinie. Biorąc pod uwagę *catchment area* Szczecina należy zauważyć, iż 1/3 obszaru leży także w strefie oddziaływania portów lotniczych w Berlinie. Taka sytuacja powoduje konkurencję pomiędzy portem polskim a niemieckimi. Dlatego ważną rolę we wzmacnianiu pozycji portu w Szczecinie i jego znaczenia w krajowym systemie transportu lotniczego należy przypisać kształtowaniu dostępności transportu lotniczego. Sprawnie funkcjonujący system dowozowo-odwozowy przyczynia się do powiększenia obszaru oddziaływania portu lotniczego, a co za tym idzie – zwiększenia liczby potencjalnych pasażerów. To właśnie wzrost liczby obsługiwanych pasażerów przyczynia się do rozwoju ekonomicznego regionu. Zatem port lotniczy w Szczecinie, chcąc poprawić swoje dotychczasowe wyniki operacyjne, powinien badać zachowania pasażerów.

Na podstawie przeprowadzonych badań należy wyróżnić dwa podstawowe segmenty rynku korzystające z usług portu lotniczego. Pierwszy segment jest reprezentowany przez pasażerów udających się w podróż służbową do Warszawy, a drugi reprezentowany przez pasażerów odbywających podróże do Skandynawii i Wielkiej Brytanii. Zarówno pierwszy, jak i drugi segment rynku zgłasza pod adresem przewoźników oczekiwania w zakresie dogodnych godzin przylotu i wylotu oraz bezpośredniości połączeń.

Podsumowując, należy stwierdzić konieczność przeprowadzania dalszych, systematycznych badań nad rozwojem systemu transportu lotniczego. Badania takie winny być oparte na współpracy operatorów lotniczych z instytucjami naukowymi. Wyniki przeprowadzonych badań naukowych powinny stanowić podstawę dla rozwoju przedsiębiorstw transportu lotniczego.

LITERATURA

- Airport Industry* (2014). Connectivity report, ACI.
- Aviation Benefits Beyond Borders* (2014). Oxford Economics dla ATAG.
- Burghouwt, G., Redondi, R. (2013). Connectivity in Air Transport Networks. An Assessment of Models and Applications. *Journal of Transport Economics and Policy*, 47 (1), 37–41.
- Burghouwt, G., Veldhuis, J. (2006). The Competitive Position of Hub Airports in Transatlantic Market. *Journal of Air Transportation*, 11 (1), 106–130.
- Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Danesi, A. (2006). Measuring Airline Hub Timetable Co-ordination and Connectivity: Definition of a New Index and Application to a Sample of European Hubs. *European Transport*, 34, 54–74.
- Dennis, N. (1994a). Airline Hub Operations in Europe. *Journal of Transport Geography*, 2 (4), 219–233.
- Dennis, N. (1994b). Scheduling Strategies for Airline Hub Operations. *Journal of Transport Management*, 1 (2), 131–144.
- Dennis, N., Doganis, R. (1989). Lessons in Hubbing. *Airline Business*, 3, 42–47.
- Kozłak, A. (2012). *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Malighetti, P., Palesi, S., Redondi, R. (2008). Connectivity of the European Airport Network: „Self-help Hubbing” and Business Implications. *Journal of Air Transport Management*, 14 (2), 53–65.
- Mańkowska, M. (2013). The Areas of Competition and Planes of Cooperation in the Polish Passenger Transport Market (Sea, Rail and Air Transport). *Logistics and Transport*, 20 (4).
- Mańkowska, M., Mańkowski, T. (2013). Możliwości integracji transportu kolejowego i lotniczego na przykładzie portu lotniczego Szczecin-Goleniów. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 778, *Problemy Transportu i Logistyki*, 22, 122–125.
- Marciszewska, E., Kaliński, D. (2009). Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego. W: A. Barski, W. Fabirkiewicz, C. Jarosz (red.), *Rozwój lotnictwa w regionach* (s. 5–9). Toruń: Wyd. Adam Marszałek.
- Materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.
- Palesi, S., Redondi, R., Malighetti, P. (2010). A Comparative Study of Airport Connectivity in China, Europe and US: Which Network Provides the Best Service for Passengers? *Transportation Research*, 42 (2), 198–200.
- Pearce, B. (2014). *Adding Value Despite Difficult Business Conditions*. IATA.
- Tłoczyński, D. (2014). Accessibility jako instrument kształtowania polskiego rynku usług transportu lotniczego. W: J. Sokołowski, A. Żabiński (red.), *Problemy ekonomii, polityki ekonomicznej i finansów publicznych* (s. 371–381). Wrocław: Wyd. UE we Wrocławiu.
- Tłoczyński, D. (2016). *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*. Gdańsk: Wyd. UGd.
- Veldhuis, J. (1997). The Competitive Position of Airline Networks. *Journal of Air Transport Management*, 3 (4), 181–182.
- Veldhuis, J., Kroes, E. (2002). *Dynamics in Relative Network Performance of the Main European Hub Airports*. Cambridge: „Proceeding of the European Transport Conference”, 106–130.
- Wołek, M. (2009). Transport kolejowy w obsłudze portów lotniczych. Europejskie studia przypadków. *Logistyka*, 3, 1–12.

SZCZECIN AIRPORT IN SCIENTIFIC RESEARCH

- ABSTRACT** | The importance of air transport as part of the global transport system results from the use of its advantages and characteristic properties for the development of economic, political, scientific, technological and cultural cooperation and for the development of tourism. The article analyzes data from primary and secondary sources concerning the functioning of the regional airport in Szczecin. The operating results and the analysis of passenger profile are important elements in shaping the strategy of the airline company. They also affect the region's economy. The article presents the results of primary research conducted at the airport in Szczecin. They were carried out by personal interview with every fourth passenger heading to security checks. The conclusions and then properly presented profile of the passenger are essential to attract new carriers, to improve operational results, and this in turn contributes to the further economic development of the region.
- KEYWORDS** | air transport, airport, Szczecin, passenger

Translated by Dariusz Tłoczyński

ZMIANY W ŚWIATOWYM TRANSPORCIE LOTNICZYM W SEGMENTCIE TURYSTYCZNYM W LATACH 2008–2015

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R40

Jan A. Wendt

Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl

Tomasz Wiskulski

Wydział Turystyki i Rekreacji, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku
e-mail: tomasz.wiskulski@awf.gda.pl

STRESZCZENIE

Transport lotniczy odgrywa niezaprzeczalnie olbrzymią rolę w rozwoju turystyki, jednego z najszybciej rozwijających się współcześnie sektorów gospodarki. Jego rola w przewozach pasażerskich wzrosła jeszcze bardziej wraz z pojawieniem się przewozów czarterowych oraz tanich linii lotniczych. Celem niniejszego opracowania jest ukazanie zmian w wielkości lotniczego ruchu pasażerskiego na największych lotniskach świata. W celu prezentacji jego znaczenia w turystyce przedstawiono zmiany wielkości międzynarodowego ruchu pasażerskiego. Celem artykułu jest również pokazanie zmian w lotniczych przewozach turystycznych związanych z wychodzeniem światowej gospodarki z kryzysu. Dla jego realizacji wybrano analizę zmian ruchu pasażerskiego ogółem i ruchu międzynarodowego. Przedstawiono także zmiany w ruchu w największych turystycznych portach lotniczych świata. Dla ukazania wpływu czynników politycznych wybrano analizę zmian wielkości ruchu pasażerskiego na lotniskach w Egipcie, Maroku i Tunezji.

Przeprowadzona analiza prowadzi do wniosku, że wyraźne widoczne jest większe zróżnicowanie geograficzne portów o największym międzynarodowym ruchu pasażerskim w stosunku do lotnisk o największym ruchu ogółem. Wśród tych ostatnich, poza pojawieniem się nowych portów lotniczych z Azji, tradycyjnie dużą grupę stanowią porty ze Stanów Zjednoczonych. Wśród 20 największych portów lotniczych świata najbardziej wzrosła liczba pasażerów na lotniskach w Dubaju, Singapurze i Stambule, a w ruchu międzynarodowym w portach lotniczych Kuala Lumpur, Stambule i Taipei.

SŁOWA KLUCZOWE

porty lotnicze, transport lotniczy, turystyka, międzynarodowy ruch pasażerski

WPROWADZENIE

Transport lądowy ma olbrzymie znaczenie w ruchu turystycznym, lecz ze względu na specyfikę, własność środków transportu oraz niemożliwe współcześnie ilościowe ujęcie wielkości ruchu pasażerskiego umyka on wszelkim analizom i badaniom. Wprawdzie można podejmować próby szacowania wielkości ruchu pojazdów samochodowych, jednak bez szczegółowych badań niemożliwe jest stwierdzenie ani motywacji podejmowanych wyjazdów, ani liczby pasażerów, ani tym bardziej ich końcowej destynacji. Natomiast analiza istniejącej infrastruktury w transporcie drogowym pozwala jedynie na ocenę potencjalnej dostępności turystycznej (Wendt, 2011). Dlatego nie ujmując roli i znaczenia lądowym i wodnym środkiem transportu, współcześnie w badaniach ruchu turystycznego największe znaczenie ma transport lotniczy (Ilieş, Wendt, 2015), zwłaszcza miast o dużym potencjalne turystycznym (Gądek-Hawlena, 2012). Jego rola wzrosła jeszcze bardziej wraz z rozwojem przewozów czarterowych i po pojawieniu się na rynku lotniczym tanich linii pasażerskich, takich jak Ryanair czy Wizz Air, lub tanich linii lotniczych tworzonych przez wielkie światowe linie lotnicze. Jest to tym bardziej widoczne ze względu na fakt, iż rozwój transportu lotniczego, jak rzadko która działalność transportowa, jest współzależny od ogólnych przemian i trendów rozwoju światowej gospodarki, a tempo wzrostu rynku transportu lotniczego silnie oddziałuje na gospodarczy rozwój świata (Tłoczyński, 2013).

Celem podjętej analizy jest ukazanie zmian w lotniczych przewozach turystycznych związanych z wychodzeniem światowej gospodarki z kryzysu. Za jego początek powszechnie uznawane jest załamanie na rynkach finansowych w Stanach Zjednoczonych w 2007 roku, wpłynął on na całą światową gospodarkę, w tym także na wielkość ruchu turystycznego. Z tego względu analiza zmian w światowym transporcie lotniczym w segmencie turystycznym obejmuje lata 2008–2015, zaczynając od roku, w którym pojawiły się pierwsze wyraźne skutki załamania gospodarki. W kolejnych latach następował stopniowy wzrost przewozów lotniczych w segmencie turystycznym załamany dopiero wydarzeniami „arabskiej wiosny” oraz atakami turystycznymi w Europie i na Bliskim Wschodzie.

Tabela 1. Ranking największych światowych przewoźników (mln pasażerów)

Miejsce 2008/2015	Linia lotnicza	Kraj	2008	2009	2011	2013	2015
1/1	American	USA	86,4	85,7	86,0	86,8	146,5
4/2	Southwest	USA	101,9	101,3	110,6	115,3	144,6
2/3	Delta Air	USA	106,1	108,6	113,7	120,6	138,8
8/4	China South.	Chiny	58,0	66,3	80,5	91,5	109,3
7/5	Lufthansa	Niemcy*	70,5	76,5	100,6	104,6	107,7
5/6	Ryanair	Irlandia	58,6	66,5	76,4	81,4	101,4
3/7	United	USA	86,4	81,4	50,5	90,2	95,4
9/8	Air France	Francja**	73,8	71,4	75,8	77,3	79,0
6/9	China Eastern	Chiny	37,2	44,0	68,7	62,6	75,1
10/10	Easyjet	Wlk. Brytania	43,7	45,2	61,3	58,4	58,6

* Lufthansa Group – Niemcy, Austria, Szwajcaria, Belgia.

** Air France razem z KLM – Francja, Holandia.

Źródło: opracowanie własne na podst. danych linii lotniczych, US Department of Transportation... oraz Global Air Traffic...

Dla porządku należy dodać, iż w tym rankingu wiele towarzystw lotniczych występuje razem z wykupionymi lub stworzonymi przez siebie regionalnymi liniami. I tak, Lufthansa występuje

razem z Lufthansa Regional i Germanwings, Delta Airlines wraz z Delta Connection, United Airlines razem z United Express, Easyjet z Easy Jet Switzerland oraz Air China z Shanghai Airlines i China United Airlines.

Do największych światowych przewoźników należą linie w Stanach Zjednoczonych i sojusze lotnicze z udziałem przewoźników z USA. Z punktu widzenia wielkości przewozów i pracy przewozowej liczonej jako iloczyn liczby pasażerów i odległości (lub liczby ton przewiezionego towaru i odległości) największe przewozy lotnicze mają miejsce na rynku amerykańskim.

NAJWIĘKSZE PORTY LOTNICZE ŚWIATA

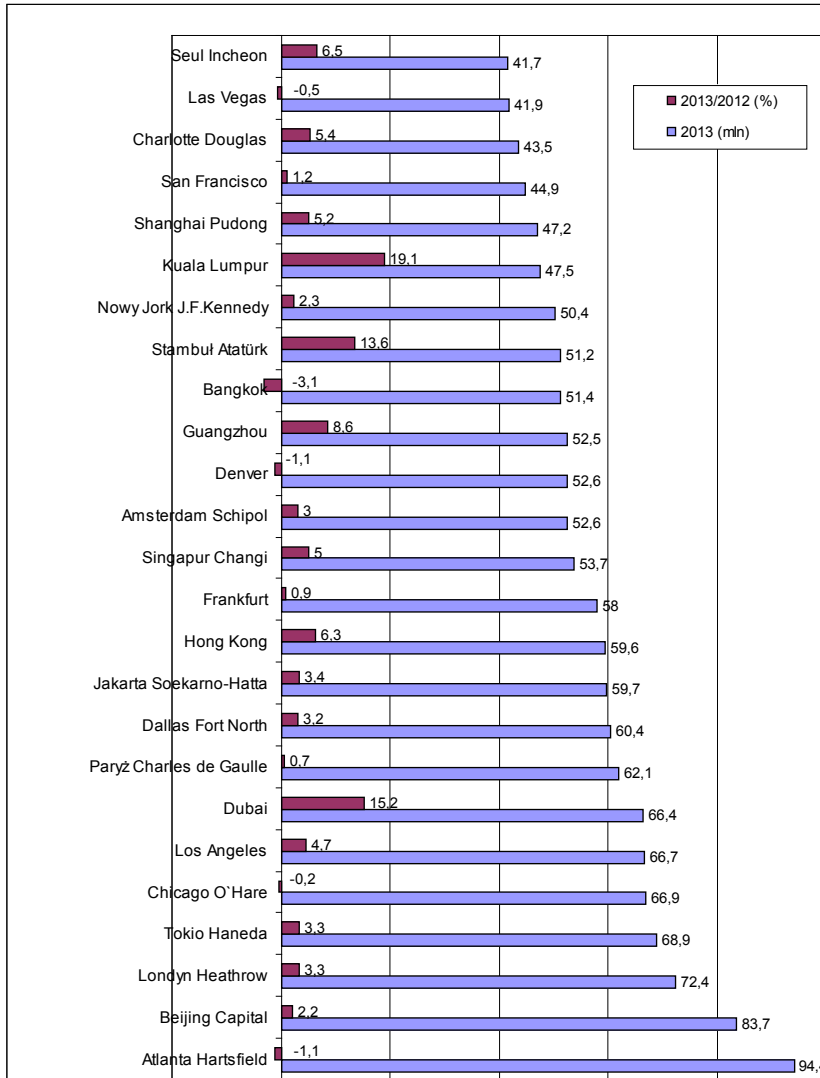
O dominacji amerykańskiej w przewozach pasażerskich świadczy także fakt, iż wśród 50 największych portów lotniczych świata jeszcze w 2012 roku 18 stanowiły porty amerykańskie, 7 porty chińskie, po 2 znajdowały się w Niemczech, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Indiach, Japonii i Australii. Ten wynik i tak jest znacząco dobry dla portów lotniczych spoza Stanów Zjednoczonych, gdyż w końcu XX wieku porty lotnicze USA dominowały w rankingach liczby obsłużonych pasażerów. Podobne proporcje z 30–40-procentowym udziałem portów lotniczych USA zachodzą dla 20 największych portów lotniczych świata w latach 2012–2015 (rys. 1 i tab. 2).

W tabeli 2 bez przeprowadzenia dokładnych badań ankietowych nie jest możliwe wydzielenie ruchu pasażerskiego od typowo turystycznego, jednak pokazuje ona wielkość przewozów i w ten sposób obrazuje potencjał w transporcie turystycznym. W pierwszej dziesiątce portów lotniczych z największą liczbą pasażerów dominują lotniska amerykańskie (4), jednak w ich przypadku wielkość przewozów przede wszystkim wynika z potencjału amerykańskiego rynku wewnętrznego.

Tabela 2. Największe lotniska świata w latach 2008–2015 (ruch pasażerski ogółem)

Miejsce 2008/2015	Port lotniczy	Kraj	2008 [mln]	2013 [mln]	2015 [mln]	2015/2008 [%]
1/1	Atlanta Hartsfield Int.	USA	90,0	94,4	101,5	113
2/2	Beijing Capital Int.	Chiny	55,8	83,7	89,9	161
9/3	Dubai Int.	ZEA	37,4	66,4	78,0	209
5/4	Chicago O'Hare	USA	69,4	66,9	76,9	111
4/5	Tokio Haneda	Japonia	66,7	68,9	75,3	113
3/6	Londyn Heathrow	Wlk. Brytania	67,1	72,4	75,0	112
6/7	Los Angeles	USA	59,8	66,7	74,7	125
12/8	Hong Kong Int.	Chiny	47,9	59,6	68,3	143
7/9	Paryż Charles de Gaulle	Francja	60,9	62,1	65,8	108
8/10	Dallas Fort North Int.	USA	57,1	60,4	64,1	112
18/11	Atatürk Istambuł Int.	Turcja	26,7	51,2	61,8	231
11/12	Frankfurt Int.	Niemcy	53,5	58,0	61,0	114
21/13	Shanghai Pundong	Chiny	28,2	47,2	60,1	213
14/14	Amsterdam Schiphol	Holandia	47,4	52,6	58,3	123
19/15	Nowy Jork J.F. Kennedy	USA	47,8	50,4	56,8	119
13/16	Singapur Changi	Singapur	37,7	53,7	55,4	147
16/17	Guangzhou Baivun	Chiny	33,4	52,5	55,2	165
10/18	Soekarno-Halta, Jakarta	Indonezja	32,2	59,7	54,1	168
15/19	Denver Int.	USA	51,2	52,6	54,0	105
17/20	Bangkok Suvarnabhumi	Tajlandia	38,6	51,4	52,8	137

Źródło: opracowanie własne na podst. danych ATR (2009–2016), danych z portów lotniczych oraz www.aci.aero/data-centre/annual-traffic-data.



Rysunek 1. Zmiany w ruchu pasażerskim w portach lotniczych świata w latach 2012–2013

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z portów lotniczych oraz www.aci.aero/data-centre/annual-traffic-data.

Kolejne porty lotnicze, tak w Londynie, Pekinie, Paryżu czy Tokio, to porty w stolicach największych pod względem gospodarki państw z wyjątkiem Niemiec, w których rolę głównego portu lotniczego ze względu na wcześniejszy podział Berlina pomiędzy dawne wschodnie i zachodnie Niemcy pełni Frankfurt nad Menem. Hongkong i Dubaj dopełniają dziesiątkę największych lotnisk. Obydwa porty lotnicze przodują także w przewozach międzynarodowych (tab. 3). Z grupy największych lotnisk w 2008 roku w porównaniu do 2015 roku wypadły porty lotnicze w Houston, Las Vegas, Phoenix i Orlando oraz Madrycie, a w ich miejsce pojawiły się odnotowujący niezwykle rozwój Dubaj, a także Stambuł, Shanghai, Guangzhou i Dżakarta.

MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERSKI

W kolejnym zestawieniu 20 największych portów lotniczych świata pod względem liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym widać wyraźne różnice w porównaniu do lotnisk z największym pasażerskim ruchem ogółem, który obejmuje pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym. W 2008 roku wśród największych pod względem liczby pasażerów ogółem portów lotniczych świata znajdowało się aż 10 portów lotniczych ze Stanów Zjednoczonych, 4 z Europy i 6 z Azji, razem z 9 państw (tab. 2). Natomiast wśród największych portów lotniczych z ruchem międzynarodowym zróżnicowanie geograficzne lotnisk jest znacznie większe. W pasażerskim ruchu lotniczym międzynarodowym w dwudziestce największych portów lotniczych bierze udział 17 państw, w tym tylko jeden port lotniczy z USA. W Europie znajduje się 9 portów lotniczych, a w Azji pozostałe 10 (tab. 3).

Tabela 3. Największe lotniska świata w latach 2008–2015 (międzynarodowy ruch pasażerski)

Miejsce 2008/2015	Port lotniczy	Kraj	2008 pasażerowie [tys.]	2015 pasażerowie [tys.]	2015/2008 [%]
7/1	Dubai Int.	ZEA	36 592	77 453	212
1/2	London Heathrow	Wlk. Brytania	61 345	69 816	114
4/3	Hong Kong Int.	Chiny	47 201	68 071	144
2/4	Paris Charles de Gaulle	Francja	55 804	60 367	108
3/5	Amsterdam Schiphol	Holandia	47 349	58 245	123
8/6	Singapore Changi	Singapur	36 288	54 836	151
5/7	Frankfurt Airport	Niemcy	46 707	53 994	116
6/8	Incheon Int.	Korea Pd.	40 786	48 720	119
10/9	Bangkok Suvarnabhumi	Tajlandia	31 607	43 252	137
14/10	Atatürk Istambuł Int.	Turcja	17 069	42 303	248
18/11	Taoyuan Int. Taipei *	Chiny (Rep.)	12 823	38 104	297
11/12	London Gatwick	Wlk. Brytania	30 433	36 668	120
19/13	Kuala Lumpur Int.*	Malezja	12 217	34 438	282
12/14	Madrid Barajas	Hiszpania	30 135	33 765	112
15/15	Munich Airport	Niemcy	15,478	31 313	202
16/16	Doha Int.**	Katar	15 719	30 906	197
9/17	Narita Int. (Tokio)	Japonia	32 343	30 547	94
13/18	Nowy Jork JFK	USA	22 044	30 020	136
20/19	Barcelona El Prat	Hiszpania	11 026	29 067	264
17/20	Rzym Fiumicino	Włochy	13 972	28 280	202

* 2009; ** 2010

Źródło: opracowanie własne na podst. danych portów lotniczych oraz ACI (2016).

W 2015 roku w obydwu klasyfikacjach znajdują się lotniska w Amsterdamie, Stambule, Bangkoku, Dubaju, Frankfurcie, Hongkongu, Londynie (Heathrow), Nowym Jorku (FJK), Paryżu (Charles de Gaulle) i Singapurze. Z listy lotnisk z największym ruchem międzynarodowym zniknęły porty amerykańskie. Co ciekawe, nie ma na niej również portów lotniczych z innych niż wymienione powyżej kontynentów, a pojawiły się porty lotnicze obsługujące ruch w stolicach państw azjatyckich oraz więcej portów europejskich. Interesujące są także zmiany miejsc poszczególnych portów w rankingu oraz wielkość wzrostu liczby pasażerów w latach

2008–2015. Największy, prawie trzykrotny przyrost liczby pasażerów odnotował port lotniczy w Taipei na Tajwanie i podobny w Kuala Lumpur, ponad dwukrotny – w Barcelonie, Istambule, Dubaju, Monachium i Rzymie. Najwyżej, o siedem pozycji na liście, awansowały porty w Taoyuan (Taipei) i Dubaju, a największy spadek na liście rankingowej zanotowały lotnisko JFK w Nowym Jorku oraz port lotniczy Narita obsługujący „Wielkie Tokio”.

Z porównania wielkości ruchu pasażerskiego ogółem i międzynarodowego wynika, że takie porty lotnicze, jak w Dubaju, Hongkongu czy Singapurze, obsługują prawie wyłącznie międzynarodowy ruch pasażerski. Również w portach lotniczych Londynu, Paryża i Amsterdamu, wielkich międzynarodowych hubach lotniczych, widać wyraźnie dominację przewozów międzynarodowych, w tym znaczącą część przewozów turystycznych.

LOTNICZY RUCH TURYSTYCZNY NA ŚWIECIE

Znaczenie transportu lotniczego w turystyce jest wyraźnie widoczne przy analizie wielkości ruchu w portach lotniczych w klasycznych, atrakcyjnych turystycznie regionach. Oczywiście i ciekawe, dlatego ujęte w artykule, jest lotnisko w Jeddah (Dżudah) w Arabii Saudyjskiej, położone w pobliżu świętego dla świata islamu miasta – Mekki. Koncentruje się na nim znaczna część ruchu pielgrzymkowego – pielgrzymka do Mekki należy do jednego z pięciu podstawowych obowiązków każdego pobożnego wyznawcy tej religii. Biedniejsi podróżują nawet pieszo, autokarami, promami przez Morze Czerwone, ale zamożniejsi pielgrzymi wybierają mniej męczące połączenia lotnicze. Port lotniczy im. króla Abdulaziza w Jeddah (Dżudda) obsługuje 65 linii lotniczych, które umożliwiają w sezonie loty do 196 portów lotniczych świata.

Znacznie mniejszy ruch turystyczny cechuje Dominikanę – stosunkowo niewielkie pod względem terytorium państwo zwane często turystycznym rajem. Dwa największe porty lotnicze wyspy w Punta Cana i Santo Dominigo obsługują prawie 10 mln pasażerów rocznie. Jeszcze większy ruchu turystyczny notowany jest w centrum ruchu turystycznego Meksyku, w Cancun. Port lotniczy tego regionu turystycznego obsłużył 19,5 mln pasażerów w 2015 roku. Natomiast Jamajka, także jedna z wysp regionu Karaibów, z portem lotniczym Sangster, w stosunkowo niewielkiej miejscowości Montego Bay, przyjmuje i wysyła w podróż 3,8 mln podróżnych.

Tabela 4. Zmiany w ruchu pasażerskim na wybranych kierunkach turystycznych świata [tys.]

Miasto	Kraj	2011	2013	2015	2015/2011 [%]
King Abdulaziz Jeddah	Arabia Saudyjska	21 350	28 581	30 000	141
Antalya	Turcja	25 028	27 004	27 724	111
Cancun	Meksyk	13 022	15 962	19 596	150
Denpasar (Bali)	Indonezja	12 781	15 631	17 046	133
Phuket	Tajlandia	8468	11 342	12 538	148
Punta Cana	Dominikana	4461	5179	6366	143
Dalaman	Turcja	3732	4057	4377	117
Bodrum	Turcja	3388	3631	3877	114
Sangster Montego Bay	Jamajka	3252	3488	3800	117
Santo Domingo	Dominikana	3074	3016	3500	114

Źródło: opracowanie własne na podst. danych portów lotniczych oraz www.aci.aero/data-centre/monthly-traffic-data.

Znacznie większą skalę w ruchu turystycznym odgrywa port lotniczy Denpasar w Indonezji, na jednej z najsłynniejszych i najbardziej atrakcyjnych turystycznie wysp świata – Bali. Ruch pasażerski na tym lotnisku w 2015 roku przekroczył 17 mln pasażerów. Podobny wzrost liczby pasażerów o połowę odnotowało lotnisko w Phuket – jedno z najbardziej znanych lotnisk turystycznych Tajlandii i Punta Cana na Dominikanie, na których w latach 2008–2015 przewozy pasażerskie wzrosły odpowiednio o 48 i 43%, sięgając 12,5 oraz 6,4 mln podróży (tab. 4).

Równie imponujący ruch turystyczny cechował Turcję. Port lotniczy Antalya, położony na Riwierze Tureckiej, z miastem o milionowej liczbie mieszkańców, obsłużył w 2015 roku 27,7 mln pasażerów, a porty Turcji Egejskiej – Bodrum i Dalaman – notują od kilku lat, z niewielką tendencją wzrostu, ruch na poziomie 3,9–4,4 mln podróży.

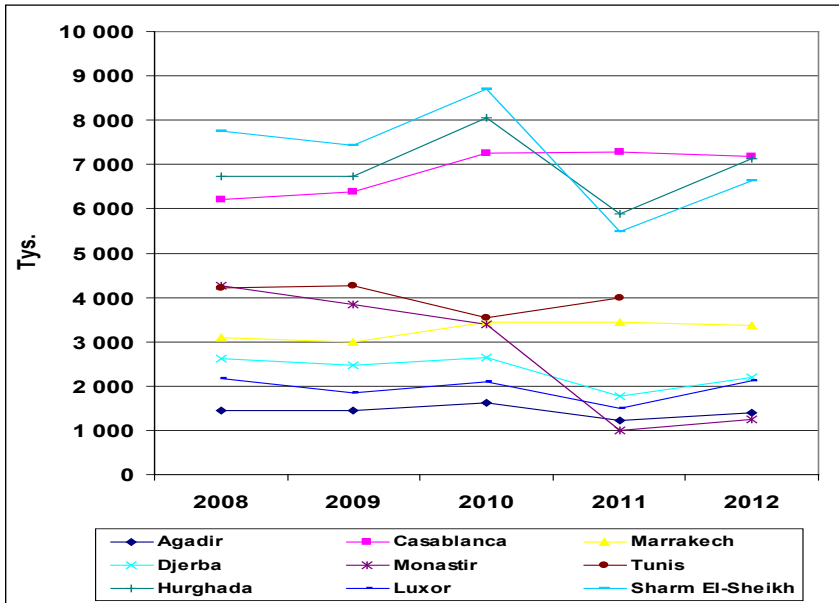
WPŁYW „ARABSKIEJ WIOSNY” NA ZMIANY W LOTNICZYM TRANSPORCIE PASAŻERSKIM W SEGMENTE TURYSTYCZNYM

Znaczenie transportu lotniczego w turystyce jest widoczne na przykładzie klasycznych turystycznych destynacji w krajach Mahrebu, Egipcie, Tunezji i Maroku w Afryce Północnej. Porty lotnicze w Sharm El-Sheikh i Hurghadzie notują ruch pasażerski na poziomie 6–7 mln podróży, a położony w centrum atrakcji turystycznych kraju port lotniczy w Luksorze pomimo tanich połączeń kolejowych i drogowych – na poziomie 2 mln pasażerów. Dane za lata 2009–2012 wyraźnie pokazują zmiany w ruchu lotniczym Egiptu związane z wydarzeniami politycznymi, strajkami i wyborem na prezydenta Muhammeda Mursiego (Abdou, Zaazou, 2013). Rewolucja zwana „arabską wiosną” i kolejne próby reform wraz z odsunięciem od władzy prezydenta Mursiego i przejściem jej przez reżim wojskowy znalazły swojej odbicie w spadku wielkości ruchu pasażerskiego. W przypadku Sharm El-Sheikh o 37% w 2011 roku, a w Hurghadzie o 27% w tym samym okresie. Stabilizacja sytuacji politycznej i powrót turystów widać jednak w kolejnym, 2012 roku (rys. 2).

Podobnie, gdyż ze względu na „jaśminową rewolucję”, kształtują się zmiany w przewozach lotniczych w Tunezji. Wśród wybranych lotnisk, głównych destylacji turystycznych, spadek wielkości ruchu nastąpił w Monastirze, na Djerbie i w Tunisie. Jedynie nowe lotnisko w Enfidha wykazuje wzrost ruchu turystycznego w latach 2009–2011 z 813 tys. do 2,1 mln pasażerów. Na spadku liczby turystów w Afryce Północnej najbardziej skorzystały pozostałe turystyczne kierunki śródziemnomorskie, Turcja i Chorwacja (Wendt, 2012).

Zupełnie inaczej z perspektywy niepokoїв politycznych wygląda sytuacja w Maroku, w którym w miarę demokratyczne i w pewnym stopniu reformatorskie rządy króla Muhammada VI zapewniły krajowi okres stabilizacji politycznej. Na lotniskach w dwóch głównych regionach turystycznych – Agadirze na wybrzeżu Atlantyku i w Marakeszu, dawnej stolicy kraju – liczba pasażerów nie wykazywała tak znaczących fluktuacji jak w Tunezji i Egipcie. Natomiast ośrodek gospodarczy i turystyczny z portem lotniczym w Casablance cechuje wyraźna tendencja wzrostu od 6,2 mln pasażerów w 2009 roku do 7,2 mln pasażerów 4 lata później.

Dla podkreślenia roli i znaczenia transportu lotniczego w turystyce celowa wydaje się analiza wielkości ruchu pasażerskiego na wybranych lotniskach Egiptu – kraju będącego zarówno ze względu na walory antropogeniczne, jak i przyrodnicze częstym celem podróży turystycznych. Poza oczywistym na pierwszym miejscu Kairem, stolicą kraju i znaczącym ośrodkiem ruchu turystycznego z prawie 15 mln pasażerów, na kolejnych trzech miejscach znajdują się typowo turystyczne miejscowości: Sharm el-Sheikh na południu półwyspu Synaj, Hurghada nad Morzem Czerwonym i Luksor położony nad Nilem ze swoimi świątyniami i nekropoliami władców starożytnego Egiptu.



Rysunek 2. Zmiany w transporcie pasażerskim na wybranych kierunkach turystycznych w krajach Maghrebu w latach 2008–2012 [tys. pasażerów]

Źródło: opracowanie własne na podst. danych portów lotniczych oraz Egyptian Holding Company... (2015).

Prosta analiza porównawcza potencjału demograficznego, ekonomicznego i turystycznego tych miejscowości pozwala na stwierdzenie, iż Hurghada, Sharm el-Sheikh oraz Luxor były głównymi ośrodkami ruchu turystycznego w regionie. Ruch pasażerski na poziomie 7 mln pasażerów w porównaniu do niecałych 2 mln w Luksorze wskazuje także na dominację walorów przyrodniczych (tab. 5). Na skutek wydarzeń „arabskiej wiosny” zmalały do kilkudziesięciu tysięcy pasażerów w tak znanych miejscowościach jak Abu Simbel (Ayyad, 2016), a port lotniczy w El-Nohza został zastąpiony przez Borg El-Arab (2015).

Tabela 5. Ruch pasażerski na wybranych lotniskach Egiptu w latach 2008–2014 [tys.]

Port lotniczy	2008	2010	2012	2014
Cairo Int.	14 360	16 148	14 729	14 684
Hurghada Int.	6743	8063	7136	7226
Sharm el-Sheikh Int.	7759	8694	6 625	6239
Luxor Int.	2169	1971	810	611
Borg El Arab	189	712	1975	2507
Alexandria-El Nohza Int.	1163	1029	44	25
Marsa Alam Int.	820	1182	1089	1160
Taba Int.	453	446	282	45
Abu Simbel	634	490	74	11

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z Egyptian Holding Company... (2015).

Składają się na nie wysokie średnie roczne temperatury pozwalające na odpoczynek również w okresie zimowym, ciepłe morze, wspaniałe warunki do nurkowania oraz rafy koralowe. Wszystkie te elementy pozwalają przy relatywnie niskiej cenie na realizację masowej turystyki *sun, sand, sea* (3S) oraz zdecydowanie bardziej ekskluzywnej i wymagającej *entertainment, excitement, education* (3E).

Mniejszy ruch w Luksorze jest też wynikiem dużego udziału w ruchu turystycznym do i z Luksoru zorganizowanego transportu autobusowego. Luksor położony jest w odległości jedynie 4 godzin jazdy od Hurghady, a ze względu na swoje walory w naturalny sposób jest jedną z ciekawszych atrakcji kulturowych dla jednodniowej wycieczki organizowanej przez touroperatorów z Hurghady (Nowak, Wendt, 2010). Wielkość ruchu pasażerskiego w kolejnych dwóch ważnych portach lotniczych nad Morzem Czerwonym – Tabie i Marsa al-Alam – jest już zdecydowanie mniejsza. Hurghada i Sharm el-Sheikh skutecznie wypromowane zostały jako najlepsze kurorty dla masowego turysty europejskiego.

PODSUMOWANIE

Transport lotniczy wykorzystywany w ruchu turystycznym jest jednym z podstawowych czynników kształtujących jego wielkość. W XXI wieku na świecie powstało kilkanaście tanich przewoźników lotniczych, których obecność nie pozostaje bez wpływu na zakres i poziom oferowanych przez tradycyjnych przewoźników usług transportowych. Wejście konkurencji na rynek pozwoliło w krótkim czasie na zmianę postrzegania transportu lotniczego jako środka elitarnego, zamieniając go na środek masowy. Nie bez znaczenia dla wielkości ruchu turystycznego jest fakt, iż cztery pierwsze miejsca na świecie w liczbie pasażerów zajmują przewoźnicy ze Stanów Zjednoczonych. Bez wątplenia jest to największy rynek usług transportu lotniczego na świecie. O dominacji amerykańskiej w przewozach pasażerskich świadczy także fakt, iż wśród 50 największych portów lotniczych świata 18 stanowią porty amerykańskie. Jednocześnie analizując międzynarodowy ruch pasażerski, należy zauważyć, iż spośród 20 największych portów świata znalazł się tylko jeden z USA.

Duże znaczenie dla wielkości ruchu turystycznego posiada turystyka pielgrzymkowa. Ciekawym przykładem jest ujęty w opracowaniu port lotniczy Jeddah w Arabii Saudyjskiej. Jako port lotniczy położony w pobliżu świętego miasta dla islamu – Mekki – w 2015 roku obsłużył prawie 30 mln pasażerów. Drugim interesującym przykładem jest port lotniczy w Antalyi. Jest to główny port turystyczny w Turcji, w którym w 2015 roku zostało odprawionych 27,7 mln pasażerów. Jednak w przypadku tego portu lotniczego zauważalny jest bardziej stabilny wzrost liczby pasażerów niż w przypadku portu w Jeddah.

Ogromne znaczenie w turystyce posiadały porty lotnicze położone w Afryce Północnej. Porty lotnicze w Sharm El-Sheikh i Hurghadzie notują roczny ruch pasażerski na poziomie 6–7 mln podróżnych. Nie bez wpływu na wielkość ruchu turystycznego pozostaje sytuacja polityczna w tej części świata. „Arabska wiosna” spowodowała znaczący spadek liczby pasażerów w portach lotniczych Egiptu i Tunezji. Dopiero po 2012 roku można zauważyć stabilizację i powolny powrót turystów do Egiptu.

LITERATURA

- Abdou, D.S., Zaazou, Z. (2013). The Egyptian Revolution and Post-economic Impact. *Topics in Middle Eastern and African Economies*, 15 (1), 92–115.
- ACI Releases Preliminary World Airport Traffic Rankings (2016).
- Airport Traffic Report (ATR) 2008, 2009. The Port Authority of NY and NJ.
- Ayyad, M.A. (2016). *Tourism Inflow Declines by 45.9% in February: CAPMAS*. Pobrane z: www.dailynew-segypt.com/2016/04/04/tourism-inflow-declines-by-45-9-in-february-capmas.
- Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation – EHCAAC (2015).
- Gądek-Hawlena, T. (2012). Rola transportu lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego w aspekcie rozwoju turystyki miejskiej na przykładzie miasta Krakowa. *Studia Ekonomiczne UE w Katowicach*, 119, 111–119.
- Global Air Traffic & Top Airlines (2016). IATA, IMM International. 28 June 2016. Scheduled Passengers Carried. World Air Transport Statistics, 56–59th Edition. IATA, za lata 2012–2015.
- Ilieş, A., Wendt, J.A. (2015). *Geografia turystyczna. Podstawy teorii i zagadnienia aplikacyjne*. Gdańsk: Wyd. AWFIS w Sopocie.
- Nowak, M., Wendt, J.A. (2010). Hurghada as One of the Major Destination of Polish Tourism. W: J.A. Wendt (red.), *Chosen Problems of Geographical Research in Poland and Romania* (s. 99–109). Oradea, Gdańsk: Editura Universităţii din Oradea.
- Tłoczyński, D. (2013). Kierunki rozwoju transportu lotniczego. *Studia Ekonomiczne*, 143, 381–398.
- US Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics (2008–2015). Pobrane z: https://www.rita.dot.gov/bts/sites/default/files/rita_archives/bts_press_releases/2009/bts019_09/html/bts019_09.html (10.05.2016).
- Wendt, J.A. (2011). *Geografia turystyczna świata*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Wendt, J.A. (2012). Changes of Polish Tourist Flows to the Eastern Adriatic. W: P. Jordan (red.), *Regional Development and Regionalization in the Adriatic Space* (s. 159–165). Wien: Verlag Österreichischen Akademie der Wissenschaften.
- www.aci.aero/data-centre/monthly-traffic-data (8.05.2016).

CHANGES IN THE WORLD AIR TRANSPORT SEGMENT TOURISM IN THE YEARS 2008–2015

ABSTRACT | Air transport plays an undeniably huge role in the development of tourism, one of the fastest growing sectors of the economy. His role in transport of passengers increased even more with the advent of charter and low-cost airlines. The aim of this study is to show the changes in the volume of air passenger traffic at major airports of the world. In order to show its importance in tourism presents the changes in the size of international passenger traffic. The aim of the study is also to show changes in the air transport tourist - related to crash of the global economy from the crisis. For its implementation was chosen analysis of changes in passenger traffic and total international traffic. Also shown changes in the traffic in the major tourist airports of the world. To show the influence of political factors selected analysis of changes in volume of passenger traffic at the airports in Egypt, Morocco and Tunisia.

The analysis lead to the conclusion that it is clearly visible a greater geographical diversity of ports with the largest international passenger traffic compared to the largest airports in total traffic. Among the latter, in addition to the emergence of new airports in Asia, traditionally a large group create the ports of the United States. Among the twenty largest airports in the world increased the largest number of passengers at the airports in Dubai, Singapore and Istanbul. And in international traffic at airports in Kuala Lumpur, Istanbul and Taipei.

KEYWORDS | airports, air transport, tourism, international passenger traffic

Translated by Jan A. Wendt

O PILNEJ POTRZEBIE ZMIAN UNORMOWANIA TZW. REKLAMACJI W WEWNĘTRZNYM PRAWIE PRZEWOZOWYM

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: K12

Krzysztof Wesołowski, Dorota Ambrożuk

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
e-mail: krzysztof.wesolowski@wzieu.pl; dorota.ambrozuk@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Przedmiotem artykułu jest wskazanie konieczności zmian unormowania reklamacji w ustawie z 15 listopada 1984 roku – Prawo przewozowe. Po dokonaniu analizy obowiązujących przepisów autorzy postulują utrzymanie reklamacji z nadaniem jej fakultatywnego charakteru. Jednocześnie uważają za zbędne normowanie takich kwestii, jak forma i treść reklamacji czy wymagane załączniki do niej. Zbędne jest także określanie maksymalnego okresu zawieszenia terminu przedawnienia na skutek wniesienia reklamacji oraz tak zwanego postępowania reklamacyjnego. Regulacja winna się ograniczać do stwierdzenia, że skierowana do przewoźnika reklamacja, wskazująca podstawę żądania i jego wysokość lub podstawy jej ustalenia, zawiesza bieg terminu przedawnienia roszczenia do dnia udzielenia pisemnej odpowiedzi na nią i zwrotu dołączonych do niej dokumentów, o ile dołączone zostały w oryginale.

SŁOWA KLUCZOWE

dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika, reklamacja, zawieszenie terminu przedawnienia

WPROWADZENIE

Przedmiotem artykułu jest ocena przepisów dotyczących reklamacji zawartych w ustawie z 15 listopada 1984 roku – Prawo przewozowe (tj. Dz.U. z 2015, poz. 915 ze zm.) (dalej: pr. przew. lub ustawa) i wydanym na podstawie art. 79 ust. 1 tej ustawy rozporządzeniu z 24 lutego 2006 roku w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz.U. nr 38, poz. 266). Ustawa ta, uchwalona przed ponad 30 laty w zupełnie odmiennych warunkach gospodarczych, w dalszym ciągu pozostaje podstawą prawną umowy przewozu w kluczowych gałęziach transportu (tj. transporcie kolejowym, samochodowym, żegludze śródlądowej). Pomimo wielu nowelizacji praktycznie w niezmienionej od początku postaci obowiązują przepisy mające zasadnicze znaczenie dla umowy przewozu, w tym dotyczące reklamacji. Ta ostatnia instytucja budzi poważne wątpliwości zarówno w procesie wykładni unormowania, jak i co do samej potrzeby

utrzymywania jej w naszym porządku prawnym. Ramy artykułu nie pozwalają na szczegółowe omówienie wszelkich problemów, jakie wynikają ze stosowania przepisów dotyczących reklamacji. Chodzi raczej o wskazanie problemów natury konstrukcyjnej na tle analogicznych regulacji wynikających z konwencji międzynarodowych.

ISTOTA REKLAMACJI

Reklamacja jest przedsądowym oświadczeniem skierowanym do przewoźnika, zawierającym roszczenie wynikające z przepisów regulujących umowę przewozu, co do którego to oświadczenia niektóre przepisy przewozowe wprowadzają określone wymogi co do formy, treści i załączonych dokumentów (por. wyrok SN z 5.12.2003, IV CK 264/02, LEX nr 17282, w którym stwierdzono, że za reklamację uważa się skierowanie do osoby świadczącej usługę żądania spełnienia tych obowiązków, które powinna ona spełnić w związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania; nawet zatem jeśli nadawca nazwie pismo, w którym zawarł żądanie zapłaty za szkodę spowodowaną wadliwym wykonaniem umowy przewozu, „wezwaniami do zapłaty”, a nie „reklamacją”, to pismo to należy traktować jako żądanie wszczęcia postępowania reklamacyjnego). Od reklamacji odróżnić należy postępowanie zainicjowane reklamacją, zwane postępowaniem reklamacyjnym, trybem reklamacyjnym czy drogą reklamacji. Zwroty te powinny być rozumiane w znaczeniu potocznym, a nie procesowym. Postępowanie reklamacyjne nie ma nic wspólnego z postępowaniem cywilnym czy administracyjnym (zob. Górski w: Górski, Wesołowski, 2009, s. 214).

Niezależnie od powyższego rozumienia pojęcia *reklamacja* przepisy § 9 rozporządzenia z 24 lutego 2006 roku w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego nadały mu całkiem nowe znaczenie. Odniesiono je bowiem do sytuacji, w której osoba, przeciwko której przewoźnik wystąpił z wezwaniem do zapłaty z tytułu przewozu osób lub przesyłek, nie zgadza się z treścią tego wezwania. Rozporządzenie zawiera odrębne postanowienia co do formy, miejsca, 3-miesięcznego terminu wniesienia takiej „reklamacji” oraz skutków przekroczenia tego terminu (pozostawienie bez rozpoznania). Przepisy te świadczą o niezrozumieniu przez twórców rozporządzenia istoty reklamacji i drogi reklamacji. Ponadto wykraczają one poza delegację ustawową wynikającą z art. 79 pr. przew., nie powinny być zatem stosowane przez sądy przy rozstrzyganiu sporów.

Reklamacji w tradycyjnym rozumieniu odpowiada w pr. przew. tak zwane wezwanie do zapłaty będące wstępnym i pozasądowym zgłoszeniem przez przewoźnika roszczenia wobec osoby zobowiązanej (art. 75 ust. 1 pr. przew.).

ZAKRES I NIEWŁAŚCIWY SPOSÓB UNORMOWANIA

Regulacja reklamacji w pr. przew. jest dość rozbudowana. Obejmuje ona między innymi problematykę obligatoryjnego charakteru reklamacji (art. 75 ust. 1), warunków bezskuteczności reklamacji (art. 75 ust. 2), legitymacji do dochodzenia roszczeń (art. 75 ust. 3; problematyka ta ma jednak charakter ogólniejszy, dotyczy bowiem także sądowego dochodzenia roszczeń), zawieszenia biegu terminu przedawnienia roszczeń na okres od dnia wniesienia reklamacji do dnia udzielenia odpowiedzi na reklamacje i zwrócenia załączonych dokumentów, najwyżej jednak na okres przewidziany do załatwienia reklamacji (art. 77 ust. 4). Ponadto wyłączono stosowanie przepisu o obligatoryjnej reklamacji (art. 75 ust. 1) w przypadku dochodzenia roszczeń

pomiędzy przewoźnikami (art. 78 ust. 2). Niezależnie od tego unormowanie „warunków, jakim powinny odpowiadać reklamacje i wezwania do zapłaty”, nastąpiło w drodze rozporządzenia wykonawczego (art. 79).

Już sam sposób unormowania zagadnienia budzi wątpliwości. Materia normowana rozporządzeniem ze względu na doniosłe skutki materialno-prawne powinna być zawarta w samej ustawie. Co więcej, obowiązujące obecnie w tym zakresie rozporządzenie zawiera postanowienia, których treść pozostaje w sprzeczności z ustawą lub wykracza poza zakres delegacji ustawowej (o czym w dalszej części artykułu).

Mniej szczegółowo problematyka ta unormowana została w konwencjach międzynarodowych: kolejowej¹ (art. 43, art. 48 § 3 RU/CIM) i samochodowej² (art. 32 ust. 2 CMR), co jest między innymi konsekwencją odmiennego charakteru reklamacji.

Kodeks cywilny³ (zawierający ramową regulację umowy przewozu, art. 774–793 k.c., mającą między innymi posiłkowe zastosowanie do umowy przewozu regulowanej przepisami pr. przew.), kodeks morski⁴ (regulujący umowę przewozu morzem) podobnie jak konwencje lotnicze (warszawska⁵ i montrealaska⁶) i konwencja morska o konosamentach⁷ reklamacji nie normują. Brak takiego unormowania w ww. aktach oznacza, że reklamacje składane w odniesieniu do roszczeń wynikających z umów aktami tymi uregulowanych nie wywierają skutków prawnych w postaci zawieszenia biegu terminu przedawnienia. Tym bardziej wyczerpanie tak zwanej drogi reklamacji nie uzależnia możliwości dochodzenia roszczeń na drodze sądowej.

BRAK OKREŚLENIA SKUTKÓW NIEWYCZERPANIA OBLIGATORYJNEGO TRYBU REKLAMACJI

Reklamacja i wywołane nią tak zwane postępowanie reklamacyjne mogą mieć charakter obligatoryjny lub fakultatywny. Obligatoryjność reklamacji oznacza, że dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika przed sądem jest możliwe dopiero po uprzednim wyczerpaniu drogi postępowania reklamacyjnego. Spośród analizowanych aktów prawnych obligatoryjny charakter ma wyłącznie reklamacja unormowana przepisami pr. przew. Podobnie przewoźnik może wystąpić z powództwem przeciwko osobie zobowiązanej dopiero po bezskutecznym wezwaniu do zapłaty (art. 75 ust. 1 pr. przew.). Uzasadnieniem dla nadania reklamacji obligatoryjnego charakteru było umożliwienie przewoźnikom rozpatrzenia roszczeń (zwłaszcza odszkodowawczych) w stosownym czasie (ustalonym w związku z dużą szkodowością, jaką notowano w latach 80. ubiegłego wieku, na 3 miesiące – art. 75 ust. 2 pr. przew.), zanim sprawa zostanie skierowana do sądu. Chodziło

¹ Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie 9.05.1980 r. (Dz.U. 1985, nr 34, poz. 158), zmienionej Protokołem sporządzonym w Wilnie 3.06.1999 r. (Dz.U. 2007, nr 100, poz. 674).

² Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie 19.05.1956. Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238, z późn. zm.

³ Ustawa z 23.04.1964. t.j. Dz.U. 2016, poz. 380.

⁴ Ustawa z 18.09.2001. t.j. Dz.U. 2016, poz. 66.

⁵ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie 12.10.1929 (Dz.U. 1933, nr 8, poz. 49), znowelizowana tzw. Protokołem haskim sporządzonym w Hadze 28.09.1955 r. (Dz.U. 1963, nr 33, poz. 189) oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajarze 18.09.1961 (Dz.U. 1965, nr 25, poz. 167).

⁶ Konwencja o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu 28.05.1999 (Dz.U. 2007, nr 37, poz. 235).

⁷ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów podpisana w Brukseli 25.08.1924 (Dz.U. 1937, nr 33, poz. 258, z późn. zm.).

zatem o zabezpieczenie przewoźników przed wierzycielami. Dziś jednak obligatoryjny charakter reklamacji i wezwania do zapłaty jest anachronizmem trudnym do racjonalnego uzasadnienia w obecnych warunkach gospodarczych. Wobec demonopolizacji gospodarki, zmniejszenia się szkodowości przy przewozach, braku obowiązku dochodzenia najdrobniejszych choćby roszczeń (występującego w tamtym czasie w odniesieniu do tak zwanych jednostek gospodarki społecznej) przesłanki te straciły rację bytu. Konieczność wyczerpania trybu reklamacyjnego spawalnia rozliczenia pomiędzy uczestnikami obrotu, daje też dodatkowe możliwości uchylania się przez nieuczciwych dłużników od spełnienia świadczenia (np. czas na pozbycie się majątku, z którego można by w przyszłości prowadzić egzekucję). Biorąc pod uwagę powyższe przesłanki natury funkcjonalnej, uzasadniony jest postulat ścisłej wykładni przepisów o reklamacji.

Pozostałe przepisy regulujące reklamację (RU/CIM, CMR) nie wprowadzają analogicznego warunku. Oznacza to, że reklamacja ma charakter fakultatywny i wyczerpanie drogi reklamacji przed wniesieniem pozwu zależy wyłącznie od woli uprawnionego. Z reklamacją taką wiąże się jednak skutek w postaci zawieszenia terminu przedawnienia na czas rozpatrywania reklamacji (art. 48 § 3 RU/CIM, 32 ust. 2 CMR).

Obligatoryjny charakter drogi reklamacji i wezwania do zapłaty rodzi konieczność unormowania szeregu zagadnień, które w innym przypadku byłyby zbędne (np. maksymalnego okresu, w jakim reklamacja powinna być rozpatrzona, wpływ którego toruje drogę do sądu).

Niezależnie od tego rodzą się problemy wynikające z braku wyraźnej regulacji niektórych innych zagadnień. Podstawowym z nich jest kwestia skutków niezachowania trybu reklamacyjnego. W literaturze i praktyce sporne jest między innymi to, jaki charakter ma brak wyczerpania trybu reklamacji (wezwanie do zapłaty), tj. materialno-prawny (co oznaczałoby przedwczesność żądania pozwu) czy formalny (co skutkowałoby niedopuszczalnością drogi sądowej), a co za tym idzie – jak powinien postąpić sąd w przypadku niewyczerpania trybu reklamacyjnego (oddalić powództwo jako przedwczesne czy też odrzucić pozew na podstawie art. 199 § 1 pkt 1 k.p.c., tj. ze względu na niedopuszczalność drogi sądowej). W nowszej literaturze problem omawia T. Szanciło (2008, s. 357–361; zob. też Stec, 2005, s. 316–317).

Kwestia nie ma charakteru wyłącznie teoretycznego. Wprawdzie w obu przypadkach możliwe jest ponowne wytoczenie powództwa po wyczerpaniu trybu reklamacyjnego (wezwanie do zapłaty), niemniej jednak względy zarówno natury teoretycznej, jak i praktycznej nakazywałyby rozpatrywać przesłankę wyczerpania trybu reklamacyjnego (wezwanie do zapłaty) w kategoriach materialno-prawnych. Reklamacja kierowana jest do przewoźnika jako do dłużnika, a nie do sądu czy innego organu państwowego uprawnionego do rozstrzygania sporów. Ma ona umożliwić przewoźnikowi rozpatrzenie zgłoszonych pod jego adresem roszczeń oraz ich dobrowolne zaspokojenie, bez potrzeby zwracania się do sądu. Jest zatem rodzajem wezwania do dobrowolnego spełnienia świadczenia, a nie instrumentem ochrony prawnej przewoźników jako dłużników (odmiennie stanowisko zajmuje: Szanciło, 2008, s. 358–361, który niewyczerpanie drogi reklamacji traktuje jako czasową niedopuszczalność drogi sądowej z konsekwencjami w postaci odrzucenia pozwu na podstawie art. 199 § 1 pkt 1 k.p.c.⁸).

Takie ujęcie istoty reklamacji pozwala na ocenę wyczerpania trybu reklamacyjnego według stanu na moment orzekania, i to wyłącznie na zarzut pozwanego. Należałoby przy tym postulować, aby przy tej ocenie jako równoważne wniesieniu reklamacji (wezwanie do zapłaty) traktować doręczenie odpisu pozwu drugiej stronie. Przyjęcie odmiennego poglądu, nakazującego kwalifikowanie niewyczerpania drogi reklamacji (wezwanie do zapłaty) jako przesłankę formalną,

⁸ Ustawa z 17.11.1964 – Kodeks postępowania cywilnego. t.j. Dz.U. 2014, poz. 101, z późn. zm.

niewątpliwie wzmacniałoby rolę reklamacji, co nie powinno mieć miejsca. Sąd musiałby ją brać pod uwagę z urzędu, a postępowanie prowadzone pomimo niewyczerpania drogi reklamacji (wezwania do zapłaty) obciążone byłoby nieważnością (art. 379 k.p.c.). Sankcja taka jest zupełnie nieadekwatna do wagi problemu.

WĄTPLIWI ZAKRES OBOWIĄZKU WYCZERPANIA DROGI REKLAMACJI

W odniesieniu do reklamacji obligatoryjnej istotną kwestią jest określenie zakresu spraw, w których istnieje konieczność wyczerpania drogi reklamacji (wezwania do zapłaty). Jak wynika z postanowienia art. 75 ust. 1 pr. przew., obowiązek ten istnieje w odniesieniu do roszczeń „wynikających z ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu”. Oznacza to, że obowiązek wyczerpania drogi reklamacji nie obejmuje wszelkich roszczeń wynikających z umowy przewozu unormowanej pr. przew., a tylko te, które mają swoją podstawę w jej przepisach. Kwestia jest o tyle istotna, że przepisy pr. przew. (podobnie jak innych aktów prawnych dotyczących umowy przewozu) nie zawierają całościowej regulacji zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Regulują jedynie wybrane tytuły odpowiedzialności. W literaturze wskazuje się przykładowo, że obowiązek wyczerpania drogi reklamacji nie występuje w przypadku dochodzenia roszczeń z tytułu niewykonania umowy przewozu poprzez niepodstawienie w umówionym miejscu i czasie środka transportowego pod załadunek (Wesołowski w: Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 278). Roszczenie odszkodowawcze z tego tytułu oparte jest na postanowieniach Kodeksu cywilnego (art. 471 i n.), a nie pr. przew. Podobnie nie ma obowiązku wyczerpania trybu reklamacji w sytuacji, gdy dochodzone są roszczenia z tytułu niewykonania dodatkowych obowiązków przewoźnika nieuregulowanych wprost w pr. przew. i co do których przepisy tej ustawy nie zawierają postanowień dotyczących odpowiedzialności z tytułu ich niewykonania (np. niewykonania obowiązku pobrania należności przy wydaniu towaru odbiorcy). Obowiązek wyczerpania trybu reklamacyjnego nie występuje w sytuacji dochodzenia roszczeń opartych na przepisach o czynach niedozwolonych czy też bezpodstawnym wzbogaceniu.

Kwestia może jednak w pewnych sytuacjach budzić spory. Zagadnieniem dyskusyjnym może być to, czy roszczenie o wykonanie umowy przewozu w zakresie świadczenia charakterystycznego jest roszczeniem „wynikającym z ustawy”, skoro obowiązek wykonania przewozu został w pr. przew. sformułowany *expressis verbis* wyłącznie w kontekście zachowania terminu przewozu (art. 49 ust. 1 pr. przew.), a co za tym idzie – podstawowym przepisem stanowiącym podstawę tego roszczenia jest art. 354 k.c. Z drugiej jednak strony nie ma wątpliwości, że w odniesieniu do świadczenia należnego przewoźnikowi (zapłaty przewoźnego) jego podstawą są przepisy pr. przew., które nakładają ten obowiązek także na odbiorcę przyjmującego przesyłkę i list przewozowy (art. 51 ust. 1), regulują kwestię zabezpieczenia roszczeń przewoźnika (art. 57) i jego przedawnienie (art. 77 ust. 3 pkt 4). Trudno w tej sytuacji zakładać, że jedna strona umowy przewozu (przewoźnik), żądając wykonania umowy (zapłaty przewoźnego), musi wyczerpać tryb wezwania do zapłaty, a druga strona (nadawca) – takiego obowiązku już nie ma.

Podobne wątpliwości można mieć w odniesieniu do roszczenia o zwrot nadpłaconej kwoty należności (przewoźnego lub innych należności przewoźnika). Wprawdzie podstawą prawną takiego roszczenia są przepisy Kodeksu cywilnego o nienależnym świadczeniu (art. 410 k.c.), ale pr. przew. reguluje zagadnienie osób uprawnionych do dochodzenia takiego roszczenia (art. 75 ust. 1) oraz jego przedawnienia (77 ust. 3 pkt 4). Stąd też pomimo zgłaszanego tu postulatu zawężającej interpretacji przepisów o obligatoryjnej reklamacji należałoby raczej przyjąć,

że w odniesieniu do takich roszczeń zachowanie trybu reklamacji przed skierowaniem sprawy do sądu jest *de lege lata* konieczne. Wykładnia taka pozostaje zresztą w harmonii z przepisami dotyczącymi przedawnienia, które również odnoszą się do roszczeń „wynikających z ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu”, a które jednocześnie zawierają regulację momentu rozpoczęcia biegu terminu przedawnienia.

Zawarte w przepisie art. 75 ust. 1 pr. przew. odesłanie do przepisów wykonawczych w obecnym stanie prawnym wobec skreślenia art. 10 pr. przew. będącego podstawą do regulowania w drodze przepisów wykonawczych tak zwanych umów związanych z przewozem jest bezprzedmiotowe.

WARUNKI REKLAMACJI (WEZWANIA DO ZAPŁATY)

Samo pr. przew. nie określa formy i treści reklamacji, a stanowi jedynie, że unormowanie „warunków, jakim powinny odpowiadać reklamacje i wezwania do zapłaty”, nastąpi w drodze rozporządzenia (art. 79). Ten sposób unormowania zagadnienia budzi zastrzeżenia. Materia regulowana rozporządzeniem ze względu na doniosłe skutki prawne dotyczące możliwości korzystania z prawa do sądu (reklamacja obligatoryjna) oraz w zakresie przedawnienia (reklamacja fakultatywna i obligatoryjna) powinna mieć rangę ustawową.

Zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia z 24 lutego 2006 roku reklamacja powinna być złożona na piśmie. Podobnie kwestia ujmowana jest w przepisach konwencji międzynarodowych regulujących reklamację (art. 32 ust. 2 CMR, art. 43 ust. 1 RU/CIM). Wymóg zachowania formy pisemnej uzasadniony jest doniosłością skutków, jakie reklamacja wywołuje. Istotne jest udokumentowanie terminu wpływu reklamacji do przewoźnika (nie gwarantuje jednak tego wysłanie reklamacji zwykłym listem) oraz zapewnienie, że oświadczenie osoby uprawnionej trafiło do rąk osoby uprawnionej przez przewoźnika do rozpatrywania reklamacji. Z drugiej jednak strony, wobec pojawienia się w ostatnich latach nowych technik komunikowania się na odległość znacznie przyspieszających wymianę oświadczeń w stosunku do tradycyjnej formy pisemnej, a jednocześnie pozwalających na utrwalenie tych oświadczeń (fax, e-mail) wymóg zachowania tradycyjnej formy pisemnej wydaje się anachroniczny. W praktyce reklamacje składane są coraz częściej z wykorzystaniem ww. środków przekazu elektronicznego, a orzecznictwo uznaje niekiedy, że wywołują one skutek w postaci zawieszenia terminu przedawnienia (tak np. na tle art. 32 ust. 2 CMR, belgijskie: Cour de Cassation w wyroku z 12.12.1980, ETL 1981, s. 250 i Cour d'Appel d'Anwers w wyroku z 30.05.1979, ETL 1979, s. 924, a także niemiecki OLG Koblenz w wyroku z 6.10.1989, TR 1991, s. 96, uznające, że forma pisemna jest zachowana, gdy reklamacja jest wysłana za pomocą faksu czy też w postaci skanu przesłanego elektronicznie, bo istnieje dokument w formie pisemnej; analogiczne stanowisko w literaturze przedmiotu zajmują: Koller, 2013, s. 1186; Jesser-Huß, 2009, s. 1189–1190; Ambrożuk w: Ambrożuk i in., 2015, s. 413, zob. też Wesołowski, 2013, s. 646). Za rezygnacją z wymogu pisemnej formy reklamacji przemawia także argument porównawczy z art. 819 § 4 k.c., gdzie unormowano zbliżoną instytucję przerwania biegu terminu przedawnienia roszczeń wobec ubezpieczyciela na czas prowadzenia postępowania likwidacyjnego i gdzie dla zgłoszenia roszczenia czy zdarzenia objętego zgłoszeniem nie wprowadzono żadnego wymogu co do zachowania formy (wymóg formy pisemnej istnieje natomiast w odniesieniu do oświadczenia ubezpieczyciela o przyznaniu lub odmowie przyznania świadczenia, powodującego ponowne rozpoczęcie biegu terminu przedawnienia). Wydaje się zatem, że nie ma potrzeby utrzymywania wymogu pisemnej formy reklamacji.

Zgodnie z § 5 ust. 2 rozporządzenia z 24 lutego 2006 roku treść reklamacji powinna obejmować datę sporządzenia reklamacji, imię i nazwisko (nazwę) oraz adres zamieszkania (siedzibę)

przewoźnika i reklamującego, tytuł reklamacji z odpowiednim uzasadnieniem, kwotę roszczenia oddzielnie dla każdego dokumentu przewozowego, określenie załączonych dokumentów oraz podpis reklamującego. W świetle powyższego nie każde pismo kierowane do przewoźnika, zawierające zgłoszenie szkody, może być uznane za reklamację. W szczególności samo podniesienie zastrzeżeń co do stanu przesyłki oraz samo żądanie sporządzenia protokołu przez odbiorcę nie stanowią reklamacji. Akty te mają na celu jedynie zapobieżenie wygaśnięciu roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika (por. art. 76 pr. przew.), jak również zapewnienie wiarygodnego dowodu na okoliczność szkód w przesyłce. Nie służą natomiast bezpośrednio dochodzeniu roszczeń (zob. Górski w: Górski, Wesołowski, 2009, s. 213).

Konwencje międzynarodowe (RU/CIM, CMR) nie regulują wprost treści reklamacji. Określone wymogi w tym zakresie wynikają jednak z istoty reklamacji, są przedmiotem wypowiedzi nauki prawa i licznych wyroków (zob. stanowisko Löwe, 1987, s. 145-146, 157; wyrok Tribunal de Commerce de Gand z 14.10.2003, BTL 2003, s. 793, który stwierdza, że pisemne żądanie powinno być jasne i jednoznaczne; powinno zawierać co najmniej stwierdzenie, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność i że żądana jest kwota odszkodowania; sąd przyjął także, że reklamacja musi określać „w jakiś sposób” kwotę odszkodowania; choć może ona ulec zmianie w trakcie dalszej procedury; sąd nie uznał za reklamację pisma, w którym uprawniony stwierdził jedynie odpowiedzialność przewoźnika „za koszty i dalsze konsekwencje”; podobnie zdaniem sądu nie stanowi reklamacji pismo zawierające żądanie skontaktowania się w trybie pilnym przewoźnika z ubezpieczycielem). W ich świetle za reklamację może być uznane tylko takie pismo, w którym zawarte jest żądanie zapłaty sprecyzowanej kwoty z określonego tytułu. Reklamacja nie musi natomiast wskazywać przyczyn szkody zaistniałej w trakcie przewozu i argumentacji przemawiającej za odpowiedzialnością przewoźnika. Odmienne stanowisko prezentowane niekiedy w orzecznictwie (por. wyrok Cour d'Appel d'Anvers z 26.06.2000, JPA 2001, s. 217-232 oraz z 1.02.1999, JPA 1999, s. 156-161) nie uwzględnia zasad rozkładu ciężaru dowodu co do przesłanek odpowiedzialności przewoźnika.

W orzecznictwie daje się jednak zauważyć dość rozbieżne podejście, jeśli chodzi o sposób określenia kwoty należności. Część sądów przyjmuje bowiem, że dla wywołania skutku zawieszenia biegu terminu przedawnienia niezbędne jest jedynie to, aby z pisma zawierającego reklamację wynikało w sposób niebudzący wątpliwości, z jakiego tytułu dochodzone jest roszczenie. Natomiast nie jest konieczne dokładne określenie żądanej kwoty, zwłaszcza w sytuacji, gdy wartość przesyłki, która uległa zaginięciu, jest przewoźnikowi znana z treści listu przewozowego lub załączonych do niego dokumentów (por. wyroki belgijskiego Cour de Cassation z 12.12.1980, ETL 1981, s. 250 oraz Cour d'Appel d'Anvers z 30.05.1979, ETL1979, s. 924, a także wyrok Tribunal de Commerce de Liege z 25.11.1982, ETL 1982, s. 843; również w wyroku belgijskiego Cour de Cassation z 10.06.2010, ETL 2010, s. 623-624, sąd stwierdził, że nie jest wymagane, aby reklamacja zawierała kalkulację szkody, wystarczy bowiem, że z danych w niej zawartych i załączonych do niej dokumentów wynika istota i zakres szkody; Clarke, 2009, s. 145, zauważa, iż w wyrokach prezentowane są dwa poglądy dotyczące reklamacji – jeden bardziej restrykcyjny, a drugi bardziej liberalny, sam jednak uważa, że „bezpieczniejszy” jest pogląd restrykcyjny).

Wracając do prawa polskiego, przy ocenie tego, czy pismo kierowane do przewoźnika spełnia warunki reklamacji, nie można się kierować nadmiernym formalizmem. Przyjmując ten punkt widzenia, trudno byłoby bronić poglądu, że reklamacją jest tylko pismo kierowane do przewoźnika, które zawiera wszystkie elementy treści wynikające z § 5 ust. 2 rozporządzenia z 24 lutego 2006 roku. Oprócz oznaczenia stron istotne jest jedynie określenie żądanej kwoty oraz tytułu prawnego roszczenia.

Ocena, czy pismo kierowane do przewoźnika spełnia warunki reklamacji, powinna być przy tym dokonana z uwzględnieniem treści dokumentów dołączonych do tego pisma. W myśl postanowienia § 5 ust. 3 rozporządzenia z 24 lutego 2006 roku do reklamacji powinny być dołączone, odpowiednio do przedmiotu roszczenia, oryginały dokumentów dotyczących zawarcia umowy przewozu (w szczególności biletu na przejazd, listu przewozowego, kwitu bagażowego, dokumentu potwierdzającego przyjęcie do przewozu rzeczy innych niż przesyłka) oraz potwierdzone kopie innych dokumentów związanych z rodzajem i wysokością roszczenia, w tym poświadczających uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów. Chodzi w szczególności o takie dokumenty, jak protokół o stanie przesyłki, faktury, kosztorysy naprawcze itp. Ponieważ załączone dokumenty uzupełniają treść dokumentu reklamacji, regulacja ta w istocie pełni podobną funkcję co unormowanie treści samej reklamacji. Dokumenty te pełnią jednocześnie funkcję dowodową (por. orzeczenie Cour d'Appel de Gand z 25.06.1986, ETL 1987, s. 421, w którym wyjaśniono, że dołączenie dokumentów jest wymagane jedynie dla lepszego zrozumienia i uzasadnienia reklamacji; podobnie Clarke, 2009, s. 143; Löwe, 1987, s. 157).

Wymóg załączenia oryginałów dokumentów (podobnie art. 43 § 5 RU/CIM) wiąże się ze specyficznym, formalnym sposobem ustalenia legitymacji do dochodzenia roszczeń, który również naszym zdaniem wymaga zmian. Ramy artykułu nie pozwalają na rozwinięcie tego zagadnienia.

POSTĘPOWANIE REKLAMACYJNE

Ustawa nie reguluje samego postępowania reklamacyjnego. Zostało ono w całości uregulowane w postanowieniach rozporządzenia wykonawczego. Podobnie jak to stwierdziliśmy w odniesieniu do wymogów dotyczących samej reklamacji, także i ta problematyka, tak zwanego postępowania reklamacyjnego, powinna być unormowana ustawowo. Co więcej, regulacja pozostaje w dużej mierze w sprzeczności z ustawą lub wykracza poza zakres delegacji ustawowej. Szczególne zastrzeżenia budzi postanowienie § 6 ust. 1, w myśl którego reklamacja powinna być rozpatrzona w ciągu 30 dni (podczas gdy ustawa stanowi o 3-miesięcznym terminie – art. 75 ust. 2 pr. przew.), a także postanowienie § 10, zgodnie z którym nieudzielenie przez przewoźnika odpowiedzi na reklamację w wymagalnym terminie skutkuje uwzględnieniem reklamacji. Ze względu na wspomnianą sprzeczność i przekroczenie granic delegacji ustawowej (ustawa nie upoważnia do określenia w drodze rozporządzenia skutków nieudzielenia w terminie odpowiedzi na reklamację) postanowienia te należy uznać za nieobowiązujące. Oznacza to, że bezskuteczny upływ 30-dniowego terminu nie pozwala na uznanie trybu reklamacyjnego za wyczerpany, a osoba uprawniona pomimo braku odpowiedzi na reklamację (również w ustawowym terminie 3-miesięcznym) musi udowodnić te okoliczności, które zgodnie z zasadami rozkładu ciężaru dowodu na niej spoczywają. Nie może zatem powoływać się na okoliczność milczącego uznania reklamacji (okoliczność ta podlega jednak ocenie sądu).

Zastrzeżenia budzi też postanowienie § 6 ust. 2 rozporządzenia, którego treść jest następująca: „Jeżeli wniesiona reklamacja nie spełnia warunków, o których mowa w § 5 ust. 1–4, przewoźnik wzywa reklamującego, aby usunął braki w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że niezuzupełnienie braków w tym terminie spowoduje pozostawienie reklamacji bez rozpoznania. Wówczas za datę wniesienia reklamacji przyjmuje się datę otrzymania przez przewoźnika uzupełnionej reklamacji”. Na tle tak sformułowanego przepisu rodzą się następujące uwagi. Po pierwsze, przy nazbyt szczegółowo i formalistycznie sformułowanych wymogach co do treści reklamacji i załączników do niej przytoczone postanowienie daje przewoźnikowi niczym nieuzasadnioną możliwość odwlekania momentu zajęcia merytorycznego stanowiska.

Po drugie, nie jest jasne, co prawodawca miał na myśli, stanowiąc o „pozostawieniu reklamacji bez rozpoznania” w braku uzupełnienia reklamacji w podanym 14-dniowym terminie. Dosłowne rozumienie tego pojęcia oznaczałoby, że po upływie 3 miesięcy tryb reklamacyjny należałoby uznać za wyczerpany (art. 75 ust. 2 pr. przew.), co otwierałoby drogę do sądu. Nie wydaje się jednak, aby taki był zamiar prawodawcy. Idzie raczej o to, aby reklamację uznać za niewniesioną. W takiej jednak sytuacji, biorąc pod uwagę pierwszą uwagę, przewoźnik może nie tylko odwlekać moment zajęcia merytorycznego stanowiska, ale także blokować drogę do sądu. Po trzecie, nie jest jasne, jaka sytuacja kryje się pod słowem *wówczas*. Czy chodzi o sytuację uzupełnienia reklamacji w 14-dniowym terminie na wezwanie przewoźnika, czy też wręcz odwrotnie – o uchybienie temu terminowi? Wykładnia celowościowa nakazywałaby przyjąć jako prawidłową tę drugą interpretację. Oznaczałaby ona, że reklamacja uzupełniona w terminie 14-dniowym traktowana byłaby ze wszystkimi skutkami (zwłaszcza w zakresie zawieszenia biegu terminu przedawnienia i rozpoczęcia biegu 3-miesięcznego terminu na jej rozpoznanie) jako wniesiona w pierwotnym terminie. Natomiast w przypadku uzupełnienia reklamacji po upływie tego terminu za dzień wniesienia reklamacji należałoby przyjąć dzień jej uzupełnienia.

Wskazane wyżej problemy interpretacyjne są skutkiem zbyt szczegółowego i formalistycznego unormowania reklamacji.

UWAGI DE LEGE FERENDA

Jak wynika z powyższych rozważań, przepisy o reklamacji budzą daleko idące wątpliwości. Powstaje jednak pytanie, czy w przyszłej regulacji umowy przewozu zrezygnować z reklamacji zupełnie, czy też utrzymać ją, zmieniając jednak jej charakter na fakultatywny, tak jak to ma miejsce w międzynarodowych konwencjach kolejowej i samochodowej.

Za pierwszym rozwiązaniem przemawia okoliczność, że obecnie roszczenia kierowane do przewoźnika nie różnią się zasadniczo od roszczeń zgłaszanych wobec innych przedsiębiorców, w tym świadczących podobne usługi spedytorów. Reklamacja nie jest przewidziana przepisami kodeksu cywilnego, kodeksu morskiego, konwencji morskich i lotniczych. Jednak za utrzymaniem reklamacji z nadaniem jej fakultatywnego charakteru przemawia okoliczność harmonizacji przepisów obowiązujących w poszczególnych gałęziach transportu z przepisami konwencji międzynarodowych. Istotne jest również istnienie w gałęziach transportu regulowanych pr. przew. krótkich terminów przedawnienia tych roszczeń (zasadniczo rocznego, ale też i bez precedensu w polskim prawie – 2-miesięcznego – art. 77 ust. 2). Złożenie reklamacji zawiesza bieg tych terminów, dając możliwość zebrania dowodów w sprawie i lepszego przygotowania pozwu. Zawieszenie to sprzyja także poszukiwaniu polubownych sposobów rozstrzygnięcia sporu. Dlatego też *de lege ferenda* opowiadamy się za utrzymaniem reklamacji z nadaniem jej fakultatywnego charakteru. Jednocześnie uważamy za zbędne normowanie takich kwestii, jak forma i treść reklamacji czy wymagane załączniki do niej. Zbędne jest również określanie maksymalnego okresu zawieszenia reklamacji oraz tak zwanego postępowania reklamacyjnego. Regulacja winna się ograniczać do stwierdzenia, że skierowana do przewoźnika reklamacja, wskazująca podstawę żądania i jego wysokość lub podstawy jej ustalenia, zawiesza bieg terminu przedawnienia roszczenia do dnia udzielenia pisemnej odpowiedzi na nią i zwrotu dołączonych do niej dokumentów, o ile dołączone zostały w oryginale.

LITERATURA

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwers.
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2015). *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwers.
- Clarke, M.A., *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London: informa.
- Górski, W., Wesołowski, K. (2009). *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny. Prawo przewozowe. CMR*. Gdańsk: ODDK.
- Jesser-Huß, H. (2009). Internationaler Straßenverkehr. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Transportrecht* (s. 785–1235). München: C.H. Beck.
- Koller, I. (2013). *Transportrecht. Kommentar*. München: C.H. Beck.
- Löwe, R. (1987). The CMR Provisions Concerning Claims and Actions. W: J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road (CMR)* (s. 145–165). London, New York, Hamburg, Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.

ORZECZNICTWO

- 30.05.1979 – wyrok Cour d'Appel d'Anvers, European Transport Law (ETL) 1979, 924.
- 12.12.1980 – wyrok Cour de Cassation, European Transport Law (ETL) 1981, 250.
- 25.11.1982 – wyrok Tribunal de Commerce de Liege, European Transport Law (ETL) 1982, 843.
- 25.06.1986 – wyrok Cour d'Appel de Gand, European Transport Law (ETL) 1987, 421.
- 6.10.1989 – wyrok OLG (Oberlandesgericht) Koblenz, Transportrecht (TR) 1991, 96.
- 1.02.1999 – wyrok Cour d'Appel d'Anvers, Jurisprudence du Port d'Anvers (JPA) 1999, 156.
- 26.06.2000 – wyrok Cour d'Appel d'Anvers, Jurisprudence du Port d'Anvers (JPA) 2001, 217.
- 14.10.2003 – wyrok Tribunal de Commerce de Gand, Bulletin des Transport et de la Logistique (BTL) 2003, 793.
- 5.12.2003 – wyrok SN (Sądu Najwyższego), IV CK 264/02, LEX nr 17282.
- 10.06.2010 – wyrok Cour de Cassation, European Transport Law (ETL) 2010, 623.

 THE URGENT NEED FOR CHANGE IN THE REGULATION OF MANDATORY WRITTEN CLAIMS IN DOMESTIC TRANSPORT LAW

ABSTRACT | The subject of this paper is to point out the need for change in the regulation of claims in the Act of 15 November 1984 Transport Law. After analyzing the applicable laws the authors postulate to change the nature of claims from compulsory into optional. At the same time they are of the opinion that it is not necessary to regulate in the Transport Law the matters as form and the content of claims or compulsory attachments. It is not necessary to specify the

time limit of suspension of the limitation period by claims as well as the so-called complaint procedure. The act's regulation should be limited to the provision stating that a claim defining its base and the amount or the grounds for calculation thereof suspends the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto if the documents were attached in the original.

KEYWORDS | transport law, claim, suspension of the limitation period

Translated by Krzysztof Wesołowski

