

Oliwia Pietrzak<sup>1</sup>

## ZNACZENIE INTEGRACJI SYSTEMÓW TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO

### Streszczenie

Jak zauważają M. Michałowska i R. Tomanek, problematyka integracji systemów transportowych nie jest nowym zagadnieniem badawczym, jednak w warunkach liberalizacji rynków transportowych nabiera szczególnego znaczenia<sup>2</sup>. Pojęcie integracji jest stosowane w wielu aspektach i może odnosić się do wielu dziedzin życia społeczno-gospodarczego. Integracja w zakresie transportu prowadzi, w szerokim znaczeniu, do stworzenia jednolitego, kompleksowego systemu transportowego. Jak zauważa J. Burnewicz, systemy transportowe powinny być strukturami materialnie i funkcjonalnie zintegrowanymi, istnieją bowiem po to, by integrować przestrzennie i czasowo obsługiwane sfery życia gospodarczego i społecznego<sup>3</sup>. Integracja systemów transportowych jest istotnym warunkiem realizacji zróżnicowanych celów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych w danym systemie społeczno-gospodarczym, a więc – warunkiem spełnienia wymogów idei zrównoważonego rozwoju.

Procesy integracji szczególnego znaczenia nabierają w aspekcie przepływów osób; konieczność integracji tego subsystemu transportu wynika w głównej mierze z rosnących wymagań jakościowych zgłaszanych pod jego adresem przez użytkowników. Integracja w odniesieniu do systemów transportu pasażerskiego może i powinna być rozumiana wielowymiarowo, bowiem wielowymiarowe procesy integracji i koordynacji są, zdaniem S. Krawca, istotne dla prawidłowego funkcjonowania całego systemu transportowego<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Mgr inż. Oliwia Pietrzak, Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Instytut Zarządzania Transportem, e-mail: o.pietrzak@am.szczecin.pl.

<sup>2</sup> M. Michałowska, R. Tomanek, *Integracja systemów transportowych jako przedmiot badań naukowych*, „Logistyka” 2006, nr 2, s. 13.

<sup>3</sup> J. Burnewicz, *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 200.

<sup>4</sup> S. Krawiec, *Kształtowanie struktury ekonomicznej współczesnego systemu transportowego*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2008, s. 190.

**Słowa kluczowe:** transport pasażerski, system transportowy, integracja, integracja w transporcie

## Wstęp

Pojęcie integracji jest stosowane w wielu aspektach i może odnosić się do wielu dziedzin życia społeczno-gospodarczego. Integracja<sup>5</sup> oznacza tworzenie pewnej całości z odrębnych części<sup>6</sup>. Zdaniem J. Burnewicza, integrację należy identyfikować dwuwymiarowo – jako stan oraz jako proces. Stan integracji wyraża się stopniem połączenia w całość elementów i czynności dokonujących się w danym systemie; proces integracji natomiast wyraża się postępowaniem w scalaniu wskazanych elementów i czynności, realizowanych w celu zwiększenia sprawności i efektywności systemu<sup>7</sup>. Powstające w wyniku integracji nowe struktury czy też systemy nie powinny być jednak utożsamiane z prostą sumą elementów składowych połączonych w jedną całość.

Celem artykułu jest analiza obszarów integracji pasażerskich systemów transportowych oraz wskazanie realnych i potencjalnych korzyści płynących z podejmowanych w tym zakresie działań.

## Integracja w transporcie pasażerskim

Systemy transportowe, jak podkreśla J. Burnewicz, ze swej istoty powinny być strukturami materialnie i funkcjonalnie zintegrowanymi, istnieją bowiem po to, by integrować przestrzennie i czasowo obsługiwane sfery życia gospodarczego i społecznego<sup>8</sup>. Integracja w zakresie transportu prowadzi, w szerokim znaczeniu, do stworzenia jednolitego, kompleksowego systemu transportowego<sup>9</sup>.

Procesy integracji szczególnego znaczenia nabierają w aspekcie przepływów osób. Konieczność integracji tego subsystemu transportu wynika w głównej mierze z rosnących wymagań jakościowych zgłaszanych pod jego adresem

---

<sup>5</sup> Integracja, łac. *integratio* – uzupełnienie, *integer* – całkowity.

<sup>6</sup> *Procesy integracyjne we współczesnej gospodarce światowej*, pod red. E. Oziewicz, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2001, s. 9.

<sup>7</sup> J. Burnewicz, *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 200.

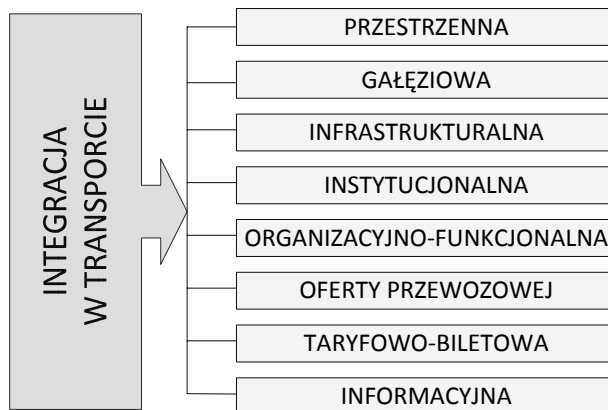
<sup>8</sup> Tamże, s. 200.

<sup>9</sup> J. Rzeźny-Cieplińska, *Organizatorzy transportu w kształtowaniu ładu przestrzennego gospodarki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 236.

przez użytkowników. Dodatkowo, jako główne obszary stanowiące istotne przesłanki podejmowania działań integracyjnych w obszarze transportu pasażerskiego, wskazać należy: konieczność racjonalizacji zasad wykorzystywania zasobów naturalnych oraz kosztów funkcjonowania samego systemu transportowego (wprowadzenie zasady zrównoważonego rozwoju), wzrost świadomości użytkowników systemów transportowych, ewolucję ich potrzeb oraz oczekiwań i wymagań, a także podejmowane na arenie międzynarodowej wytyczne dla europejskiego systemu transportowego.

### Obszary integracji w transporcie pasażerskim

W odniesieniu do transportu pasażerskiego integracja może i powinna być rozumiana wielowymiarowo. Kluczowe obszary integracji w tym zakresie przedstawione zostały na rysunku 1.



Rys. 1. Obszary integracji w transporcie pasażerskim

Źródło: opracowanie własne.

Poza wskazanymi na rysunku 1 rodzajami integracji, D.M. Van de Velde wyróżnia ponadto „integrację pełną”, odnoszącą się do koordynacji funkcjonowania całego systemu transportowego z jego otoczeniem<sup>10</sup>. Biorąc pod uwagę takie ujęcie, należy zauważyć, iż funkcjonowanie zintegrowanego, sprawnego i efek-

<sup>10</sup> D.M. Van de Velde, *Coordination, integration and transport regulation*, w: *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*, Elsevier 2005, s. 128–129.

tywnego systemu transportowego w znacznej mierze zdeterminowane jest poprzez różnego rodzaju relacje z otoczeniem oraz dokonujące się w nim przemiany<sup>11</sup>.

Podstawowym instrumentem tworzącym system obsługi pasażerskiej w danym regionie jest integracja obszarowa transportu<sup>12</sup>. Transport pasażerski tworzy układy powiązań z innymi systemami i subsystemami, w ujęciu lokalnym (głównie z transportem miejskim danego ośrodka zurbanizowanego), regionalnym, a także ponadregionalnym i w układzie tych powiązań następować powinna integracja, zwana integracją przestrzenną. Kluczowym czynnikiem, warunkującym zaistnienie oraz intensyfikację procesów integracji obszarowej, jest współpraca właściwych jednostek samorządu terytorialnego (zainteresowanych gmin, powiatów i województw), organów administracji państwowej, a także przedstawicieli państw i ich regionów (w tym też subregionów) graniczących. Zakres tej współpracy obejmować może w szczególności następujące zagadnienia: planowanie przestrzenne, politykę transportową oraz regulacje w zakresie prawa miejscowego.

Podjęmowane działania w zakresie integracji obszarowej skutkować mogą pozytywnymi efektami w postaci m.in.:

- ograniczenia problemu zróżnicowań przestrzennych i przeciwdziałania zjawisku peryferyjności,
- jednolitości i komplementarności przestrzeni na danym obszarze,
- poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności terytorialnej właściwych obszarów,
- zmiany funkcji ośrodków metropolitalnych i wzmocnienia ich roli w rozwoju przestrzennym<sup>13</sup>,
- spójności aktów prawa miejscowego,
- rozszerzenia współpracy jednostek samorządu terytorialnego na inne sfery działalności.

W kontekście idei zrównoważonego rozwoju, szczególnego znaczenia nabiera integracja transportu pasażerskiego w ujęciu gałęziowym (w tym także

---

<sup>11</sup> *Efektywność transportu w warunkach gospodarki globalnej*, pod red. M. Michałowskiej, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice 2012, s. 22.

<sup>12</sup> *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, pod red. G. Dydkowskiego i R. Tomanka, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2003, s. 114.

<sup>13</sup> A. Chyba, W. Starowicz, *Kształtowanie systemu obsługi pasażerskie regionu*, w: *Nowoczesne metody zarządzania pasażerskim transportem zbiorowym*, red. W. Starowicz, Kraków 2001 (Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej, Oddział w Krakowie, z. 86, Materiały Konferencyjne nr 45), s. 31–32.

środków transportu). Jak zauważa A. Piskozub, poszczególne gałęzie transportu są niejako predestynowane do określonego typu przewozów; poprzez stosowne powiązania powinny jednak tworzyć system transportowy<sup>14</sup>. Każda gałąź transportu różni się od pozostałych cechami, które wpływają zarówno na strukturę popytu, jak i podaży jej usług, a tym samym na miejsce danej gałęzi w systemie transportowym<sup>15</sup>. Zachodzące w otoczeniu pasażerskich systemów transportowych zmiany powodują pogarszanie warunków przemieszczania się transportem indywidualnym, w tym w szczególności w obrębie złożonych układów osadniczych, takich jak aglomeracje czy metropolie, ale także w obrębie całych regionów, co implikuje konieczność prowadzenia aktywnej polityki transportowej, zwłaszcza w odniesieniu do oddziaływania na podział zadań przewozowych. Istotne zatem staje się zintegrowanie różnych gałęzi transportu i środków przewozowych w ramach danego systemu transportowego<sup>16</sup>.

Analizując integrację transportu pasażerskiego w ujęciu gałęziowym, należy wskazać na szczególnie istotną, z punktu widzenia użytkowników tego systemu transportowego, integrację transportu zbiorowego z transportem indywidualnym oraz integrację różnych środków transportu zbiorowego. Użytkownicy oczekują realnej alternatywy dla transportu indywidualnego, oczekują zatem, by transport publiczny w każdym jego obszarze był konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego<sup>17</sup>.

Integracja gałęziowa oraz integracja środków transportu w zakresie przewozów pasażerskich powinny zmierzać do<sup>18</sup>:

- wykorzystania transportu indywidualnego wyłącznie na ostatnich odcinkach podróży,
- wzrostu wykorzystania w podróżach na średnie odległości transportu zbiorowego w postaci autobusów i autokarów, transportu kolejowego oraz lotniczego,

---

<sup>14</sup> *Gałęzie transportu w zintegrowanym systemie transportowym*, pod red. A. Piskozuba, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1977, s. 341.

<sup>15</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, W. Rydzkowski, *Transport wodny śródlądowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, s. 11.

<sup>16</sup> *Efektywność transportu...*, s. 27.

<sup>17</sup> P. Surovec, I. Olivkova, V. Krivda, *Economy of passenger transport service in regions, w: Polski transport w europejskiej przestrzeni gospodarczej*, red. A. Lipińska-Słota, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2005, s. 179.

<sup>18</sup> *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Rada Unii Europejskiej, Bruksela 28 marca 2011 r., s. 4–9.

- rozszerzenia możliwości wyboru środka transportu – lotniska, porty, stacje kolejowe, metra i autobusowe powinny stać się platformami połączeń multimodalnych dla pasażerów,
- wzrostu wykorzystania transportu publicznego w miastach,
- umożliwienia odbywania części podróży w miastach pieszo bądź rowerem,
- wykorzystania w ramach transportu miejskiego mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich,
- wprowadzenia wykorzystania alternatywnych napędów i paliw.

Integrację transportu pasażerskiego w ujęciu gałęziowym oraz środków transportu nierozzerwalnie wiąże się z integracją infrastrukturalną. Jej znaczenie wynika m.in. z funkcji infrastruktury w aspekcie oddziaływania na poszczególne elementy składowe gospodarki. Odgrywa ona w tym zakresie szczególną rolę, stanowi bowiem czynnik<sup>19</sup>: lokacji i lokalizacji, integracji przestrzennej oraz aktywizacji rozwoju społeczno-gospodarczego.

Lokacyjna i lokalizacyjna funkcja infrastruktury wynika z jej oddziaływania na kształtowanie sieci osadniczej oraz rozmieszczenie obiektów produkcyjnych i usługowych. Stan i poziom rozwoju infrastruktury na danym obszarze może wpływać zarówno stymulująco, jak i ograniczająco na zakres i kierunki koncentracji ludności oraz działalności gospodarczej<sup>20</sup>.

Rola infrastruktury transportowej jako narzędzia polityki przestrzennej czyni z niej istotny czynnik integracji obszarowej. Warunkiem koniecznym integrującego oddziaływania infrastruktury na dany obszar jest dostosowanie struktury rzeczowej, poziomu technicznego lokalizacji i ilości infrastruktury do występujących potrzeb<sup>21</sup>.

Dobrze rozwinięta, nowoczesna, sprawnie działająca, a zatem zaspokajająca potrzeby komunikacyjne infrastruktura transportowa stanowi jeden z ważniejszych czynników sprzyjających rozwojowi gospodarstwu zarówno w ujęciu ogólnokrajowym, jak i regionalnym. Ponadto infrastruktura, jak zauważono w *Białej Księdze* z 2011 r., jest czynnikiem kształtującym mobilność. Żadna istotna zmiana

---

<sup>19</sup> T. Dyr, P.R. Kozubek, *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy SPATIUM, Radom 2011, s. 16.

<sup>20</sup> Tamże.

<sup>21</sup> Tamże.

w sektorze transportu nie będzie możliwa bez wsparcia stosownej sieci infrastrukturalnej i jej inteligentnego wykorzystania<sup>22</sup>.

Integracja systemu transportu pasażerskiego w obszarze infrastruktury, z punktu widzenia danego obszaru, powinna w szczególności zapewniać jego użytkownikom:

- możliwość swobodnego dojazdu środkami transportu zbiorowego oraz indywidualnego (rozwinięta sieć infrastruktury różnych gałęzi transportu),
- dostęp do liniowej oraz punktowej infrastruktury różnych gałęzi transportu wewnątrz danego obszaru w stopniu nieograniczającym mobilności danej społeczności,
- możliwość zmiany środka transportu indywidualnego na środek transportu zbiorowego (zintegrowane multimodalne węzły przesiadkowe) oraz pozostawienia własnego pojazdu w bezpiecznym, przeznaczonym do tego miejscu (parkingi typu Park&Ride),
- możliwość dogodnej i szybkiej zmiany jednego środka transportu zbiorowego na inny, zarówno w podróży ponadregionalnych, regionalnych, jak i lokalnych (zintegrowane multimodalne węzły przesiadkowe),
- możliwość uprzywilejowania w ruchu środków transportu zbiorowego,
- możliwość bezpiecznego poruszania się przyjaznymi dla środowiska środkami transportu indywidualnego w ramach podróży lokalnych, w szczególności miejskich – pojazdami rowerowymi (system dróg i ścieżek rowerowych), a także pieszo (system chodników oraz stref pieszego).

Integracja w ujęciu instytucjonalnym jest ściśle powiązana z integracją przestrzenną. Jej założenia opierają się na współpracy oraz koordynacji działań podejmowanych przez właściwe instytucje publiczne na różnych poziomach – od gminnego do ogólnokrajowego. Niezwykle ważną rolę odgrywają tutaj kwestie hierarchizacji zakresu i przedmiotu obowiązków oraz kolejności podejmowanych przez poszczególne szczeble administracji samorządowej działań. Istotne są ponadto współpraca oraz właściwy przepływ informacji pomiędzy poszczególnymi instytucjami samorządowymi.

Integracja w ujęciu organizacyjno-funkcjonalnym odnosi się do przejęcia i sprawowania funkcji organizacyjnych w sferze transportu pasażerskiego przez odpowiednią jednostkę funkcjonalną. W tym kontekście należy zgodzić się ze stwierdzeniem J. Rzeźny-Cieplińskiej, iż integracja w transporcie nie jest możliwa

---

<sup>22</sup> *Biała księga. Plan utworzenia...*, s. 4.

bez koordynowania jej ze strony organizacji, która specjalizuje się w transporcie i jednocześnie nie utożsamia się z celami, jakie chcą osiągnąć operatorzy transportowi, stoi natomiast po stronie użytkowników tego transportu. Organizacja taka może być reprezentowana poprzez podmioty administracji publicznej lub też właściwe jednostki samorządu terytorialnego<sup>23</sup>. Wyodrębnienie wspomnianych jednostek wynika z oddzielenia zadań wykonywania przewozów od organizowania przewozów. Jest to rozwiązanie uregulowane w prawodawstwie – *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*<sup>24</sup> – oraz promowane w przyjętej do realizacji polityce transportowej.

Integracja w transporcie za pośrednictwem organizatora transportu powinna odbywać się przez wyspecjalizowane funkcje organizatorskie, realizowane w ramach jego działalności. W odniesieniu do systemu transportu pasażerskiego cele działalności organizatora transportu powinny obejmować następujące obszary<sup>25</sup>:

- budowę zintegrowanego systemu transportowego obsługującego pasażerów,
- uzyskanie możliwości wdrażania założeń polityki transportowej w sposób efektywny,
- racjonalizację kosztów funkcjonowania systemu transportowego,
- zaoferowanie wyższej jakości usługi w porównaniu z systemem zdeintegrowanym,
- wzmocnienie pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego,
- zaspokojenie potrzeb użytkowników zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego.

Działalność organizatora zintegrowanego systemu transportowego może przynieść znaczące korzyści zarówno dla odbiorców usług przewozowych, jak i dla całego systemu transportu pasażerskiego. Potencjalne korzyści w ujęciu systemowym odnoszą się do rozwoju danego systemu transportowego przy uwzględnieniu idei równowagi ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. Natomiast korzyści z punktu widzenia użytkowników danego systemu występować mogą w postaci m.in.: wyższej jakości usług, podniesienia atrakcyjności oferty

---

<sup>23</sup> J. Rześny-Cieplińska, *Organizatorzy...*, s. 236.

<sup>24</sup> *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13).

<sup>25</sup> J. Rześny-Cieplińska, *Organizatorzy...*, s. 236.



przewozowej, obniżenia kosztów transportu, dostępu do informacji o systemie transportowym.

Integracja w ujęciu oferty przewozowej dotyczy w przeważającej mierze zbiorowych przewozów pasażerskich. Oczywiście oferta przewozowa podmiotów realizujących zbiorowe przewozy w regionie powinna być skoordynowana z dojazdami realizowanymi przez pojazdy indywidualne w stopniu umożliwiającym odbywanie – przez użytkowników systemu – podróży multimodalnych, opartych w znacznej mierze o transport zbiorowy.

Integracja we wskazanym obszarze umożliwia korzystanie ze wspólnej oferty różnych przewoźników. Zakres tej formy integracji może być zróżnicowany dla różnych systemów transportowych, modyfikowany i dostosowywany na bieżąco, w zależności od zmieniających się warunków na danym rynku; stanowi jednak istotny czynnik: poprawiający wygodę korzystania z usług transportu zbiorowego oraz warunki podróżowania, obniżenia kwot wydatkowanych przez pasażerów w przeliczeniu na jeden przejazd, a także dający korzyści organizatorowi transportu w postaci ograniczenia bezpośredniości połączeń i ich substytucyjności, co w efekcie przyczynia się do obniżenia kosztów przewozów<sup>26</sup>.

Integracja w ujęciu taryfowo-biletowym, podobnie jak integracja oferty przewozowej, odnosi się do zbiorowych przewozów pasażerskich i może dotyczyć<sup>27</sup>:

- sposobu uiszczania opłat – od honorowania różnych biletów na wybranych obszarach do jednego systemu biletowego,
- wysokości pobieranych opłat i przepisów taryfowych – od różnych cen uzgadnianych jedynie pomiędzy przewoźnikami do jednej wspólnej taryfy obejmującej wysokość i sposób naliczania opłat oraz zakres obowiązujących ulg i zwolnień w opłatach.

Jedną z form integracji biletowej jest wprowadzenie wspólnego biletu w postaci karty elektronicznej, najczęściej na obszarach aglomeracyjnych bądź metropolitalnych. Główną zaletą takiego rozwiązania jest możliwość dokonywania przez pasażerów opłaty za przejazd jedną kartą, niezależnie od ilości występujących na danym obszarze organizatorów transportu i stosowanych przez nich taryf<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> *Ceny transportu miejskiego w Europie*, pod red. R. Tomanka, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2007, s. 47.

<sup>27</sup> K. Grzelec, *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 140–141.

<sup>28</sup> O. Wyszomirski, *Integracja transportu miejskiego w metropolii Trójmiasta*, „Transport Miejski” 2002, nr 3, s. 8.

Integracja w ujęciu informacyjnym dotyczy szeroko rozumianych informacji komunikacyjnych – informacji o funkcjonowaniu danego systemu transportowego. Informacja, jej treść oraz właściwości odgrywa na rynku szczególną rolę, nadaje bowiem, zdaniem T. Szczepaniaka, całemu rynkowi pewnego rodzaju dynamikę wyrażającą się w ciągłej zmienności warunków zakupu<sup>29</sup>. Informacja jest ponadto czynnikiem podejmowanych na rynku decyzji i z tego też względu powinna odznaczać się określonymi cechami. Szczególnie istotnymi dla kształtowania systemu transportu pasażerskiego właściwościami przekazywanych informacji są jej treść, sposób, w jaki jest przekazywana, dostępność, aktualność, kompleksowość oraz rzetelność. Zakres przekazywanych informacji może być bardzo szeroki, obejmować może bowiem przepływy pomiędzy wszystkimi uczestnikami danego rynku, w tym przede wszystkim pomiędzy podmiotami oferującymi oraz nabywającymi usługę przewozów pasażerskich, a także instytucjami kształtującymi i regulującymi zachodzące na danym rynku procesy.

### **Korzyści wynikające z procesu integracji**

Przyczyną podejmowania działań integracyjnych w transporcie są korzyści, jakie może uzyskać sam rynek – ale także jego otoczenie, w tym szczególnie wzrost efektywności transportu realizowanego w ramach systemu zintegrowanego<sup>30</sup>. Dodatkowo słuszność podejmowania takich działań potęgują, przytaczane często w literaturze przedmiotu (m.in. przez K. Grzelca), argumenty przeciwko dezintegracji transportu w sferze eksploatacyjnej, taryfowej i informacyjnej. Do kluczowych zaliczane są<sup>31</sup>: obniżenie konkurencyjności danego systemu transportowego, nieracjonalny podział zadań przewozowych, nadmierny poziom kosztów funkcjonowania systemu niezintegrowanego, obniżenie atrakcyjności transportu zbiorowego, uciążliwości dla pasażerów w trakcie procesów planowania podróży, zakupu biletów, wyboru czy też zmiany środka transportu na inny.

---

<sup>29</sup> *Transport międzynarodowy*, pod red. T. Szczepaniaka, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1996, s. 57.

<sup>30</sup> *Efektywność transportu...*, s. 58.

<sup>31</sup> K. Grzelec, *Funkcjonowanie...*, s. 133–136.

Zdaniem J. Szoltyśka, do kluczowych korzyści wynikających z dokonującej się i ewoluującej w swym zakresie oraz formie integracji na rynku przewozów pasażerskich – należą<sup>32</sup>:

- usprawnienie procesu przemieszczania się osób, następujące głównie poprzez skrócenie jego czasu,
- zmniejszenie indywidualnych i społecznych kosztów podróżowania związanych przeważnie z narastającym zjawiskiem kongestii,
- ochrona środowiska naturalnego,
- zwiększenie satysfakcji użytkowników z zaspokajania potrzeb w zakresie ich mobilności.

O. Wyszomirski wskazuje ponadto na następujące efekty integracji systemów transportu pasażerskiego<sup>33</sup>:

- możliwość zaoferowania wyższej jakości usług w odniesieniu do wszystkich postulatów przewozowych,
- podniesienie konkurencyjności transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego,
- racjonalizację kosztów funkcjonowania danego systemu,
- oddziaływanie na jakość życia i wzrost gospodarczy w regionie,
- współtworzenie wizerunku regionu.

D. Lowe dodatkowo wymienia takie istotne zarówno dla użytkowników, jak i otoczenia danego systemu transportowego korzyści, jak<sup>34</sup>: ograniczenie zjawiska kongestii transportowej, a także redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

## Wnioski

Jak zauważają M. Michałowska i R. Tomanek, problematyka integracji systemów transportowych nie jest nowym zagadnieniem badawczym, jednak w warunkach liberalizacji rynków transportowych nabiera szczególnego znaczenia<sup>35</sup>. Integracja jest procesem, który powinien prowadzić do pożądanego, z punktu

---

<sup>32</sup> J. Szoltysek, *Podstawy logistyki miejskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2007, s. 78.

<sup>33</sup> *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, pod red. O. Wyszomirskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 243–247.

<sup>34</sup> D. Lowe, *Intermodal freight transport*, Elsevier, Oxford – Burlington 2006, s. 3.

<sup>35</sup> M. Michałowska, R. Tomanek, *Integracja systemów transportowych jako przedmiot badań naukowych*, „Logistyka” 2006, nr 2, s. 13.

widzenia aktualnych i przyszłych potrzeb systemu społeczno-gospodarczego, stanu transportu<sup>36</sup>, w tym transportu pasażerskiego. Integracja systemu transportu regionalnego jest istotnym warunkiem realizacji zróżnicowanych celów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych w regionie, a więc spełnienia wymogów idei zrównoważonego rozwoju. Kluczem jest wydajność procesów transportowych, osiągana przede wszystkim dzięki integracji systemów przewozowych na różnych szczeblach – gminnym, powiatowym i wojewódzkim<sup>37</sup>, ale także ogólnokrajowym i międzynarodowym.

## Bibliografia

- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Rada Unii Europejskiej, Bruksela 28 marca 2011 r.
- Burnewicz J., *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
- Ceny transportu miejskiego w Europie*, pod red. R. Tomanka, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2007.
- Chyba A., Starowicz W., *Kształtowanie systemu obsługi pasażerskie regionu*, w: *Nowoczesne metody zarządzania pasażerskim transportem zbiorowym*, red. W. Starowicz, Kraków 2001 (Zeszyty Naukowo Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Krakowie, z. 86, Materiały Konferencyjne nr 45).
- Dyr T., Kozubek P.R., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy SPA-TIUM, Radom 2011.
- Efektywność transportu w warunkach gospodarki globalnej*, pod red. M. Michałowskiej, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice 2012.
- Gałęzie transportu w zintegrowanym systemie transportowym*, pod red. A. Piskozuba, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1977.

---

<sup>36</sup> *Efektywność transportu...*, s. 31.

<sup>37</sup> E. Załoga, D. Milewski, T. Kwarciański, *Problematyka dostępności transportowej w pasażerskim transporcie regionalnym w województwie zachodniopomorskim w: Transport w regionie Pomorza Zachodniego*, pod red. I.N. Semenova i A. Wiktorowskiej-Jasik, Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Szczecin 2013, s. 190.

- Grzelec K., *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
- Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, pod red. G. Dydkowskiego i R. Tomanka, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2003.
- Lowe D., *Intermodal freight transport*, Elsevier, Oxford – Burlington 2006.
- Michałowska M., Tomanek R., *Integracja systemów transportowych jako przedmiot badań naukowych*, „Logistyka” 2006, nr 2.
- Procesy integracyjne we współczesnej gospodarce światowej*, pod red. E. Oziewicz, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2001.
- Rześny-Cieplińska J., *Organizatorzy transportu w kształtowaniu ład przestrzennego gospodarki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
- Surovec P., Olivkova I., Krivda V., *Economy of passenger transport service in regions, w: Polski transport w europejskiej przestrzeni gospodarczej*, red. A. Lipińska-Słota, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2005.
- Szołtysek J., *Podstawy logistyki miejskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2007.
- Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, pod red. O. Wyszomirskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- Transport międzynarodowy*, pod red. T. Szczepaniaka, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1996.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13).
- Van de Velde D.M., *Coordination, integration and transport regulation*, w: *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*, Elsevier 2005.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W., *Transport wodny śródlądowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007.
- Wyszomirski O., *Integracja transportu miejskiego w metropolii Trójmiasta*, „Transport Miejski” 2002, nr 3.
- Załoga E., Milewski D., Kwarciński T., *Problematyka dostępności transportowej w pasażerskim transporcie regionalnym w województwie zachodniopomorskim*, w: *Transport w regionie Pomorza Zachodniego*, pod red. I.N. Semenova i A. Wiktorowskiej-Jasik, Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Szczecin 2013.

## THE IMPORTANCE OF PASSENGER TRANSPORT SYSTEM INTEGRATION

### Summary

The concept of integration is used in many aspects and can relate to many areas of social and economic life. As observed by M. Michałowska and R. Tomanek, the issue of integration of transport systems is not a new research issue, but in terms of liberalization of transport markets, it takes on a special significance<sup>38</sup>. Integration of transport, in a broad sense leads to the creation of a single, comprehensive transport system. As noted by J. Burnewicz, transport systems should be material and functionally integrated structures, since they exist in order to integrate spheres of economic and social development with regard to space and time<sup>39</sup>. The integration of transport systems is an essential condition for the realization of different economic, social and environmental objectives in the particular socio-economic system, and thus meeting the requirements of sustainable development.

Integration processes are particularly important in terms of flows of passengers. The need for integration of this transport subsystem results mainly from the increasing quality requirements reported by its users. Integration with respect to passenger transport systems can and should be understood in a multidimensional sense, because as stated by S. Krawiec, multi-dimensional processes of integration and coordination are essential for the proper functioning of the entire transport system<sup>40</sup>.

**Keywords:** passenger transport, transport system, integration, integration in transport

*Translated by Oliwia Pietrzak*

---

<sup>38</sup> M. Michałowska, R. Tomanek, *Integracja systemów transportowych jako przedmiot badań naukowych* [Transport systems integration as a subject of research], in: "Logistyka" 2/2006 [Poznań 2006], p. 13.

<sup>39</sup> J. Burnewicz, *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza* [Coherent and Innovative Transport System of Pomerania], Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, p. 200.

<sup>40</sup> S. Krawiec, *Kształtowanie struktury ekonomicznej współczesnego systemu transportowego* [Shaping the economic structure of the modern transport system], Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2008, p. 190.