

Małgorzata Kozłowska, Grzegorz Cygan

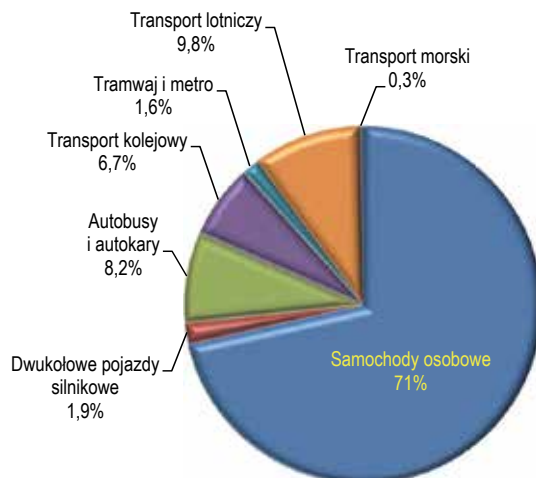
## Popyt na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej

W niniejszym artykule podjęto analizę wielkości popytu efektywnego na rynku przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej ze szczególnym uwzględnieniem przewozów realizowanych kolejami dużych prędkości na podstawie rocznych statystyk opublikowanych przez Eurostat. W badanym okresie, tj. w latach 2000–2015, w Unii Europejskiej praca przewozowa pociągami dużych prędkości wzrosła ponad dwukrotnie. W 2015 r. praca ta wyniosła 113,67 mld paskm. Stanowiło to 25,72% pracy przewozowej realizowanej transportem kolejowym na obszarze UE-28. Prawidłowa ocena poziomu popytu na rynku transportu pasażerskiego w UE stanowi istotne zagadnienie z punktu widzenia dostarczania społeczeństwu usług transportowych, dostosowanych do potrzeb i preferencji podróżnych.

**Słowa kluczowe:** popyt, transport pasażerski, koleje dużych prędkości.

Według statystyk europejskich [21] wydatki gospodarstw domowych na transport wyniosły w 2015 r. 1 044,478 mld € (około 2 tys. € na mieszkańca UE-28) co stanowi 13% całkowitych wydatków konsumpcyjnych. Zaspokojenie potrzeb na rynku przewozów pasażerskim może odbyć się zarówno indywidualnymi środkami transportu, jak i transportem zbiorowym. Blisko 28% tej kwoty (około 291 mld €) zostało wykorzystane na zakup pojazdów, około połowa (522 mld €) została wydana na eksploatację osobistego środka transportu (np. na zakup paliwa do samochodu), a resztę (około 230 mld €) wydano na usługi transportowe (np. na przejazdy autobusami, pociągami, bilety lotnicze).

Jak już wspomniano powyżej, na usługi transportowe w 2015 r. wydano 230,2 mld € (średnio 453 €/1 mieszkańca), co stanowiło 22% wydatków związanych z transportem. Wydatki na transport publiczny wzrosły o 0,7% w porównaniu z 2014 r., o 2% w stosunku do 2013 r. i o 2,4% w stosunku do 2012 r. Największą dynamikę



**Rys. 2.** Podział pracy przewozowej w transporcie pasażerskim EU-28 w 2015 r.

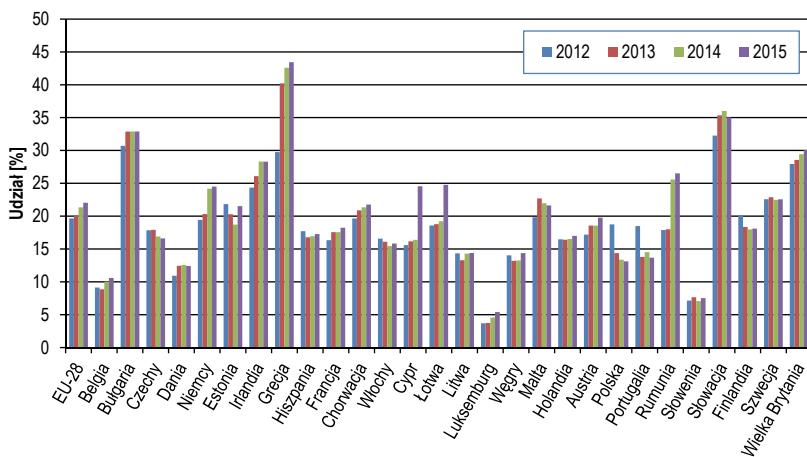
Źródło: oprac. własne na podst. [21].

wzrostu wydatków na usługi transportowe zaobserwować można w Grecji ze wzrostem z 5 134 mln € w 2012 r. do 7 828 mln € w 2015 r., czyli o 13,7 p.p. Znaczny wzrost tego wskaźnika zanotowano także: na Cyprze – o 9 p.p., w Rumuni – o 8,6 p.p., na Łotwie – o 6,2 p.p., w Niemczech – o 5,1 p.p. oraz w Irlandii – o 4 p.p. Największy spadek wydatków na transport publiczny w tym okresie odnotowano w Polsce – o 5,6 p.p. i Portugalii – o 4,8 p.p. Zmiany udziału wydatków na usługi transportowe w wydatkach ogółem na transport przedstawiono na rysunku 1.

### Podział pracy przewozowej w transporcie pasażerskim w UE

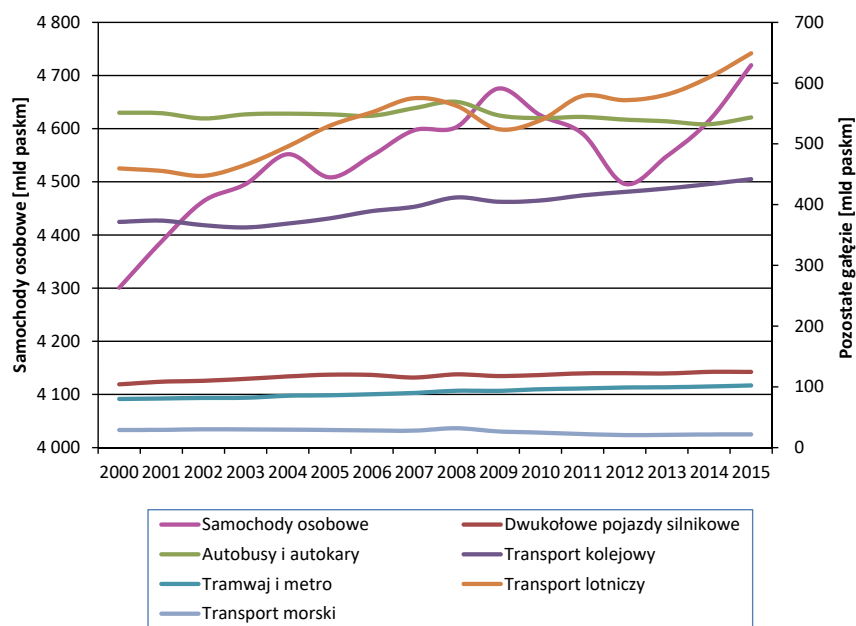
W 2015 r. łącznie praca przewozowa w UE-28 wyniosła 6 602 mld paskm lub średnio 12 962 km na osobę. Liczba ta obejmuje transport lądowy, lotniczy i morski wewnątrz UE, nie obejmuje natomiast transportu między UE a resztą świata. Największy udział w rynku transportu pasażerskiego miał transport samochodowy – 71,5%. Transport lotniczy, transport realizowany autobusami i autokarami oraz transport kolejowy stanowiły odpowiednio 9,8%, 8,2% i 6,7%. Pozostałe, uwzględnione w niniejszym opracowaniu, środki transportu miały znikomy udział w rynku przewozów pasażerskich tj. transport realizowany dwukółowymi pojazdami silnikowymi – 1,9%, tramwajami i metrem – 1,6% oraz transport morski 0,3% (rys. 2).

Praca przewozowa realizowana samochodami osobowymi wyniosła w 2015 r. 4 719 mld paskm. W stosunku do 2000 r. wzrosła ona o 9,7%. Wzrosła także praca przewozowa realizowana dwukółowymi pojazdami silnikowymi – o 19,6% przy porównaniu 2015 r. i 2000 r. Największa dynamika pracy przewozowej wystąpiła w transporcie lotniczym – z 460 mld paskm



**Rys. 1.** Udział wydatków na usługi transportowe w wydatkach ogółem na transport w latach 2012–2015

Źródło: oprac. własne na podst. [18–21].



**Rys. 3.** Przewozy pasażerskie w EU-28 w latach 2000–2015 [mld paskm]  
Źródło: oprac. własne na podst. [21].

w 2000 r. do 649 mld paskm w 2015 r., tj. o 41,2% (średnio o 2,3% rocznie). W transporcie kolejowym, w analizowanym okresie, praca przewozowa wzrosła z 372 mld paskm do 442 mld paskm tj. o 18,9%, zaś w transporcie realizowanym tramwajami i metrem wzrosła z 80 mld paskm do 102 mld paskm, czyli o 27,8%. Spadek pracy przewozowej można zaobserwować w przewozach realizowanych autobusami i autokarami, praca przewozowa zmalała z 551 mld paskm w 2000 r. do 553 mld paskm, tj. o 1,4%. Znaczący spadek zaobserwowano w transporcie morskim mającym marginalne znaczenie w przewozach pasażerskich, w analizowanym okresie praca ta spadła z 29 mld paskm do 22 mld paskm, tj. o 25,1%. Zmiany wielkości pracy przewozowej w UE-28 przedstawiono na rysunku 3.

Uwzględniając wyłącznie transport lądowy Unii Europejskiej, w 2015 r. praca przewozowa realizowana samochodami osobowymi stanowiła 81,3% pracy ogółem (rys. 4). Praca przewozowa w transporcie kolejowym była niższa niż w przewozach realizowanych autobusami i autokarami.

### Kolejowe przewozy pasażerskie

W 2015 r., jak już wspomniano, łączna praca przewozowa w transporcie kolejowym w UE-28 wyniosła 442 mld paskm. Krajami o największych kolejowych przewozach pasażerskich są: Niemcy – 91,3 mld paskm (ponad 20% pracy przewozowej UE-28), Francja – 89,1 mld paskm, Wielka Brytania – 66,4 mld paskm i Włochy – 52,2 mld paskm (rys. 5). W tych 4 państwach łączna praca przewozowa wyniosła 298,99 mld paskm, tj. 67,66% pracy przewozowej UE-28. W Polsce praca przewozowa wyniosła 17,2 mld paskm. Lokuje to polski transport kolejowy na 7 pozycji w UE-28.

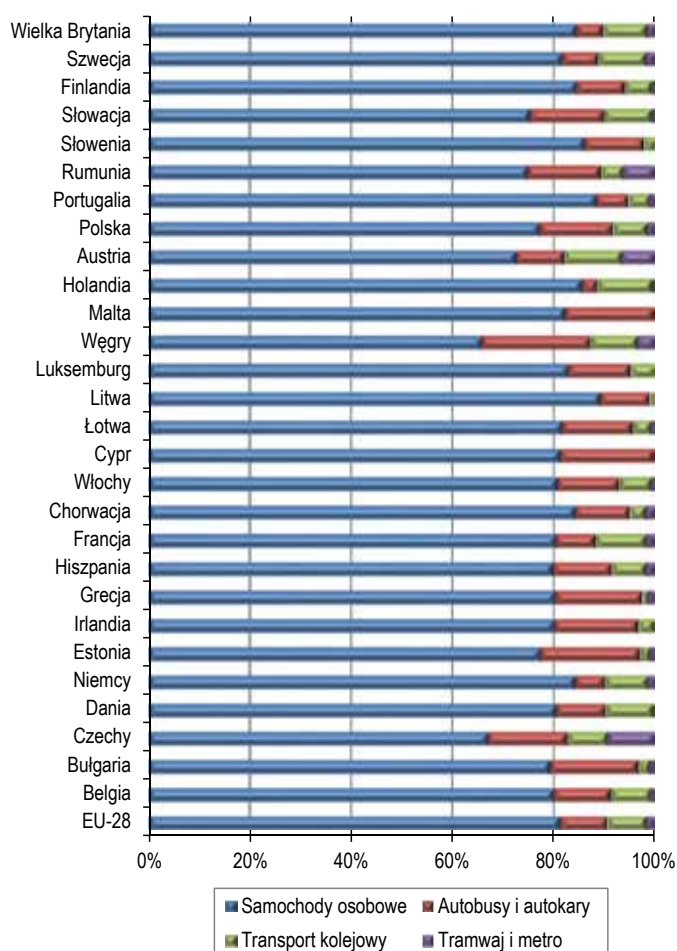
Porównując dane dotyczące pracy przewozowej z wielkością populacji w poszczególnych krajach Unii Europejskiej można stwierdzić, że przeciętny mieszkaniec przejechał pociągiem 868,17 km. Największą mobilność zaobserwować można w Austrii (1 392,85 km) i Francji (1 334,95 km). W Polsce wartość ta wynosi zaledwie 454,08 km (rys. 6), tj. ponad dwukrotnie mniej niż średnio w UE-28 i ponad trzykrotnie mniej niż w krajach o największym wykorzystaniu kolei w przewozach pasażerskich.

Porównując z kolei wielkość pracy przewozowej z długością linii kolejowych dochodzimy do wniosku, że krajem o najwyższej gęstości ruchu jest Holandia. Na sieci kolejowej o długości 3 058 km zrealizowana została w 2015 r. praca przewozowa 17,5 mld paskm, co oznacza, że średnio na 1 km linii przypada praca 5,7 mln paskm. Dla porównania średnia tego wskaźnika dla wszystkich krajów UE wynosi 2 mln paskm. W Polsce było to zaledwie 0,9 mln paskm/1 km linii (rys. 7). Zmiany tego wskaźnika w ostatnich 10 latach we wszystkich krajach UE przedstawiono na rysunku 8.

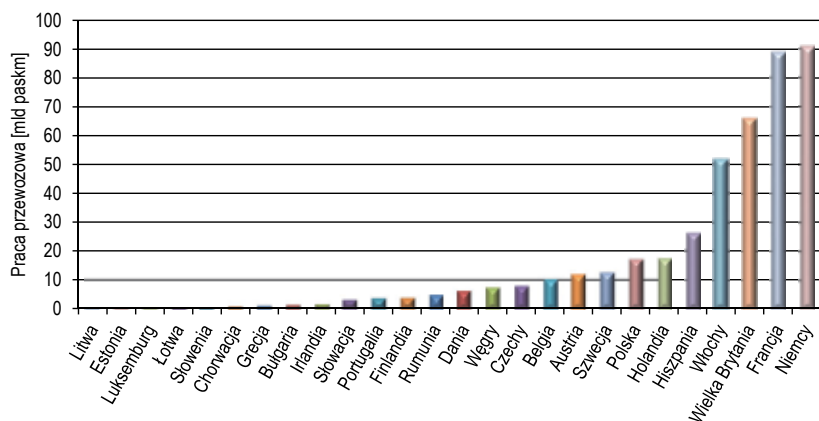
### Kolejowe przewozy pasażerskie a wzrost gospodarczy

Wzrost gospodarczy generuje nowe potrzeby przewozowe i zwiększoną mobilność ludności państw Unii Europejskiej [4]. Dynamika wzrostu przewozów ogółem jest jednak niższa niż tempo wzrostu PKB per capita, będącego podstawowym miernikiem wzrostu gospodarczego.

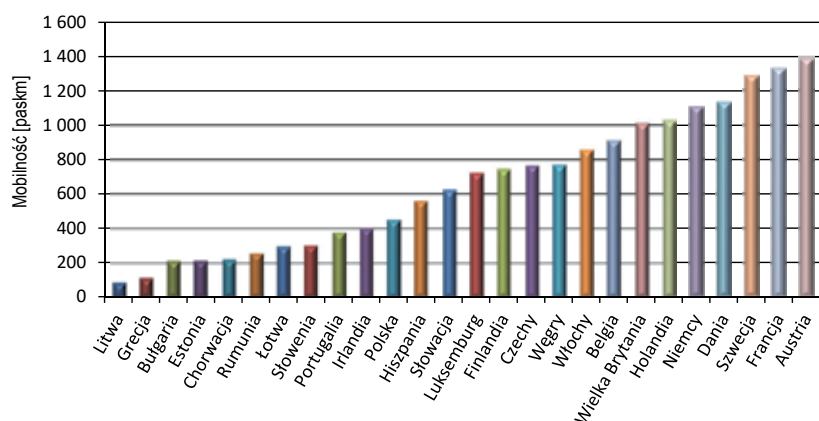
Wysoka dynamika wzrostu pracy przewozowej, realizowanej transportem lotniczym, powoduje, że jest to jedyna gałąź transpor-



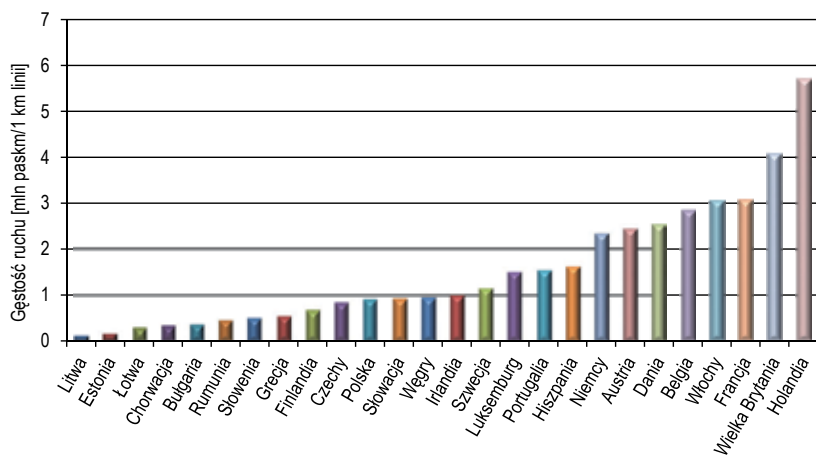
**Rys. 4.** Podział modalny pasażerskiego transportu lądowego w 2015 r. według krajów  
Źródło: oprac. własne na podst. [21].



**Rys. 5.** Praca przewozowa w krajach EU w 2015 r.  
Źródło: oprac. własne na podst. [21].



**Rys. 6.** Mobilność w krajach EU w 2015 r.  
Źródło: oprac. własne na podst. [21].



**Rys. 7.** Gęstość ruchu w krajach EU w 2015 r.  
Źródło: oprac. własne na podst. [21].

tu, w której dynamika przewozów jest wyższa niż tempo przyrostu PKB. W latach 2000–2015 przyrost pracy przewozowej w pasażerskim transporcie kolejowym był na podobnym poziomie co przyrost PKB i był wyższy niż przewozy pasażerskie ogółem (o 6,9 p.p.).

## Przewozy na liniach dużych prędkości

Jak wynika ze statystyk UE, koleje dużych prędkości stały się przełomowym rozwiązaniem w transporcie pasażerskim. O zaletach

tego transportu świadczy fakt, że liczba przewozów pociągami dużych prędkości systematycznie wzrasta. Wynika to z oferowania konkurencyjnych czasów przejazdów i wysokiej częstotliwości, a także możliwości dojazdu do centrum miasta bez konieczności przesiadania się (warunku tego nie spełnia transport lotniczy). Poza tym kolej dużych prędkości jest środkiem masowego transportu, jest przyjazna dla środowiska, niezawodna i bezpieczna [15].

Istotnym czynnikiem rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej jest budowa linii dużych prędkości. Długość tych linii w latach 1990–2004 wzrosła ponad 7-krotnie. Na koniec 2015 r. wynosiła 8 019 km. W 2015 r., po wprowadzeniu do eksploatacji pociągów ED250 (Pendolino) o prędkości maksymalnej 250 km/h na linii CMK o długości 224 km, której parametry geometryczne umożliwiają po modernizacji uzyskanie prędkości maksymalnej 300 km/h, Polska po raz pierwszy pojawiła się w statystykach europejskich dotyczących infrastruktury związanej z szybką koleją. Pociągi te obecnie są eksploatowane z prędkością do 200 km/h [17].

Linia CMK stanowi 2,8% łącznej długości linii dużych prędkości w Unii Europejskiej. W 2016 r., za sprawą Hiszpanii, Francji i Włoch, długość linii dużych prędkości wzrosła o kolejne 231 km (tab. 1).

Dane zawarte w tabeli 1 wskazują na nierównomierność rozwoju kolei dużych prędkości w Unii Europejskiej. Linie dużych prędkości istnieją zaledwie w 9 państwach członkowskich UE-28. Oznacza to, że w 2/3 państw nie ma żadnego odcinka przystosowanego do ruchu pociągów z dużą prędkością. Konieczne jest więc zarówno dobudowanie brakujących odcinków sieci transportowej, jak i unowocześnienie istniejącej infrastruktury. Wykaz linii będących aktualnie w budowie zawiera tabela 2.

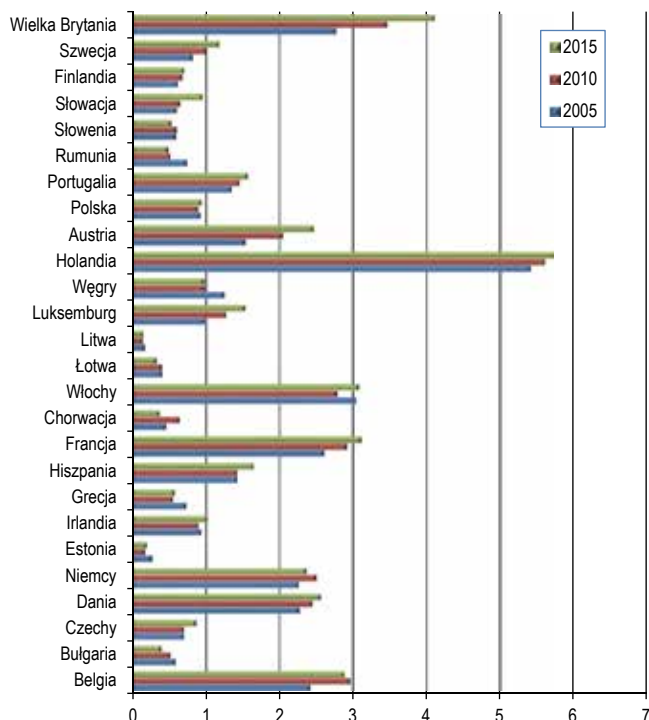
W przypadku kolei dużych prędkości popyt zależy między innymi od wielkości ruchu w miejscach, gdzie budowane są nowe linie, oszczędności czasu, możliwości rozwoju ruchu wygenerowanego, jak również przeciętnej gotowości pasażerów do zapłaty za szybszy, ale droższy przejazd [9].

W badanym okresie, tj. w latach 2000–2015, w Unii Europejskiej praca przewozowa pociągami dużych prędkości wzrosła ponad dwukrotnie. W 2015 r. praca ta wyniosła 113,67 mld paskm. Stanowiło to 25,72% pracy przewozowej realizowanej transportem kolejowym na obszarze UE-28.

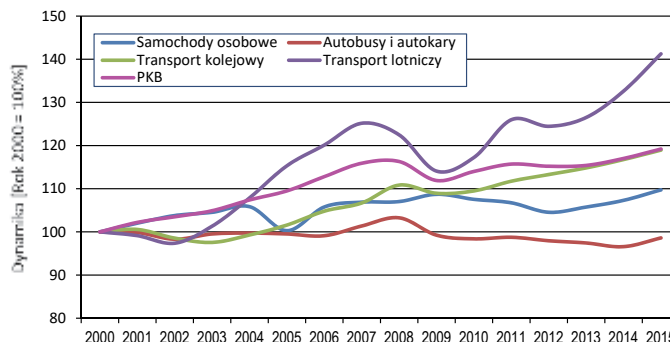
Największą pracę przewozową szybkich kolei zaobserwować można w krajach z dobrze rozwiniętą infrastrukturą kolejową, tj. we Francji, gdzie wielkość tego wskaźnika wyniosła w 2015 r. 49,98 mld paskm (rys. 11), w Niemczech (25,28 mld paskm) oraz w Hiszpanii i we Włoszech (odpowiednio 14,13 i 12,79 mld paskm). Największą dynamikę pracy przewozowej, spośród tych czterech krajów, zaobserwować można było w Hiszpanii w latach 2008–2009 (rys. 12). Przyrosty te były związane z oddawaniem do eksploatacji kolejnych odcinków linii dużych prędkości.

Dynamika wzrostu przewozów realizowanych szybkimi pociągami jest wyższa niż w innych gałęziach transportu. Należy pod-





**Rys. 8.** Wydajność przewozowa w krajach EU w 2015 r.  
Źródło: oprac. własne na podst. [21].



**Rys. 9.** Dynamika przewozów i zmian PKB w UE w latach 2000–2014  
Źródło: oprac. własne na podst. [21].

Spośród państw Unii Europejskiej, z rozwiniętą infrastrukturą linii szybkich kolei, największy udział w pasażerskich przewozach kolejowych linii dużej prędkości odnotowano we Francji – 56% oraz w Hiszpanii – 53,8%. W Hiszpanii w 2015 r. linie dużych prędkości miały także największy udział w ogólnej długości sieci kolejowej tj. 17,9%.

### Zakończenie

Poziom popytu na usługi transportowe determinowany jest m.in. postrzeganiem oferty przewozowej przez użytkowników transportu. Istotnym czynnikiem rozwoju rynku przewozów pasażerskich jest

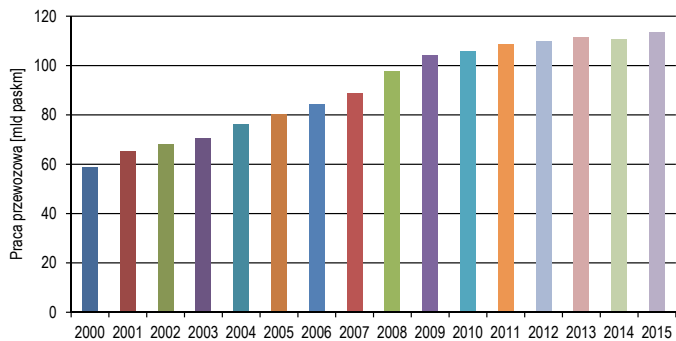
kreślić, że tempo wzrostu pracy przewozowej tymi pociągami jest znacznie większe niż w transporcie lotniczym. Praca przewozowa na liniach dużych prędkości rośnie także znacznie szybciej niż PKB (rys. 13). Zaobserwować można także, że w analizowanym okresie znacznie wzrósł udział przewozów realizowanych szybkimi pociągami w rynku transportowym, z 1% w 2000 r. do 1,7% w 2015 r., a także udział przewozów szybkimi pociągami w przewozach kolejowych ogółem z 15,8% do 25,7% (tab. 3).

**Tab. 2.** Linie dużych prędkości aktualnie w budowie [21]

Linie dużych prędkości aktualnie w budowie	Belgia	Niemcy	Hiszpania
Dania	Copenhagen–Ringsted	56	2018
Niemcy	Offenburg–Riegel (Basel)	39	2029
Niemcy	Nürnberg–Ebensfeld	83	2017
Niemcy	Ebensfeld–Erfurt	100	2017
Niemcy	Stuttgart–Wendlingen	57	2021
Niemcy	Buggingen–Katzenberg tunnel (Basel)	12	2021
Niemcy	Wendlingen–Ulm	60	2021
Niemcy	Tunnel Rastatt	17	2022
Hiszpania	Monforte del Cid–Murcia	62	2018
Hiszpania	Vitoria–Bilbao–San Sebastian	175	2022
Hiszpania	León–Asturias Variante de Pajares	50	2019
Hiszpania	Bobadilla–Granada	109	2018
Hiszpania	Plasencia–Cacere/Badajoz	193	2019
Hiszpania	Venta de Banos–Burgos	91	2018
Hiszpania	Zamora–Orense	224	2019
Francja	LGV Bretagne–Pays de la Loire	214	2017
Francja	LGV Sud Europe Atlantique	340	2017
Francja	Counterment Nimes–Montpellier	80	2018
Włochy	Genoa–Milan (Tortona)	67	2020
Austria	Ybbs–Amstetten	17	
Austria	Gloggnitz–Mürzzuschlag (Semmering-Basistunnel)	27	2024
Austria	Graz–Klagenfurt (Koralmtunnel)	110	2024
Austria	Brennerachse	64	

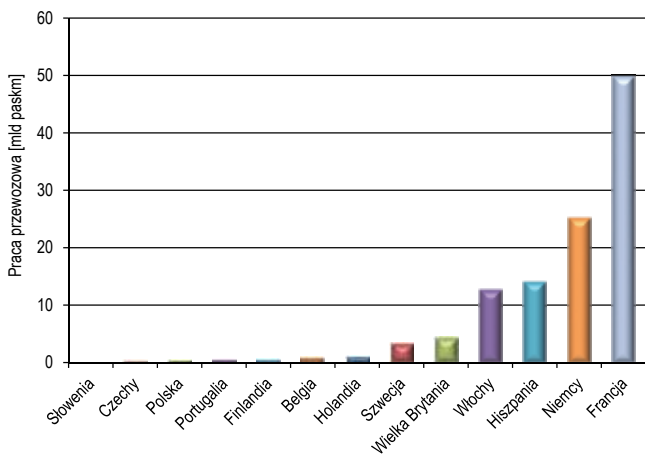
**Tab. 1.** Długość linii dużych prędkości w krajach Unii Europejskiej [21]

Rok	Belgia	Niemcy	Hiszpania	Francja	Włochy	Holandia	Austria	Polska	Wielka Brytania	EU
1985	–	–	–	419	224	–	–	–	–	643
1990	–	90	–	710	224	–	–	–	–	1 024
1995	–	447	471	1 281	248	–	–	–	–	2 447
2000	72	636	471	1 281	248	–	–	–	–	2 708
2003	137	875	1 069	1 540	248	–	–	–	74	3 943
2004	137	1 196	1 069	1 540	248	–	–	–	74	4 264
2005	137	1 196	1 090	1 540	248	–	–	–	74	4 285
2006	137	1 285	1 272	1 540	876	–	–	–	74	5 184
2007	137	1 285	1 511	1 872	562	–	–	–	113	5 480
2008	137	1 285	1 599	1 872	744	–	–	–	113	5 750
2009	209	1 285	1 604	1 872	923	120	–	–	113	6 126
2010	209	1 285	2 056	1 896	923	120	–	–	113	6 602
2011	209	1 285	2 144	2 036	923	120	–	–	113	6 830
2012	209	1 334	2 144	2 036	923	120	–	–	113	6 879
2013	209	1 334	2 515	2 036	923	120	48	–	113	7 298
2014	209	1 352	2 515	2 036	923	120	48	–	113	7 316
2015	209	1 475	2 871	2 036	923	120	48	224	113	8 019
2016	209	1 475	2 938	2 142	981	120	48	224	113	8 250



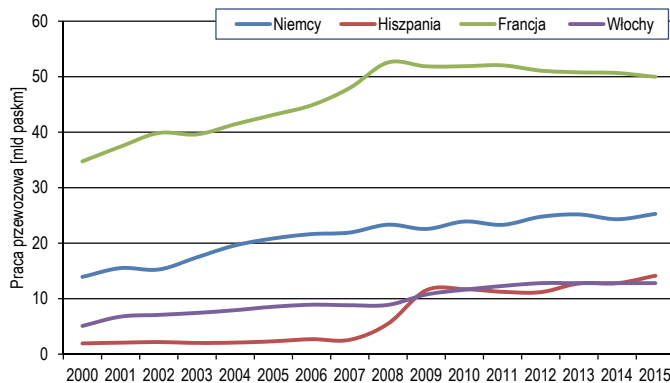
**Rys. 10.** Praca przewozowa pociągami dużej prędkości w UE w latach 2000–2015

Źródło: oprac. własne na podst. [21].



**Rys. 11.** Wielkość pracy przewozowej pociągami dużych prędkości w UE w 2015 r.

Źródło: oprac. własne na podst. [21].



**Rys. 12.** Dynamika pracy przewozowej pociągami dużych prędkości w wybranych krajach UE w latach 2000–2015

Źródło: oprac. własne na podst. [21].

zdolność przedsiębiorstw transportowych do zaspokojenia potrzeb użytkowników transportu w sposób bardziej efektywny niż czynią to rywale rynkowi. Przedsiębiorstwa transportowe powinny zatem dążyć do kreowania dla swoich użytkowników usług o wysokiej wartości. Wzrost popytu, będący jedną z miar rozwoju rynku, zależy zatem od konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych, a w szerszym ujęciu od konkurencyjności transportu zbiorowego określonej gałęzi transportu względem motoryzacji indywidualnej oraz innych gałęzi transportu [7].

**Tab. 3.** Udział przewozów realizowanych szybkimi pociągami w rynku przewozów pasażerskich w EU-28

Rok	Praca przewozowa (mld)			Udział w przewozach ogółem		Udział przewozów szybkimi pociągami w przewozach kolejowych (%)
	Transport kolejowy	Szybkie pociągi	Przewozy ogółem <sup>1)</sup>	Transport kolejowy (%)	Szybkie pociągi (%)	
2000	371,5	58,8	5 896,3	6,3	1,0	15,8
2001	373,6	65,1	5 985,4	6,2	1,1	17,4
2002	366,1	68,0	6 040,7	6,1	1,1	18,6
2003	362,4	70,7	6 097,5	5,9	1,2	19,5
2004	368,8	76,1	6 198,2	6,0	1,2	20,6
2005	377,4	80,1	6 199,4	6,1	1,3	21,2
2006	389,4	84,3	6 272,6	6,2	1,3	21,7
2007	396,4	88,7	6 360,5	6,2	1,4	22,4
2008	411,8	97,6	6 392,4	6,4	1,5	23,7
2009	404,7	104,1	6 389,3	6,3	1,6	25,7
2010	406,8	105,9	6 353,1	6,4	1,7	26,0
2011	415,1	108,8	6 370,7	6,5	1,7	26,2
2012	420,9	109,8	6 270,9	6,7	1,8	26,1
2013	426,9	111,7	6 335,7	6,7	1,8	26,2
2014	433,8	110,7	6 437,5	6,7	1,7	25,5
2015	441,9	113,7	6 602,4	6,7	1,7	25,7

<sup>1)</sup> przewozy realizowane samochodami, autobusami i autokarami, pojazdami dwukołowymi z napędem, transportem kolejowym, lotniczym i morskim oraz tramwajami i metrem.

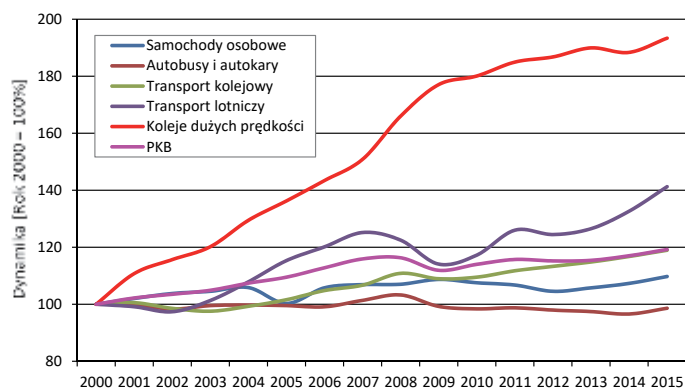
Źródło: oprac. własne na podst. [21].

**Tab. 4.** Przewozy pasażerskie na liniach dużej prędkości

	Belgia	Niemcy	Hiszpania	Francja	Włochy	Holandia	Wielka Brytania	EU
Sieć kolejowa [km]	3 607	38 828	16 056	28 765	17 041	3 058	16 209	218 181
Linie dużej prędkości [km]	209	1 475	2 871	2 036	923	120	113	8 019
Udział linii dużych prędkości [%]	5,8	3,8	17,9	7,1	5,4	3,9	0,7	3,7
Kolejowe przewozy pasażerskie [mld paskm]	10,3	91,3	26,2	89,1	52,2	17,5	66,4	441,9
Przewozy na liniach dużych prędkości [mld paskm]	0,9	25,3	14,1	49,9	12,8	1,0	4,4	113,7
Udział przewozów na liniach dużej prędkości [%]	8,7	27,7	53,8	56,0	24,5	5,7	6,6	25,7

Źródło: oprac. własne [21].

Jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych będą w nadchodzących latach coraz ważniejsze, między innymi ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania transportu publicznego. Głównymi cechami usług wysokiej jakości są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność usług i integracja z innymi środkami transportu. Dostępność informacji na temat czasu podróży oraz informacje na temat tras alternatywnych są również ważne dla zapewnienia niezakłóconej podróży „od drzwi do drzwi” [2]. W poszukiwaniu źródeł przewagi



**Rys. 13.** Dynamika przewozów pociągami dużych prędkości na tle innych środków transportu oraz zmian PKB w UE w latach 2000-2015

Źródło: oprac. własne na podst. [21].

konkurencyjnej należy koncertować się jednak na najistotniejszych czynnikach mających wpływ na decyzje konsumentów. Na rynku przewozów pasażerskich zaliczyć do nich można czas i koszty podróży. Dotyczy to w szczególności przewozów na duże odległości. Potwierdzają to sukcesy rynkowe kolei dużych prędkości w wielu państwach świata. Rosnący udział w rynku, będący wynikiem przejęcia części pasażerów z transportu lotniczego i samochodowego, a także z pociągów konwencjonalnych wskazuje, że kolej dużych prędkości jest innowacyjnym środkiem transportu zdolnym do zaspokajania potrzeb komunikacyjnych rozwiniętych gospodarczo społeczeństw XXI w. W takim ujęciu koleje dużych prędkości są istotnym czynnikiem rewitalizacji kolei i poprawy jej konkurencyjności na europejskim rynku przewozów pasażerskich [7].

Istotnym czynnikiem poprawy konkurencyjności kolei na rynku transportowym, a w konsekwencji wzrostu popytu na usługi tej proekologicznej gałęzi transportowej są inwestycje związane z tworzeniem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T [8]. Istotnym jej elementem są linie dużych prędkości. Kreując program inwestycyjny w Polsce celowe jest więc skoncentrowanie uwagi na opracowaniu i wdrożeniu programu budowy kolei dużych prędkości. Stanowi on szansę na przezwyciężenie negatywnych trendów na rynku przewozów pasażerskich.

## Bibliografia

1. Abramowicz A., Abramowicz M., *Konkurencja na rynku pasażerskich przewozów międzyaglomeracyjnych w Polsce*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 5.
2. Biała Księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144.
3. Dyr T., Ożóg M., *Uwarunkowania rozwoju transportu w Unii Europejskiej*, „Technika Transportu Szybnego” 2010, nr 3.
4. Dyr T., Welnic P., *Popyt na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej*, „Technika Transportu Szybnego” 2007, nr 1-2.
5. Dyr T., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku*, „Technika Transportu Szybnego” 2011, nr 5-6.
6. Dyr T., *Europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*, „Technika Transportu Szybnego” 2013, nr 10.
7. Dyr T., *Koleje dużych prędkości jako czynnik poprawy konkurencyjności kolei na rynku transportowym*, „Technika Transportu Szybnego” 2010, nr 11-12.

8. Dyr T., *Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, „Technika Transportu Szybnego” 2012, nr 1-2.*
9. Gorlewski B., *Czynniki kształtowania popytu na przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości – aspekt teoretyczny*, „Technika Transportu Szybnego” 2010, nr 9.
10. Górecki B. R., *Ekonometria podstawy teorii i praktyki*, Wydawnictwo Key Text, Warszawa 2010.
11. Kozłowska M., *Popyt na rynku autobusowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 1-2.
12. Kozłowska M., *Popyt na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej*, „Technika Transportu Szybnego” 2017, nr 1-2.
13. *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.*
14. Plachecka M., *Efekty działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie publicznym w Polsce*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 10.
15. *Przyszłość należy do kolei dużych prędkości*, Wywiad z Michel Leboeuf Honorowym Przewodniczącym Komitetu UIC Intercity and High Speed, „Technika Transportu Szybnego” 2015, nr 9.
16. Raczyńska-Buława E., *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Europie: założenia polityki UE i ocena podejmowanych działań z perspektywy danych statystycznych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 10.
17. Raczyński J., *Efekty społeczno-gospodarcze budowy linii dużych prędkości w Polsce (1). Wpływ inwestycji na rozwój przemysłu, sektora budowlanego i zaplecza naukowo-badawczego*, „Technika Transportu Szybnego” 2017, nr 9.
18. *Statistical Pocketbook 2014: EU Transport in Figures*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2014.
19. *Statistical Pocketbook 2015: EU Transport in Figures*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2015.
20. *Statistical Pocketbook 2016: EU Transport in Figures*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2016.
21. *Statistical Pocketbook 2017: EU Transport in Figures*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2017.
22. [www.eurostat.pl](http://www.eurostat.pl) (dostęp 03.01.2018).
23. [www.worldbank.pl](http://www.worldbank.pl) (dostęp 03.01.2018).

## Autorzy:

mgr **Małgorzata Kozłowska**, mgr **Grzegorz Cygan** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych

### Demand on the passenger transport market in the European Union

*This article analyzes the size of effective demand on the passenger transport market in the European Union, with particular emphasis on high-speed rail transport on the basis of annual statistics published by Eurostat. In the analyzed period, i.e. in the years 2000-2015 in the European Union, the work of high-speed trains more than doubled. In 2015, this work amounted to 113.67 billion passes. It constituted 25.72% of transport work carried out by rail transport in the EU-28 area. The correct assessment of the level of demand on the passenger transport market in the EU is a very important issue from the point of view of providing the public with certain communication services, enabling at the same time diversity in its selection.*

**Keywords:** demand, passenger transport, high speed rail transport.