

Joanna Raczyńska

# Konkurencja w przewozach kolejowych – opinie pasażerów w Unii Europejskiej

*W ostatnich dwóch stuleciach transport kolejowy w Europie rozwijał się głównie na poziomie krajowym. Poszczególne państwa tworzyły systemy kolejowe oparte na własnych normach technicznych i eksploatacyjnych. Doprowadziło to do fragmentacji struktury europejskiego systemu kolejowego. Zdaniem Komisji Europejskiej fragmentacja ta prowadzi w konsekwencji do mniejszej efektywności, elastyczności czy niezawodności oraz do wysokich kosztów eksploatacji, które sprawiają, że kolei trudno jest być poważnym konkurentem dla innych rodzajów transportu, szczególnie drogowego.*

Dlatego też Komisja Europejska dąży do stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w oparciu o zintegrowaną sieć infrastrukturalną i interoperacyjne wyposażenie umożliwiające ciągłe usługi transportowe w całej Europie i krajach z nią sąsiadujących. Wszyscy europejscy operatorzy kolejowi mogliby wówczas oferować efektywne usługi spełniające oczekiwania pasażerów i klientów oraz w lepszy sposób konkurować z alternatywnymi rodzajami transportu, zwłaszcza pod względem cen, elastyczności, czasu podróży i punktualności.

Ogólny zarys strategii Komisji Europejskiej w sprawie jednolitego obszaru kolejowego w państwach Wspólnoty przedstawiono w komunikacie z września 2010 r. Strategia ta wśród sposobów na zwiększenie konkurencyjności, oprócz rozwoju efektywnej unijnej infrastruktury kolejowej, wskazuje na potrzebę stworzenia atrakcyjnego i rzeczywiście otwartego rynku kolejowego.

Na zlecenie Komisji Europejskiej w marcu 2012 r., agencja badania opinii społecznej TNS Opinion & Social, przeprowadziła sondaż wśród blisko 25,6 tys. mieszkańców Unii Europejskiej (bez Cypru i Malty, które nie posiadają sieci kolejowej) na temat konkurencji na rynku kolejowym.

Celem tego badania było uzyskanie odpowiedzi na następujące pytania.

- W jakiej mierze Europejczycy korzystają z usług krajowych i regionalnych pociągów pasażerskich oraz czy są z tych usług zadowoleni?
- Co mieszkańcy Wspólnoty myślą na temat otwarcia rynku kolejowego Unii Europejskiej na konkurencję?
- Jakie są oczekiwania Europejczyków w stosunku do takiej konkurencji?

Komisja Europejska chciała dzięki wynikom tego badania poznać opinię obywateli poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej na temat konkurencji, co mogłoby być pomocne dla decydentów w odniesieniu do rozwoju unijnego rynku kolejowego. Chodzi zwłaszcza o wsparcie ze strony obywateli Wspólnoty, na poziomie unijnym i krajowym, na jakie mogłyby liczyć nowe propozycje legislacyjne dotyczące liberalizacji krajowych rynków przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej (rynek międzynaro-

dowych kolejowych przewozów pasażerskich został zliberalizowany z początkiem 2010 r.).

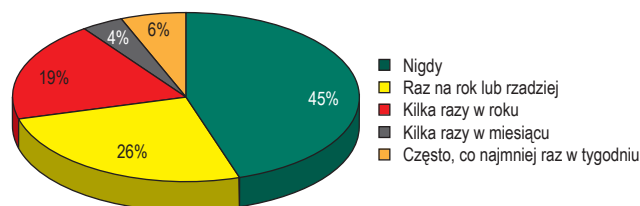
## Korzystanie z podróży koleją w Unii Europejskiej

Pierwsza część przeprowadzonych badań dotyczyła analizy doświadczeń Europejczyków w podróżowaniu pociągami krajowymi i regionalnymi oraz ich zadowolenia z istniejącego systemu kolejowego. Ankietowani odpowiadali na pytania na temat częstotliwości korzystania z przewozów koleją, powodów dla których wybrali kolej, usprawnień, które zachęcałyby ich do podróży pociągiem oraz zadowolenia z obecnego krajowego i regionalnego systemu kolei w ich kraju.

## Częstotliwość korzystania z pociągu krajowego lub regionalnego

Tylko niewielki odsetek (6%) Europejczyków regularnie korzysta z oferty kolei: codziennie lub prawie codziennie (2%), kilka razy w tygodniu (2%), raz w tygodniu (2%). Prawie jedna czwarta (23%) z ankietowanych jest okazjonalnie pasażerem pociągu krajowego lub regionalnego: kilkakrotnie w miesiącu (4%) lub kilka razy w roku (19%).

Grupa respondentów, stanowiąca 71%, tj. większość mieszkańców Wspólnoty, nigdy nie podróżuje koleją (45%) lub tylko raz w roku lub rzadziej (26%).



Rys. 1. Częstotliwość korzystania z pociągu krajowego lub regionalnego

Analiza odpowiedzi w poszczególnych państwach członkowskich wskazuje, że najwyższy odsetek respondentów, którzy przynajmniej raz w tygodniu podróżują pociągiem krajowym lub regionalnym znajduje się w krajach skandynawskich: Szwecja (86%), Finlandia (74%), i Dania (72%), następnie Holandia (69%), Niemcy (66%), Wielka Brytania (65%) i Austria (63%). Najniższy udział procentowy takich odpowiedzi uzyskano w Portugalii (29%) i na Litwie (32%).

Kraje, w których więcej niż jedna trzecia pytanym znalazła się w grupie okazjonalnych użytkowników pociągów krajowych lub regionalnych (czyli kilka razy w miesiącu lub kilka razy w roku), to: Szwecja (47% = 6% + 41%), Holandia (42% = 7% + 35%), Dania (34% = 7% + 27%). Najniższy odsetek okazjonalnych użytkowników odnotowano na Litwie (9% = 1% + 8%), w Portugalii (10% = 2% + 8%) i w Grecji (10% = 1% + 9%).

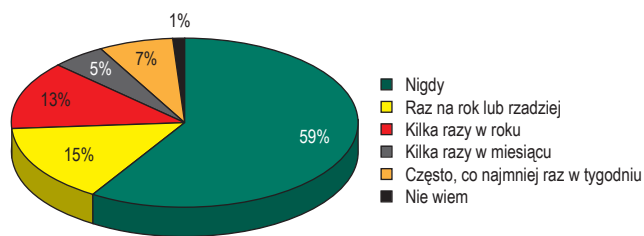
Państwa członkowskie z największą liczbą osób niebędących użytkownikami pociągów krajowych lub regionalnych (np. nigdy

lub raz w roku lub rzadziej korzystający z kolei) są Grecja i Litwa (po 90%), Portugalia (86%), Hiszpania (85%), Słowenia (84%), Estonia (81%), Łotwa (80%) i Polska (79%). Natomiast najniższy odsetek osób, które w ogóle lub sporadycznie korzystają z tego typu pociągów odnotowano w Holandii i Szwecji (48%).

Biorąc pod uwagę dużą częstotliwość korzystania z pociągów krajowych lub regionalnych, najwyższy odsetek osób regularnie nimi podróżujących (co najmniej raz w tygodniu: codziennie lub prawie codziennie, kilka razy w tygodniu, raz w tygodniu) odnotowano w Luksemburgu (12% = 4% + 5% + 3%), Holandii (10% = 3% + 4% + 3%), Wielkiej Brytanii (9% = 4% + 2% + 3%), we Włoszech (9% = 2% + 4% + 3%), w Belgii (8% = 4% + 3% + 2%) i w Austrii (8% = 3% + 3% + 2%). Kraje z najniższym odsetkiem regularnych pasażerów kolei to Grecja i Litwa (jedynie 1%) oraz Łotwa, Słowenia, Bułgaria, Irlandia i Finlandia (wszystkie po 2%).

### Częstotliwość korzystania z pociągu podmiejskiego

Badania dotyczyły również korzystania mieszkańców Unii Europejskiej z pociągów podmiejskich. Tylko kilka procent respondentów (7%) to stali pasażerowie, tj.: codziennie lub prawie codziennie jeździ takimi pociągami 3%, kilka razy w tygodniu 3%, raz w tygodniu 2% respondentów. Kolejna grupa osób, które korzystają z kolei podmiejskich okazjonalnie, to 18%, w tym: kilka razy w miesiącu 5% lub kilka razy w roku 13%. Bardzo duży odsetek, bo aż 64%, to osoby, które raz w roku lub rzadziej (15%) lub nigdy (59%) nie korzysta z przewozów podmiejskich koleją.



Rys. 3. Częstotliwość korzystania z pociągu podmiejskiego

Analiza wyników w poszczególnych państwach Unii Europejskiej wskazuje, że ponad połowa respondentów w Holandii (72%), Niemczech (59%) i krajach skandynawskich: Danii (66%), Szwecji (58%), Finlandii (52%) korzysta z kolei podmiejskich. Najmniejszy odsetek pasażerów tego rodzaju pociągów zanotowano w Bułgarii (10%) i Luksemburgu (11%).

Mając na uwadze częstotliwość podróżowania, najbardziej regularnie korzystają z pociągów podmiejskich mieszkańcy Danii (13%), Niemiec (12%) i Hiszpanii (12%), najrzadziej Litwy i Bułgarii (po 1%).

### Motywy korzystania z kolei krajowych i regionalnych

Respondentów, którzy podróżowali pociągami krajowymi lub regionalnymi przynajmniej raz (55% ogółu badanych) zapytano dlaczego z nich korzystali, proponując jednocześnie kilka wariantów odpowiedzi.

Ponad dwie trzecie pasażerów kolei wymieniła jako motywy podróże rekreacyjne (70%). Podróż koleją do pracy lub do szkoły zadeklarowało 10% badanych, kolejne 10% odbywało podróże służbowe. Nie miały odsetek respondentów (8%) wymieniać inne niż wskazane w ankiecie motywy, natomiast 2% nie potrafiło odpowiedzieć na to pytanie.

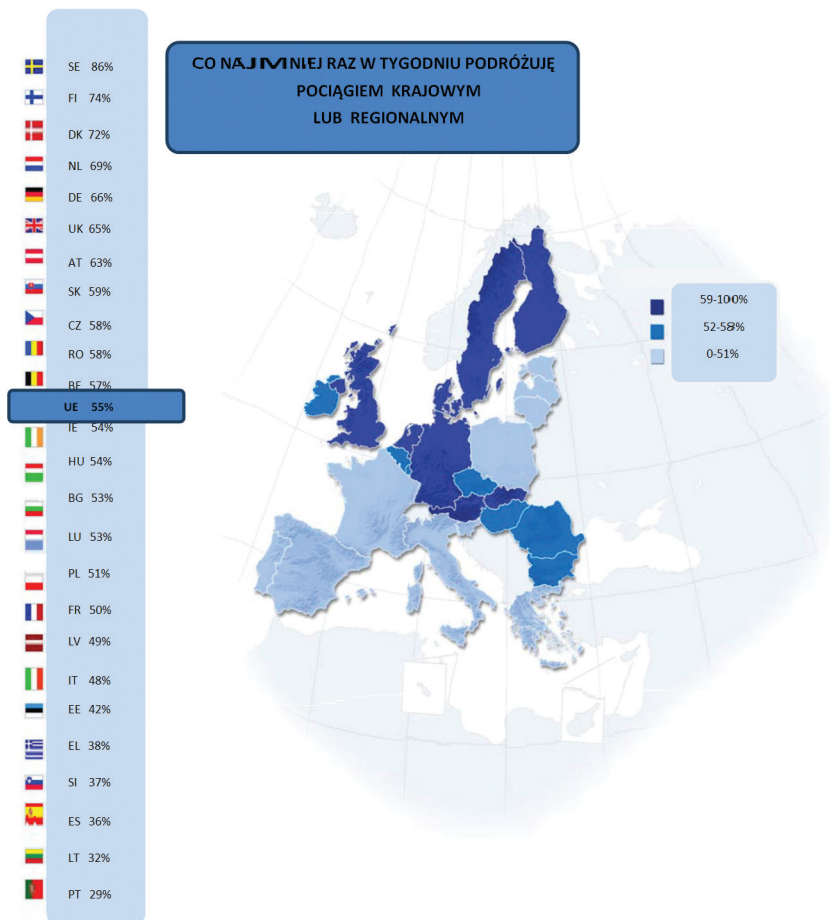
Praktycznie we wszystkich państwach członkowskich ponad połowa ankietowanych podawała, że wyjazdy rekreacyjne to najczęstszy motyw ich podróży pociągiem. Najwyższe odsetki takich odpowiedzi uzyskano w Grecji (82%), Finlandii (81%) i Rumunii (80%), najniższy na Węgrzech (51%), na Słowacji (55%) i w Belgii (57%).

Według badań kraj, w którym największa liczba respondentów korzysta z usług kolei w celu dojazdu do pracy lub do szkoły to Holandia (19%), w dalszej kolejności Luksemburg i Słowenia (po 18%). Najrzadziej ten motyw podróżowania wymieniają mieszkańcy Rumunii (3%), Bułgarii (4%) i Grecji (5%).

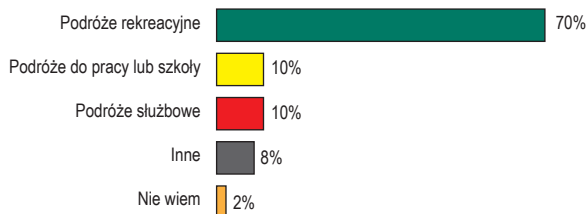
Podróże służbowe pociągami krajowymi i regionalnymi najczęściej odbywają ankietowani na Łotwie (19%) oraz we Francji i w Szwecji (po 16%), najrzadziej zaś na Litwie, w Estonii, na Węgrzech i w Hiszpanii (wszystkie po 5%).

Państwa członkowskie z najwyższym odsetkiem respondentów, którzy wymieniili inne motywy podróżowania pociągiem, to mieszkańcy Węgier (27%), Portugalii (19%), Słowacji i Polski (po 18%). Najniższych wskaźnik uzyskano w Estonii, Holandii i Grecji (wszystkie po 2%).

W Polsce, podobnie do uzyskanych wyników średniej UE-25, najczęstszym motywem korzystania



Rys. 2. Odsetek respondentów, którzy przynajmniej raz w tygodniu podróżują pociągiem krajowym lub regionalnym



Rys. 4. Motywy korzystania z kolei krajowych i regionalnych

z pociągów krajowych lub regionalnych były podróże rekreacyjne (61%). Podróże do pracy i do szkoły oraz podróże służbowe używały odpowiednio 9% i 8%. Stosunkowo duża grupa respondentów wskazała na inne motywy podróży (18%), natomiast 4% nie umiała udzielić odpowiedzi na to pytanie.

### Ulepszenia, które mogłyby zachęcić do podróżowania koleją

Ankietowani, którzy według badań mają niewielkie lub nie mają żadnego doświadczenia w korzystaniu z pociągów krajowych lub regionalnych (71% ogółu badanych), zostali poproszeni o wskazanie, co mogłoby ich zachęcić do podróżowania koleją, „podpowiadając” kilka potencjalnych odpowiedzi.

W odpowiedziach zdecydowanie dominuje niższa cena (43%) jako sposób na zwiększenie wykorzystania pociągów krajowych lub regionalnych. W dalszej kolejności respondenci podali lepszą sieć komunikacyjną (20%), szybszą podróż (17%), większą niezawodność usług (16%), wygodniejsze i czystsze pociągi (14%), większą częstotliwość połączeń (14%).

Warto zauważyć, że spora część badanych (28%) wskazała, że żadne z zaproponowanych ulepszeń w krajowych czy regionalnych usługach kolejowych nie spowoduje, że zaczną oni podróżować pociągiem. Kolejne 5% nie miało wyrobionej opinii na ten temat.

Analiza wyników w poszczególnych krajach wskazuje, że praktycznie wszędzie niższa cena byłaby czynnikiem decydującym do zwiększenia liczby pasażerów, jedynym wyjątkiem jest Luksemburg. Najwyższy odsetek uzyskano we Francji (55%), w Czechach (51%) i Grecji (49%), natomiast najniższy w Luksemburgu (12%), Portugalii (26%) i w Holandii (27%).

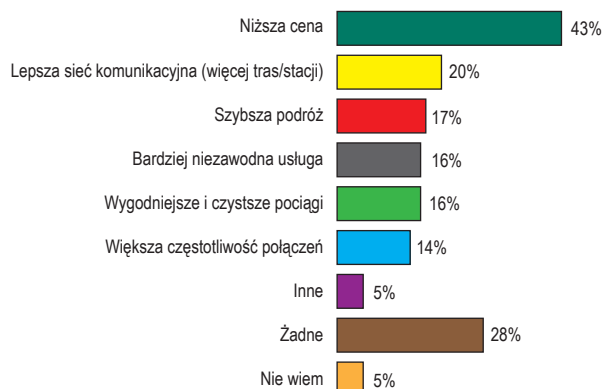
**Lepsza sieć komunikacyjna** to element najczęściej wymieniany w Grecji (37%) oraz Szwecji i Słowenii (po 31%). Badani w Bułgarii (12%), we Włoszech, Rumunii, Hiszpanii i w Wielkiej Brytanii (po 13%) uznali, że większa liczba tras i stacji nie zachęciłaby ich do podróżowania koleją.

**Możliwość odbycia szybszej podróży** wskazywana była najczęściej w Grecji (30%), Rumunii (26%), Słowenii (25%), a najrzadziej w Holandii (7%) i w Irlandii (8%).

**Bardziej niezawodne usługi** zachęciłyby najmocniej mieszkańców Szwecji (30%) i Włoch (24%). Najmniejsze znaczenia miałyby one w krajach bałtyckich, na Litwie i Łotwie (po 4%) oraz w Estonii (5%).

**Bardziej komfortowe i czystsze pociągi** najczęściej wymieniali respondenci w Czechach (35%, we Włoszech, na Węgrzech i na Słowacji (po 31%), najrzadziej zaś w Finlandii (3%), Holandii i Portugalii (po 4%).

Wyniki badań pokazują, że zwiększenie wykorzystania pociągów krajowych i regionalnych można byłoby uzyskać dzięki zwiększeniu częstotliwości połączeń w Grecji (30%), w Polsce i w Austrii (po 21%). Najniższy odsetek odpowiedzi wskazujących



Rys. 5. Ulepszenia, które mogłyby zachęcić do podróżowania koleją

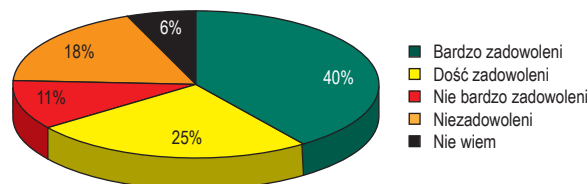
na ten element oferty uzyskano natomiast w Holandii (4%) i na Węgrzech (7%).

Co ciekawe, znaczna część respondentów (28%), którzy rzadko lub nigdy nie podróżują pociągiem odpowiada, że **żadne z ulepszeń** nie jest w stanie zachęcić ich do korzystania z usług kolei. Najczęściej odpowiadali w ten sposób badani w Portugalii (43%), na Węgrzech i na Łotwie (po 34%).

W Polsce również niższa cena biletu osiągnęła najwyższy odsetek odpowiedzi (33%). Dalej w kolejności z wyższą od średniej unijnej uplasowały się: lepsza sieć komunikacyjna (25%), szybsza podróż (24%), wygodniejsze i czystsze pociągi (22%) i większa częstotliwość połączeń (21%). Zdecydowanie wyższy od poziomu unijnego był także odsetek odpowiedzi wskazujący, że badani nie są w stanie określić ulepszeń, które zachęciłyby ich do podróżowania pociągiem (33%).

### Zadowolenie z krajowego i regionalnego systemu kolei

Wszyscy respondenci zostali poproszeni o wskazanie czy są zadowoleni z ich krajowymi i regionalnymi systemami kolejowymi. Prawie połowa jest zadowolona, w tym bardzo zadowoleni stanowią 6%, a raczej zadowoleni 40%. Nie mniej jednak jedna trzecia ankietowanych jest raczej niezadowolona (25%), lub niezadowolona (11%). Prawie jedna piąta nie umiała odpowiedzieć na to pytanie (18%).



Rys. 6. Zadowolenie z krajowego i regionalnego systemu kolei

W dwunastu na dwadzieścia pięć państw członkowskich objętych badaniem większość respondentów jest zadowolona z krajowego lub regionalnego systemu kolei. Należą do nich ankietowani w krajach Europy Północnej – Finlandii (67%), Szwecji (60%), Danii (64%) i na Łotwie (51%) oraz w krajach Europy Zachodniej – Austrii (66%), Holandii (64%), Luksemburgu (62%), Irlandii, Francji i Hiszpanii (wszystkie po 59%), Belgii (57%) oraz w Wielkiej Brytanii (55%). Natomiast najmniej usatysfakcjonowanymi pasażerami kolei są ankietowani we Włoszech (61%), w Rumunii (60%) oraz w Bułgarii (58%) i w Grecji (52%).

Polska znalazła się w gronie ośmiu państw członkowskich, w których odsetek niezadowolonych jest większy od zadowolonych, uzyskując proporcję 47% do 29%. Oprócz wymienionych Włoch, Rumunii, Bułgarii i Grecji w grupie tej znalazły się również Słowacja (48% do 39%), Słowenia (48% do 40%) oraz Węgry (45% do 40%).

## Stosunek Europejczyków do konkurencji kolei wspólnotowych

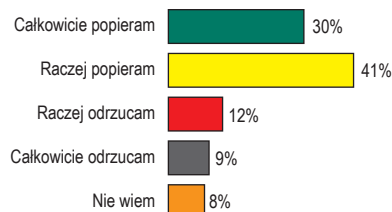
Druga część badania firmy TNS Opinion & Social poświęcona była podejściu Europejczyków do otwarcia konkurencji na kolei. Skupiono się na następujących kwestiach:

- stopniu wsparcia w całej Unii Europejskiej dla otwarcia konkurencji rynku kolejowych przewozów pasażerskich;
- ocenie Europejczyków co do wpływu jaki otwarcie konkurencji będzie miało na sposób zarządzania spółkami kolejowymi, częstotliwość kursowania pociągów, ceny biletów, usługi na pokładzie pociągu, punktualność, liczbę tras i stacji, bezpieczeństwo na sieci kolejowej, komfort i czystość pociągów;
- oczekiwanego wpływu konkurencji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich na poszczególne grupy zainteresowanych, tj. pasażerów, prywatnych przewoźników oraz pracowników przewoźników kolejowych;
- przewidywanego wpływu tej konkurencji na publiczne finansowanie.

## Wsparcie dla konkurencji

Osobom objętym badaniem wyjaśniono, że konkurencja oznacza prawo przewoźnika kolejowego do oferowania usług na tej samej trasie co konkurent lub po wygraniu przez niego przetargu przy-

znającego mu wyłączne prawa. Następnie zapytano respondentów, czy generalnie popierają lub sprzeciwiają się otwarciu na konkurencję krajowego lub regionalnego systemu kolei w ich krajach, pod warunkiem, że wszyscy przewoźnicy muszą spełniać te same standardy bezpieczeństwa.



Rys. 8. Wsparcie dla konkurencji

Trzech na dziesięciu ankietowanych (30%) całkowicie popiera tak rozumianą konkurencję systemu kolejowego, a ponad czterech na dziesięciu respondentów (41%) skłania się ku jej poparci. Opinie przeciwstawne stanowią mniejszość, tj. niechęć do otwarcia na konkurencji deklaruje 12%, natomiast całkowicie ją odrzuca 9%.

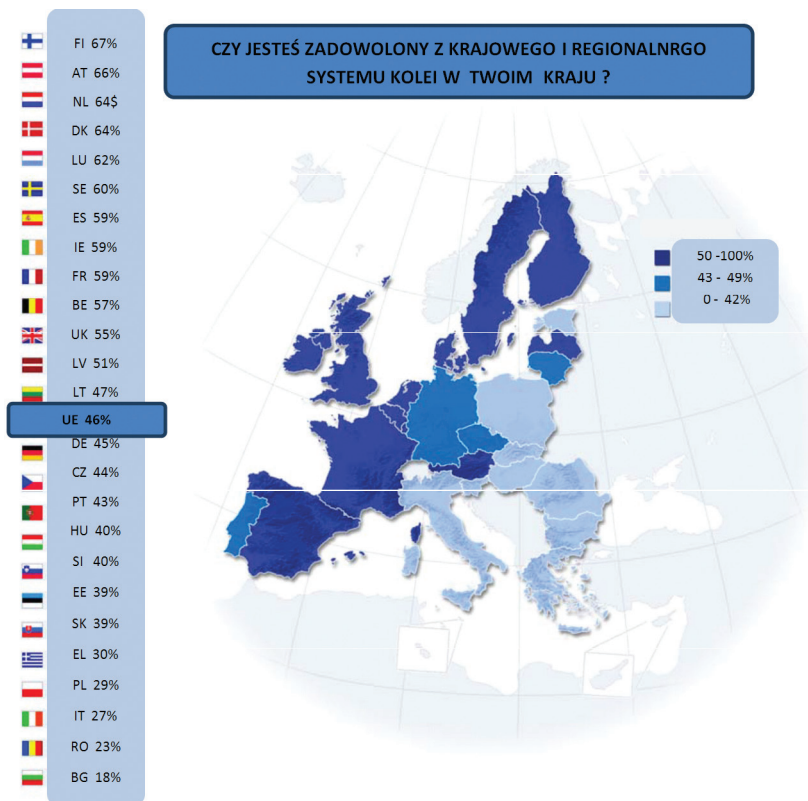
Wyniki ankiety w poszczególnych państwach członkowskich wskazują, że bezwzględna większość respondentów wspiera otwarcie kolei na konkurencję. Wyjątkiem jest Holandia.

Najwyższy odsetek poparcia (całkowite lub deklarowane) zaobserwowano w Czechach (90%), Słowacji (86%), Słowenii i we Włoszech (po 80%), w Grecji i Austrii (po 79%), Danii (76%) i w Niemczech (75%). Natomiast najniższy poziom wsparcia uzyskano wśród ankietowanych w Holandii (46%), Luksemburgu (57%) oraz w Szwecji (60%).

W Danii i w Czechach odnotowano najwięcej odpowiedzi w pełni popierających otwarcie na konkurencję (odpowiednio 52% i 48%). Liczba tych, którzy wyrażają całkowity sprzeciw jest największa w Holandii (28%), Szwecji (19%), Luksemburgu (15%), Francji (14%) i w Hiszpanii (13%).

Polska z uzyskanymi wynikami plasuje się nieznacznie powyżej średniej unijnej jeśli chodzi o wsparcie dla konkurencji w kolejowych przewozach pasażerskich. Odsetek badanych, których odpowiedź była pozytywna wyniósł 72%. Natomiast osoby wyrażający sprzeciw to łącznie 17% respondentów przy średniej we Wspólnocie 21%.

Analiza korelacji pomiędzy niezadowolaniem z obecnego krajowego i regionalnego systemu kolei z jednej strony, a wsparciem dla otwarcia na konkurencję jest raczej umiarkowana. Najniższe wsparcie dla otwarcia rynku odnotowano w Holandii i Luksemburgu, tj. w krajach, w których niezadowolony z usług oferowanych przez aktualnie funkcjonujący kolejowy system przewozów krajowych i regionalnych jest stosunkowo mały. Z drugiej strony Włochy i Grecja to kraje, w których respondenci są zdecydowanie bardziej niezadowoleni z obecnego systemu kolejowego, a także bardziej skłonni do wspierania konkurencji (tab. 1).



Rys. 7. Odsetek osób zadowolonych z krajowego i regionalnego systemu kolei

Tabela 1

## Stopień wsparcia dla konkurencji

	Całkowicie popieram	Raczej popieram	Raczej odrzucam	Całkowicie odrzucam	Nie wiem
CZ	48%	42%	5%	2%	3%
SK	33%	53%	8%	1%	5%
IT	26%	54%	10%	3%	7%
SI	34%	46%	9%	7%	4%
AT	31%	48%	13%	3%	5%
EL	29%	50%	10%	6%	5%
DK	52%	24%	11%	9%	4%
DE	39%	36%	11%	7%	7%
LT	29%	43%	8%	5%	15%
PL	24%	48%	11%	6%	11%
HU	24%	47%	15%	8%	6%
UK	35%	36%	11%	10%	8%
FI	34%	36%	16%	10%	4%
IE	30%	40%	9%	6%	15%
PT	19%	51%	11%	2%	17%
BE	21%	47%	19%	10%	3%
RO	26%	42%	9%	7%	16%
BG	25%	42%	7%	5%	21%
EE	21%	46%	11%	5%	17%
LV	31%	36%	13%	8%	12%
FR	28%	38%	13%	14%	7%
ES	29%	34%	12%	13%	12%
SE	34%	26%	19%	19%	2%
LU	23%	34%	21%	15%	7%
NL	23%	23%	24%	28%	2%

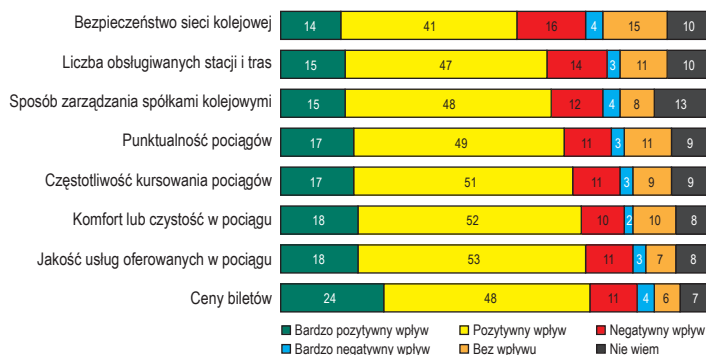
## Oczekiwany wpływ konkurencji na kolejowe usługi pasażerskie

Badania opinii Europejczyków dotyczyły również ich oczekiwań co do wpływu jaki będzie miało otwarcie rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję. Respondentów zapytano w jakim stopniu konkurencja ta będzie mieć pozytywny lub negatywny wpływ na osiem różnych elementów usług kolei?

Ponad dwie trzecie ankietowanych Europejczyków spodziewa się, że konkurencja na kolejowym rynku pasażerskim będzie miała pozytywny lub bardzo pozytywny wpływ, zwłaszcza na ceny biletów (72%), jakość usług oferowanych w pociągu (71%) oraz komfort i czystość pociągów (70%). Zdaniem większości wpłynie ona również pozytywnie na częstotliwość kursowania pociągów (68%), punktualność pociągów (66%), sposób zarządzania spółkami kolejowymi (63%), liczbę stacji lub tras, które będą dostępne (62%), jak również bezpieczeństwo sieci kolejowej (55%). Praktycznie więc zdaniem badanych konkurencja będzie dobrze służyć pasażerskim usługom kolejowym. Odsetek osób, które miały przeciwne zdanie był stosunkowo niewielki (od 12% do 20%, rys. 9).

*Więcej niż 7 na 10 Europejczyków uznaje, że konkurencja będzie miała pozytywny wpływ na ceny biletów.*

Zdaniem respondentów największy pozytywny wpływ konkurencji na kolejowe przewozy pasażerskie dotyczyć będzie cen biletów (72%). Bisko jedna czwarta z nich uważa, że będzie to bardzo pozytywne oddziaływanie. Odsetek ocen negatywnych



Rys. 9. Oczekiwania w zakresie wpływu konkurencji na kolejowe usługi

wyniósł 15%, w tym 4% osób sądzi, że konkurencja bardzo negatywnie odbije się na cenę biletów. Braku oddziaływania spodziewa się sześciu na stu ankietowanych.

Krajami, w których pozytywny wpływ konkurencji na cenę biletów uzyskał największy odsetek odpowiedzi były Czechy i Słowenia (po 85%) oraz Austria (82%), najniższy zaś zanotowano w Holandii (57%), Luksemburgu (60%) i w Wielkiej Brytanii (61%). W dwóch z tych krajów, tj. w Holandii i Wielkiej Brytanii, największy był również odsetek osób (odpowiednio 24% i 23%), które oczekują wzrostu cen biletów (negatywne lub bardzo negatywne oddziaływanie). Podobny odsetek ocen negatywnych zaobserwowano także w Belgii (24%).

Polska w tych badaniach jest na poziomie średniej unijnej w przypadku bardzo pozytywnej i pozytywnej oceny wpływu konkurencji na rynku kolejowym na ceny biletów (71%). W przypadku ocen negatywnych jest ich zdecydowanie mniej niż średnio w Europie, tj. jedynie 9%, w tym tylko 2% ocen bardzo negatywnych. Pozostałe 20% to respondenci deklarujący ocenę neutralną (11%) oraz osoby nie mające zdania (9%).

*Więcej niż 7 na 10 Europejczyków jest zdania, że konkurencja będzie pozytywnie wpływać na jakość usług w pociągach.*

Drugim badanym elementem usług, na który według opinii Europejczyków pozytywny wpływ będzie miało otwarcie rynku kolejowego na konkurencję jest jakość usług oferowanych podróżnym w pociągu (71%). Bardzo pozytywnego wpływu oczekuje 18% ankietowanych, pozytywnego 53%.

Łącznie 14% respondentów uważa natomiast, że wpływ ten będzie negatywny, a 7% uznaje, że nie będzie miał żadnego oddziaływania. Kolejne 8% nie umiało wyrazić opinii na ten temat.

W wielu krajach odsetek ocen pozytywnych znacznie przekraczał średnią unijną. W Czechach 91% badanych odpowiedziało, że konkurencja wpłynie pozytywnie na jakość usług, w Słowenii i Słowacji było ich po 89%, w Grecji 86%, Austrii 83%, na Węgrzech 82%, a we Włoszech 81%.

Zdecydowanie mniejszy optymizm wykazali respondenci w Holandii (53%), w Luksemburgu (56%) i we Francji (57%). Dwa z tych krajów, Holandia i Francja, to również państwa członkowskie o najwyższym udziale procentowym respondentów, którzy oczekują obniżenia poziomu jakości usług. Negatywny lub bardzo negatywny wpływ deklaruje odpowiednio 28% i 20% ankietowanych w tych krajach.

W Polsce, podobnie jak w większości państw członkowskich dominowały zdecydowanie oceny pozytywne (74%). Negatywne-

go oddziaływania konkurencji na jakość usług spodziewa się jedynie 9% respondentów. Z pozostałych 9% ocenia ten wpływ neutralnie, a 8% nie ma na ten temat zdania.

*Więcej niż 7 na 10 Europejczyków uznaje, że konkurencja pozytywnie wpłynie na komfort i czystość pociągów.*

Jak wynika z przeprowadzonych badań, siedmiu na dziesięciu Europejczyków (70%) uważa, że konkurencja na rynku kolejowym poprawi komfort i czystość pociągów. Dokładnie 18% respondentów uważa, że będzie to miało bardzo pozytywny wpływ, 52% oczekuje, że będzie to wpływ pozytywny. Z drugiej strony, negatywnego oddziaływania spodziewa się 10% badanych, bardzo negatywnego 2%. Stosunkowo niewielu ankietowanych (10%) twierdzi, że nie będzie to miało żadnego wpływu, a kolejne 8% nie ma zdania.

Po raz kolejny największe oczekiwania co do pozytywnego oddziaływania konkurencji, tym razem na komfort i czystość pociągów, mają pytani w Czechach (91%). Podobny udział procentowy odpowiedzi pozytywnych uzyskano w Grecji (89%), Słowacji (88%) oraz na Węgrzech i w Słowenii (po 85%). Natomiast optymizm ten jest najniższy w Holandii (45%), w Luksemburgu (53%) i we Francji (55%). Respondenci w Holandii (28%) i w Szwecji (25%) są także najliczniejszą grupą, która zakłada negatywny lub bardzo negatywny wpływ konkurencji na ten aspekt usług kolejowych.

Poziom ocen pozytywnych w Polsce przekracza średnią unijną (76%). Zdecydowanie niski jest natomiast odsetek osób, które oceniają, że otwarcie rynku kolejowego na konkurencję nie będzie miało żadnego (10%) lub negatywny wpływ (6%) na poziom komfortu i czystość pociągów.

*Ponad dwie trzecie Europejczyków oczekuje pozytywnego wpływu konkurencji na częstotliwość kursowania pociągów.*

Przeważająca większość Europejczyków (68%) uważa, że konkurencja na rynku kolejowym poprawi częstotliwość kursowania pociągów, z czego 17% uważa, że będzie to wpływ bardzo pozytywny. Natomiast ujemny wpływ przewiduje 11%, a bardzo negatywny jedynie 3%. Prawie jeden na dziesięciu respondentów odpowiedział, że nie spodziewa się żadnego oddziaływania konkurencji w tym zakresie, kolejne 9% nie miało opinii na ten temat.

Podobnie jak w opisanych powyżej badaniach, również i w ocenie wpływu konkurencji na częstotliwość kursowania pociągów odsetek odpowiedzi pozytywnych zanotowano w tej samej grupie krajów, tj. w Grecji (87%), w Czechach (85%), Słowacji (83%), Słowenii (81%), we Włoszech (78%) i w Austrii (77%). Najmniej optymistyczni byli mieszkańcy Holandii (45%). Natomiast ponownie Holandia i Szwecja to kraje z największym odsetkiem respondentów, którzy oczekują negatywnego wpływu (odpowiednio 29% i 24%).

Polscy respondenci znaleźli się w grupie krajów, które wysoko oceniają oddziaływanie konkurencji na częstotliwość kursowania pociągów (71%). Odsetek oceniających ten wpływ negatywnie było stosunkowo niewielu (9% łącznie negatywny i bardzo negatywny wpływ). Po 10% udziale procentowego odpowiedzi uzyskała ocena neutralna jak i brak zdania.

*Blisko dwie trzecie Europejczyków jest zdania, że konkurencja poprawi punktualność kursowania pociągów.*

Dzięki otwarciu rynku kolejowego na konkurencję poprawi się punktualność pociągów – takiego zdania jest 66% ankietowanych Europejczyków. Jedna czwarta z nich uważa, że będzie to wpływ bardzo pozytywny (17%). Z drugiej strony 11% respondentów uznaje, że będzie to miało negatywny wpływ, 3% bardzo negatywny. Podobnie 11% badanych nie spodziewa się aby konkurencja miała wpływ na punktualność, kolejne 9% nie miało wyrobionej opinii.

Zdecydowaną większość ocen pozytywnych uzyskano wśród mieszkańców Grecji (85%), Czech i Słowacji (po 83%), Słowenii (78%) i Włoch (76%). Spodziewają się oni poprawy punktualności w związku z wprowadzeniem konkurencji. Najmniej pozytywnych ocen uzyskano natomiast w Holandii (45%), Luksemburgu i Szwecji (po 50%) oraz we Francji (54%). Kraje te są również wśród państw z największym odsetkiem ankietowanych, którzy oczekują negatywnego lub bardzo negatywnego wpływu na punktualność pociągów: Szwecja (31%), Holandia (29%), Francja (21%).

Badania wśród polskich respondentów wskazują, że według 67% konkurencja będzie mieć pozytywny wpływ na punktualność pociągów. Jedynie 9% jest przeciwnego zdania. Stosunkowo spora grupa (14%) ocenia, że nie będzie to miało żadnego znaczenia, natomiast 10% nie wyraziło zdania na ten temat.

*Ponad połowa Europejczyków oczekuje, że konkurencja wpłynie na sposób zarządzania spółek kolejowych.*

Większość Europejczyków (63%) uważa, że więcej konkurencji na rynku kolejowym wpłynie na poprawę sposobu zarządzania spółkami kolejowymi, w tym 15% oczekuje bardzo pozytywnego wpływu. Natomiast 16% badanych przewiduje, że konkurencja będzie miała ujemne oddziaływanie na zarządzanie. Kolejne 8% w swoich odpowiedziach oceniło, że nie będzie ona miała żadnego wpływu, a 13% nie miało opinii w tej sprawie.

Z analizy odpowiedzi w poszczególnych państwach Unii Europejskiej wynika, że największy odsetek respondentów spodziewających się poprawy (pozytywny lub bardzo pozytywny wpływ) w zarządzaniu spółkami kolejowymi odnotowano w Czechach, Grecji i Słowenii (wszystkie 77%), Włoszech (76%), Słowacji (74%), Bułgarii (71%) i Austrii (70%). Najmniej respondentów podzielających ten pogląd było w Holandii (40%), następnie w Luksemburgu (51%), Francji (53%) oraz w Szwecji (55%). Holandia i Szwecja to także kraje, w których jedna trzecia badanych oczekuje negatywnego wpływu. Łącznie oceny negatywne lub bardzo negatywne w tych krajach to odpowiednio: 34% i 33%.

W Polsce odpowiedzi pozytywne są bliskie unijnej średniej (60%), w tym 14% respondentów uznało, że konkurencja będzie miała bardzo pozytywny wpływ na zarządzanie spółkami kolejowymi. Negatywnego wpływu spodziewa się jedynie 15% ankietowanych. Pozostałe 10% badanych stwierdziło, że konkurencja nie będzie miała na zarządzanie wpływu, natomiast 15% nie wyraziło swojej opinii.

*Ponad 6 na 10 Europejczyków uważa, że konkurencja na rynku przewozów kolejowych zwiększy liczbę obsługiwanych stacji i tras.*

Większość Europejczyków (62%) uważa, że otwarcie rynku przewozów pasażerskich na konkurencję zwiększy liczbę obsługiwanych stacji i tras pociągów. W tej grupie respondentów 15% spodziewa się, że będzie to wpływ bardzo pozytywny, pozostałe 47%, że pozytywny. Natomiast z 14% ankietowanych, którzy przewidują negatywny wpływ, bardzo negatywny zakłada jedynie 3%. Kolejne 11% twierdzi, że nie oczekują żadnego wpływu, a 10% nie ma zdania w tej sprawie.

Badani w Grecji (83%), Czechach (79%), na Słowacji (76%) i w Słowenii (75%) są najbardziej skłonni wierzyć, że konkurencja na rynku kolejowym spowoduje poprawę co do liczby obsługiwanych stacji lub tras (pozytywne lub bardzo pozytywne oddziaływanie).

Natomiast respondentów najmniej przekonanych do takiego wpływu konkurencji odnotowano w Holandii (37%), Francji (50%) i w Szwecji (51%). Po raz kolejny to Szwecja (36%) i Holandia (35%) są państwami, w których odsetek respondentów spodziewających się negatywnego lub bardzo negatywnego wpływu jest najwyższy.

Polscy ankietowani są zdecydowanie bardziej optymistyczni, 69% spośród nich uważa, że wzrost konkurencji wpłynie pozytywnie na zwiększenie liczby stacji i tras, które oferuje kolej, w tym 16% oceniło, że będzie to wpływ bardzo pozytywny. Jedynie 7% pytanych Polaków uznało, że będzie to wpływ negatywny. Pozostałe 24% to po połowie osoby, które nie mają na ten temat zdania lub takie, które uważają, że wpływ konkurencji nie będzie miał żadnego wpływu na ten element oferty przewoźników.

*Ponad połowa Europejczyków jest zdania, że konkurencja pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo na sieci kolejowej.*

Więcej niż połowa ankietowanych mieszkańców Unii Europejskiej (55%) spodziewa się, że konkurencja na rynku kolejowych będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo na sieci kolejowej. Spośród tych osób 14% spodziewa się, że będzie to wpływ bardzo pozytywny. Przeciwnego zdania jest 20% respondentów i zakłada, że będzie to wpływ negatywny, w tym 4% to wpływ bardzo negatywny. Kolejne 15% odpowiedziało, że nie oczekuje żadnego wpływu konkurencji na bezpieczeństwo na sieci kolejowej, natomiast 10% nie umiało wyrazić swojej opinii na ten temat.

Analiza w poszczególnych państwach członkowskich wskazuje, że najwięcej ocen pozytywnych uzyskano w Grecji (76%), w Czechach i we Włoszech (po 71%), w Słowenii (70%) i na Słowacji (69%). Odmienne poglądy wyrażali mieszkańcy w Holandii (49%) i w Szwecji (46%) uznając, że konkurencja będzie miała negatywny lub bardzo negatywny wpływ na bezpieczeństwo sieci kolejowej.

W Polsce odsetek odpowiedzi pozytywnych wyniósł 59%, w tym 13% respondentów wskazało na bardzo pozytywne oddziaływanie konkurencji. W przypadku odpowiedzi negatywnych (15%) tylko 3% badanych uznało, że konkurencja będzie miała bardzo negatywny wpływ. Znaczny odsetek (15%) ankietowanych oceniło, że nie będzie ona miała żadnego wpływu na bezpieczeństwo na sieci kolejowej, zaś kolejne 11% nie miało w tej sprawie wyrobionej opinii.

Podsumowując ten etap badań należy stwierdzić, że największy odsetek ankietowanych Europejczyków (ponad 70%) uważa, że otwarcie rynku kolejowego na konkurencję będzie miało pozytywne oddziaływanie na poziom cen biletów, jakość usług oferowanych w pociągu oraz komfort podróżowania i czystość w pociągu.

Podobnie większość respondentów spodziewa się, że konkurencja na rynku kolejowym będzie pozytywnie wpływać na częstotliwość i punktualność pociągów, na sposób zarządzania spółkami kolejowymi oraz na liczbę stacji i tras oferowanych przez kolej. Jedynym wyjątkiem jest Holandia, gdzie bezwzględna większość badanych pozytywny wpływ konkurencji odnosi tylko do dwóch pierwszych elementów, tj. ceny biletów i jakości usług.

Połowa lub więcej respondentów w 17 z 25 państw członkowskich objętych badaniem uważa, że konkurencja na rynku kolejowych poprawi bezpieczeństwo na sieci kolejowej. Państwa, w których odsetek odpowiedzi pozytywnych był poniżej 50% to: Holandia (21%), Szwecja (34%), Luksemburg (39%), Francja (41%), Dania (42%), Niemcy (47%), Finlandia (48%) i Belgia (49%).

Tabela 2

## Oczekiwania w zakresie wpływu konkurencji na poszczególne elementy oferty kolejowej

	Ceny biletów	Jakość usług w pociągu	Komfort i czystość pociągu	Częstotliwość kursowania pociągów	Punktualność pociągów	Sposób zarządzania spółkami kolejowymi	Liczba stacji i tras	Bezpieczeństwo sieci kolejowej
UE-25	72%	71%	70%	68%	66%	63%	62%	55%
BE	67%	67%	61%	67%	65%	65%	54%	49%
BG	69%	79%	78%	71%	73%	71%	64%	55%
CZ	85%	91%	91%	85%	83%	77%	79%	71%
DK	77%	65%	60%	57%	74%	56%	55%	42%
DE	77%	75%	74%	70%	70%	65%	61%	47%
EE	70%	77%	79%	75%	72%	65%	73%	61%
IE	66%	66%	64%	66%	65%	66%	63%	60%
EL	76%	86%	89%	87%	85%	77%	83%	76%
ES	68%	69%	65%	69%	65%	56%	64%	60%
FR	71%	57%	55%	51%	54%	53%	50%	41%
IT	78%	81%	80%	78%	76%	76%	71%	71%
LV	68%	74%	75%	67%	62%	59%	60%	59%
LT	75%	75%	76%	70%	68%	65%	70%	62%
LU	60%	56%	53%	63%	50%	51%	52%	39%
HU	67%	92%	85%	72%	74%	65%	67%	68%
NL	57%	53%	45%	45%	45%	40%	37%	21%
AT	82%	83%	79%	77%	71%	70%	67%	59%
PL	71%	74%	76%	71%	67%	60%	69%	59%
PT	67%	66%	61%	65%	63%	61%	63%	59%
RO	69%	75%	74%	71%	68%	68%	61%	65%
SI	85%	89%	85%	81%	78%	77%	75%	70%
SK	73%	89%	88%	83%	83%	74%	76%	69%
FI	79%	72%	68%	68%	60%	62%	61%	48%
SE	70%	63%	60%	53%	50%	55%	51%	34%
UK	61%	65%	64%	59%	61%	60%	55%	52%

W badaniu tym wyróżniają się cztery państwa. Pierwsze to Holandia, gdzie uzyskano najniższy odsetek respondentów, którzy oczekują, że konkurencja na rynku kolejowych może mieć pozytywny wpływ we wszystkich ośmiu obszarach (od 57% do 21%).

Drugie to Grecja z najwyższym odsetkiem ankietowanych, którzy wierzą, że konkurencja na kolei spowoduje poprawę w pię-

ciu badanych obszarach: częstotliwość kursowania pociągów (87%), punktualność pociągów (85%), sposób zarządzania spółkami kolejowymi (77%), liczba oferowanych stacji lub tras (83%) oraz bezpieczeństwo na sieci kolejowej (76%).

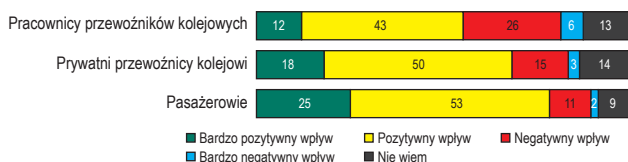
Trzecie to Czechy z największym odsetkiem respondentów, którzy oczekują poprawy w czterech obszarach: ceny biletów (85%), jakość usług w pociągu (91%), komfort i czystość pociągów (91%), jak i sposób zarządzania spółkami kolejowymi (77%, ten sam odsetek jak w Grecji).

Czwarte państwo to Słowenia, gdzie respondenci bardzo pozytywnie ocenili wpływ konkurencji na ceny biletów (85%, podobnie jak w Czechach) i sposób zarządzania spółkami kolejowymi (77%, podobnie jak w Grecji i w Czechach).

Polska należy do grupy państw, w których bezwzględna większość respondentów oceniła, że otwarcie rynku kolejowego na konkurencję będzie miało pozytywny wpływ na wszystkie badane obszary. Najwyższy odsetek odpowiedzi pozytywnych uzyskały: komfort i czystość pociągów (76%), jakość usług w pociągu (74%) oraz ceny biletów i częstotliwość kursowania pociągów (po 71%).

## Oczekiwany wpływ konkurencji na określone grupy zainteresowanych

Kolejne pytania ankiety dotyczyły oceny wpływu konkurencji na rynku kolejowym na poszczególne grupy zainteresowanych. Respondenci zostali poproszeni o wskazanie w jakim stopniu, ich zdaniem, większa konkurencja na rynku pasażerskich przewozów kolejowych będzie miała pozytywne lub negatywne oddziaływanie na pasażerów, prywatnych przewoźników kolejowych oraz pracowników zatrudnianych przez przewoźników. Z analiz tych wyłączeni zostali respondenci z Wielkiej Brytanii.



Rys. 10. Oczekiwany wpływ konkurencji na określone grupy zainteresowanych

Ponad trzy czwarte (78%) respondentów uważa, że większa konkurencja na kolei będzie dobra dla pasażerów. Mniejszość (13%) twierdzi, to będzie miała negatywny wpływ, a 9% nie miało opinii w tej sprawie. Dwie trzecie (68%) pytanym uznano, że będzie to dobre dla prywatnych operatorów kolejowych, natomiast prawie jedna piąta (18%) miało przeciwnie zdanie. Kolejne 14% odpowiedziało, że nie wie. Ponad połowa (55%) ankietowanych odpowiedziało, że konkurencja będzie również korzystna dla pracowników przewoźników kolejowych, jednakże również znaczny odsetek badanych (32%) uznano, że będzie to dla nich niekorzystane. Kolejne 13% respondentów nie ma zdania na ten temat.

*Ponad trzy czwarte respondentów uważa, że konkurencja na rynku kolejowym będzie dobra dla pasażerów.*

We wszystkich państwach członkowskich (poza Wielką Brytanią, która nie była objęta tym badaniem) bezwzględna większość respondentów uważa, że konkurencja na rynku kolejowym będzie

dobra lub bardzo dobra dla pasażerów. Najwyższy odsetek zadowolono w Czechach (93%), Słowenii (92%), Słowacji (91%), Grecji (87%), Austrii (86%), na Węgrzech, we Włoszech i w Bułgarii (wszystkie po 83%). Przeciwnego zdania są ankietowani z Holandii (56%) i w Szwecji (67%). Respondenci w tych dwóch krajach stanowią również najwyższy odsetek tych, którzy uważają, że konkurencja będzie miała negatywne konsekwencje dla pasażerów: 37% w Holandii i 28% w Szwecji.

W Polsce 76% badanych odpowiedziało, że według nich pasażerowie skorzystają na większej konkurencji w kolejowych przewozach pasażerskich. Jedynie 11% było przeciwnego zdania. Natomiast 13% nie miało opinii na ten temat.

*Dwie trzecie respondentów uważa, że konkurencja będzie korzystna dla prywatnych operatorów kolejowych.*

Co najmniej połowa ankietowanych w każdym z państw członkowskich (poza Wielką Brytanią nie objętą tym badaniem oraz Łotwą, gdzie uzyskano jedynie 48% ocen pozytywnych) jest zdania, że konkurencja na rynku kolejowym będzie korzystna dla prywatnych przewoźników kolejowych. Najwyższy odsetek badanych wyrażających taką opinię odnotowano w Grecji (89%), na Słowacji (80%), w Czechach (77%), we Włoszech (76%) i w Austrii (75%). Natomiast respondenci, którzy w najmniejszym stopniu podzielają tę opinię są na Łotwie (48%), w Holandii (50%) i na Litwie (51%). Więcej niż jedna trzecia (37%) respondentów w Holandii uważa, że otwarty rynek kolejowy będzie niekorzystny dla prywatnych operatorów kolejowych. Pogląd ten podziela również ponad jedna czwarta respondentów w Luksemburgu (27%), w Belgii i na Łotwie (po 26%).

Wyniki uzyskane w Polsce pokrywają się ze średnią unijną. Odsetek ocen uznających, że konkurencja będzie korzystna dla prywatnych operatorów wyniósł 63%, w tym 11% ocen bardzo pozytywnych. Z kolei niekorzystnego oddziaływania konkurencji spodziewa się 16%, w tym bardzo negatywnego wpływu jedynie 2%. Znaczna część ankietowanych (21%) nie miała zdania na ten temat.

*Ponad połowa respondentów uważa, że konkurencja będzie dobra dla pracowników przewoźników kolejowych.*

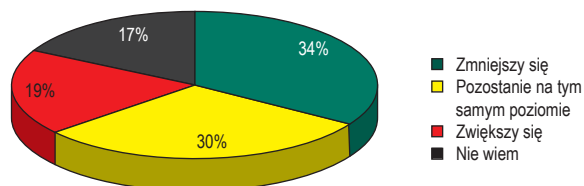
Analiza wskazuje, że w 19 z 25 państw członkowskich, co najmniej połowa respondentów uważa, że konkurencja na rynku kolejowym będzie dobra dla pracowników przewoźników kolejowych. Największa liczba respondentów, którzy mają takie zdanie jest we Włoszech (73%), w Czechach (72%), na Słowacji (71%) i w Grecji (70%). Najniższy odsetek zaobserwowano w Holandii (33%) i Luksemburgu (38%). Respondenci w Holandii i w Szwecji stanowią najliczniejszą grupę według której konkurencja na kolejowym rynku przewozów pasażerskich będzie niekorzystna dla pracowników operatorów transportu kolejowego, odpowiednio 58% i 47%.

W Polsce, podobnie jak w większości państw członkowskich, przeważa opinia, że konkurencja będzie korzystna dla pracowników operatorów kolejowych (58%). Przeciwnego zdania jest co dwudziesty ankietowany, natomiast 22% pytanym nie wyraziło swojej opinii.



## Oczekiwany wpływ konkurencji na wielkość środków publicznych

Opinia co do tego, czy publiczne finansowanie sektora kolejowego się zwiększy, zmniejszy czy pozostanie takie samo, jeśli zwiększy się konkurencja na kolei jest podzielona: 34% respondentów twierdzi, że finansowanie ze środków publicznych w sektorze kolejowym będzie maleć, 30% uważa, że utrzyma się na tym samym poziomie, a 19% uważa, że będzie ono wzrastać. Kolejne 17% nie ma na ten temat opinii. Tym badaniem również nie została objęta Wielka Brytania.



Rys. 11. Oczekiwany wpływ konkurencji na wielkość środków publicznych

W poszczególnych państwach członkowskich wyniki przedstawiały się następująco. Austria (32%) oraz Grecja i Bułgaria (po 25%) należą do krajów, gdzie odsetek osób, które sądzą, że konkurencja wpłynie na większe zaangażowanie środków publicznych w finansowanie sektora kolejowego. Natomiast jest to najmniej oczekiwane w Portugalii (11%) i w Niemczech (13%).

Badani w Belgii (48%), w Niemczech (45%), na Węgrzech i w Finlandii (po 44%) są zdania, że najprawdopodobniej finansowanie sektora kolejowego ze środków publicznych się zmniejszy. Najrzadziej taki pogląd wyrażali mieszkańcy Bułgarii (15%), Rumunii (23%), Austrii i Polski (po 24%).

Największy odsetek respondentów, którzy uważają, że finansowanie usług sektora kolejowego pozostanie na takim samym poziomie znajduje się w Czechach (38%), we Włoszech (37%) i Danii (36%), natomiast najmniejszy w Bułgarii (18%), Grecji (22%) i w Irlandii (23%).

Szczególnie wysoki odsetek respondentów, którzy nie są w stanie wyrobić sobie opinii na ten temat zanotowano w Bułgarii (42%) i w Portugalii (36%).

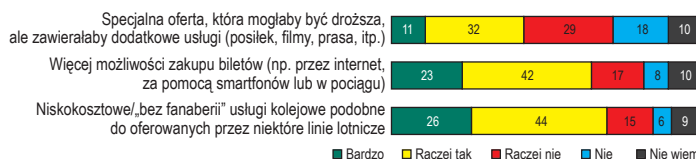
W Polsce prawie jedna czwarta respondentów oceniła, że większa konkurencja zmniejszy poziom finansowania sektora kolejowego ze środków publicznych. Przeciwnego zdania jest 16% ankietowanych. Większość, tj. 35% badanych Polaków uważa, że poziom ten się nie zmieni, natomiast znaczny odsetek (25%) nie wyraziła swej opinii w tej sprawie.

## Efekty konkurencji na rynku kolejowym

Trzeci, ostatni etap badań firmy TNS Opinion & Social koncentrował się na tym, jak wielu Europejczyków ma nadzieję, że konkurencja na rynku kolejowym może przynieść takie efekty, jak: tańsze oferty, oferty specjalne premium oraz bardziej uniwersalne sposoby zakupu biletów. Respondenci zostali zapytani jakich efektów otwarcia konkurencji najbardziej by oczekiwali.

Ponadto 70% ankietowanych obywateli Unii Europejskiej wyraziło nadzieję, że konkurencja spowoduje powstanie usług kolejowych o podstawowym zakresie (podobnych do tanich linii lotniczych), natomiast 21% nie widzi takiej potrzeby. Kolejne 9% nie ma zdania na ten temat.

Prawie dwie trzecie (65%) Europejczyków chciałoby mieć więcej możliwości kupowania biletów kolejowych np. przez inter-



Rys. 12. Oczekiwania na efekty konkurencji na rynku kolejowym

net, za pomocą smartphonów lub w pociągu, natomiast jedna czwarta nie. Dalsze 10% respondentów odpowiedziało, że nie ma w tej sprawie zdania.

Ponad cztery osoby na dziesięć (43%) spośród ankietowanych oczekuje rozwoju ofert premium, tj. dodatkowych usług takich jak posiłki, filmy, prasa itp., licząc się jednocześnie z tym, że oferta ta byłaby droższa od standardowej. Jednakże większość respondentów (47%) nie oczekuje takich dodatkowych usług, a dalsze 10% nie ma opinii w tej sprawie.

## Oferty kolejowe

Największy odsetek respondentów wyraził nadzieję, że konkurencja spowoduje powstanie usług kolejowych o podstawowym zakresie.

### Tanie oferty

8 na 10 Europejczyków oczekuje tanich ofert na połączenia kolejowe, podobne do oferowanych przez niektóre linie lotnicze.

Wyniki badań pokazują, że we wszystkich państwach członkowskich bezwzględna większość respondentów chciałaby tanich usług kolejowych na wzór tych, oferowanych przez tzw. tanie linie lotnicze. Co najmniej trzy czwarte respondentów chciałoby mieć możliwość skorzystania z takich usług kolejowych w Grecji (84%), Austrii (79%), we Włoszech i na Słowacja (po 76%) oraz na Węgrzech (75%). Najniższe odsetek ankietowanych mających podobne oczekiwania odnotowano w Luksemburgu (51%) i w Holandii (54%).

Te dwa ostatnie kraje są również wśród państw członkowskich o największej liczbie respondentów, którzy nie oczekują tanich ofert kolejowych: Luksemburg (44%), Holandia (39%), Belgia (37%).

W Polsce 73% ankietowanych chciałoby korzystać z tanich ofert na usługi kolejowe, przeciwnego zdania jest tylko 15%, a kolejne 12% nie wyraziło swojej opinii. Oferty premium, które byłyby droższe, ale w zamian zawierałyby dodatkowe usługi mają wśród respondentów swoich zwolenników (43%) i przeciwników (47%).

### Oferty premium

Opinia Europejczyków na temat oferty premium jest podzielona.

Odpowiedzi w poszczególnych państwach członkowskich wskazują, że większość ankietowanych chciałaby mieć możliwość skorzystania z ofert premium w Czechach (57%), w Grecji (55%), na Litwie i w Polsce (po 53%) oraz we Włoszech (52%). Najniższy odsetek zainteresowanych tą ofertą odnotowano w Holandii (25%), Luksemburgu (32%) i w Belgii (33%).

Te trzy kraje znalazły się również wśród tych, w których największy jest udział badanych w ogóle nie zainteresowanych ofertą premium, tj. Holandia (69%), Luksemburg i Belgia (po 64%),

Niemcy (58%), Węgry (55%), Wielka Brytania i Francja (po 52%) oraz Finlandia (51%). Natomiast, najniższy odsetek braku zainteresowania taką ofertą zanotowano na Litwie (30%), w Polsce (31%) i w Rumunii (32%).

Państwa członkowskie, w których opinia respondentów jest najbardziej podzielona pomiędzy tych, którzy chcą i nie chcą dostępu do oferty premium są Hiszpania (46% wobec 45%), Słowenia (48% wobec 47%), Dania (47% w porównaniu z 45%), Portugalia (39% w porównaniu z 37%) i Austria (50% w porównaniu z 47%).

Polska znalazła się w grupie państw, w której przeważają respondenci, którzy liczą na to, że konkurencja spowoduje wprowadzenie oferty premium (53%). Przeciwnie zdanie wyraziło 30% ankietowanych, a pozostałe 16% nie miało zdania na ten temat.

## Sposoby kupowania biletów

Oprócz ofert na usługi kolejowe zbadano również jak daleko Europejczycy chcieliby aby konkurencja rynku kolejowego wpłynęła na rozszerzenie możliwości zakupu biletów na podróż koleją.

*Więcej możliwości zakupu biletów  
Prawie dwie trzecie respondentów chciałoby mieć więcej możliwości kupowania biletów kolejowych.*

Praktycznie we wszystkich państwach członkowskich większość respondentów chce rozszerzenia sposobów zakupu biletów kolejowych, np. przez internet, za pomocą smartphona lub w pociągu. Największy odsetek takich odpowiedzi uzyskano w Czechach (82%), Grecji (77%) oraz w Słowenii i Słowacji (po 75%), najniższy zaś w Portugalii (51%) i Rumunii (54%).

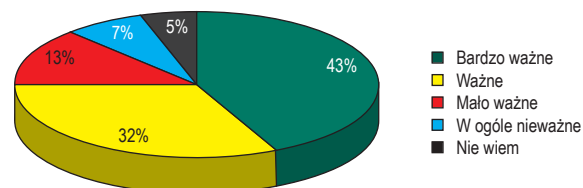
Kraje, w których około jedna trzecia respondentów nie chce, aby istniało więcej sposobów kupowania biletów to Austria i Belgia (po 36%), Finlandia (34%), Holandia (33%) oraz Luksemburg i Francja (po 32%).

W Polsce zdecydowana większość (66%) ankietowanych chciałaby aby wprowadzenie konkurencji stwarzało również więcej możliwości nabycia biletu. Ponad jedna piąta (21%) ankietowanych była przeciwnego zdania, natomiast 13% nie wyraziło swojej opinii.

*Jedno okienko dla wielu przewoźników  
Jeden bilet i jeden punkt informacyjny dla wielu przewoźników kolejowych jest ważny dla większości respondentów.*

Respondentów zapytano, czy, kiedy podróżując koleją korzystają z kilku przewoźników kolejowych, to istotnym jest dla nich, że mogą kupić bilety i uzyskać informację obejmującą całą podróż w jednym punkcie informacyjnym, a nie u każdego z nich osobno. Jedynie 6% odpowiedziało, że kwestia ta nie ma dla nich znaczenia.

Możliwość, aby kupić bilety i uzyskać informację obejmującą całą podróż w jednym punkcie jest istotna dla trzech czwartych respondentów (75%), którzy w trakcie jednej podróży korzystają z kilku przewoźników, w tym jest to bardzo istotne dla 43% ankietowanych. Z drugiej strony, nie ma to znaczenia dla jednej piątej (20%), a pozostała niewielka grupa (5%) nie ma zdania na ten temat.



Rys. 13. Ocena czy korzystając z kilku przewoźników kolejowych istotnym jest, że można kupić bilety i uzyskać informację obejmującą całą podróż w jednym punkcie informacyjnym, a nie u każdego z nich osobno

Analiza w państwach Wspólnoty wskazuje, że we wszystkich państwach (z wyjątkiem Bułgarii) zdecydowana większość respondentów chciałaby, przy korzystaniu z kilku operatorów w trakcie jednej podróży, mieć możliwość zakupu biletu i uzyskania innych informacji dotyczących całej podróży w jednym „okienku”. Najwięcej takich odpowiedzi uzyskano w Danii (95%), w Szwecji (87%), Finlandii i Francji (po 86%). Najniższy odsetek respondentów, dla których takie jedno miejsce jest ważny zanotowano w Bułgarii (47%) i Irlandii (56%). Respondenci w tych krajach są również najczęściej tymi, dla których nie ma to znaczenia (odpowiednio 40% i 41%).

Wyniki uzyskane w Polsce wskazują, że dla zdecydowanej większości ankietowanych jest to bardzo ważne (49%) lub ważne (34%). Grupa dla której nie ma to małe lub nie ma w ogóle znaczenia to jedynie 11%. Pozostałe 6% nie wypowiedziało się w tej sprawie.

## Podsumowanie

Prawodawstwo Unii Europejskiej od początku lat 90. XX w., kiedy przyjęto dyrektywę w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, konsekwentnie wprowadza uregulowania stwarzające warunki do konkurencji na rynku kolejowym. Po pełnej liberalizacji kolejowego transportu towarowego w 2007 r., a w trzy lata później rynku międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, następnym krokiem, zapowiadany zresztą przez Komisję Europejską, będzie otwarcie kolei na konkurencję na rynkach krajowych.

W tym kontekście Komisja rozpoczęła badania dotyczące dostępnych możliwości regulacyjnych w odniesieniu do otwarcia krajowego rynku transportu pasażerskiego. Ze względu na to, że bardzo duża część krajowych usług transportu pasażerskiego jest świadczona w ramach umów o świadczenie usług publicznych, Komisja musi uwzględnić warunki zawierania takich umów w transporcie kolejowym w państwach członkowskich. Wymaga to między innymi oceny obecnych praktyk zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, które weszło w życie w grudniu 2009 r. Niezbędne są również ze strony Komisji działania obejmujące konsultacje z zainteresowanymi stronami, w szczególności partnerami społecznymi, które pozwolą na przedstawienie ogólnej oceny kosztów i korzyści powstania konkurencyjnego krajowego transportu pasażerskiego, a następnie na podjęcie nowej inicjatywy przyczyniającej się do dalszego otwarcia rynku zgodnie z wymogami obowiązującego prawodawstwa.