

Monika Roman
Aleksandra Górecka
Michał Roman

Wykorzystanie transportu pasażerskiego w rozwoju turystyki



Wydawnictwo SGGW

**MONIKA ROMAN
ALEKSANDRA GÓRECKA
MICHAŁ ROMAN**

Wykorzystanie transportu pasażerskiego w rozwoju turystyki

Wydawnictwo SGGW

Warszawa 2019

© Copyright by Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2019.

Recenzenci: prof. dr hab. inż., dr h.c. Bogdan Klepacki

dr hab. Agnieszka Brelik, prof. ZUT

Zdjęcia na okładce: Aleksandra Górecka

Projekt okładki: Tomasz Momot

ISBN 978-83-7583-878-7

Wydawnictwo SGGW
ul. Nowoursynowska 166, 02-787 Warszawa
tel. 22 593 55 20 (-22, -25 – sprzedaż)
e-mail: wydawnictwo@sggw.pl
www.wydawnictwosggw.pl

Druk: ZAPOL Sp.j., al. Piastów 42, 71-062 Szczecin

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
1. ZNACZENIE TRANSPORTU W ROZWOJU TURYSTYKI	7
1.1. Turystyka i jej podział	7
1.1.1. Pojęcie, funkcje i dysfunkcje turystyki	7
1.1.2. Wybrane rodzaje turystyki	10
1.2. Znaczenie istoty ruchu turystycznego	13
1.2.1. Terminologia związana z ruchem turystycznym i jego klasyfikacja	13
1.2.2. Motywy wyjazdów turystycznych	15
1.3. Rola transportu w turystyce	18
1.3.1. Pojęcie transportu i jego funkcje	18
1.3.2. Klasyfikacja transportu	20
1.3.3. Transport w turystyce jako przedmiot badań naukowych	23
1.4. Międzynarodowe trendy turystyczne	25
2. TRANSPORT SAMOCHODOWY W TURYSTYCE	31
2.1. Infrastruktura transportu samochodowego	31
2.2. Środki transportu samochodowego w turystyce	40
2.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem samochodowym	42
2.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem samochodowym	42
2.3.2. Koszty i ceny w transporcie samochodowym	44
2.4. Przewozy turystyczne transportem samochodowym	47
2.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie	47
2.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce	49
3. TRANSPORT KOLEJOWY W TURYSTYCE	51
3.1. Infrastruktura transportu kolejowego	51
3.2. Środki pasażerskiego transportu kolejowego	61
3.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem kolejowym	63
3.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem kolejowym	63
3.3.2. Koszty i ceny w transporcie kolejowym	65
3.4. Przewozy turystyczne transportem kolejowym	68
3.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie	68
3.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce	70

4. TRANSPORT LOTNICZY W TURYSTYCE	72
4.1. Infrastruktura transportu lotniczego	73
4.2. Środki transportu lotniczego	80
4.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem lotniczym	82
4.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem lotniczym	82
4.3.1.1. Tradycyjne linie lotnicze	82
4.3.1.2. Niskobudżetowe linie lotnicze	84
4.3.1.3. Czarterowe linie lotnicze	87
4.3.2. Koszty i ceny w transporcie lotniczym	88
4.4. Przewozy turystyczne transportem lotniczym	95
4.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie	95
4.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce	97
5. TRANSPORT WODNY W TURYSTYCE	100
5.1. Infrastruktura transportu wodnego	101
5.1.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego	101
5.1.2. Infrastruktura transportu morskiego	108
5.2. Środki transportu wodnego śródlądowego i morskiego	108
5.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem wodnym	110
5.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem wodnym	110
5.3.2. Koszty i ceny w transporcie wodnym	112
5.4. Przewozy turystyczne transportem wodnym	114
5.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie	114
5.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce	116
6. TRANSPORT ROWEROWY W TURYSTYCE	119
6.1. Infrastruktura transportu rowerowego	119
6.2. Transport rowerowy w mieście	123
6.3. Ekonomia transportu rowerowego	124
7. TRANSPORT W TURYSTYCE W OPINII BADANYCH RESPONDENTÓW	126
7.1. Charakterystyka próby badawczej	127
7.2. Organizacja wyjazdów turystycznych	128
7.3. Motywy wyjazdów turystycznych	134
7.4. Środki transportu preferowane podczas wyjazdów turystycznych	137
PODSUMOWANIE	143
BIBLIOGRAFIA	146

WSTĘP

Turystyka stanowi jedną z szybko rozwijających się dziedzin działalności gospodarczej, zarówno w Europie, jak i na świecie [Pinto i Guerreiro 2010, s. 315-316]. Potwierdzają to dane statystyczne Światowej Organizacji Turystyki (UNWTO) [2018] i Światowej Rady Podróży i Turystyki (WTTC) [2018]. Jest zjawiskiem interdyscyplinarnym i znajduje swoje odzwierciedlenie w wielu aspektach życia, m.in. społecznym, psychologicznym, kulturowym i ekonomicznym. Turystyka wywiera także określony wpływ na uczestników ruchu turystycznego, otoczenie i gospodarkę. Jednym z istotnych elementów jej rozwoju jest transport.

Wykorzystanie transportu w turystyce może przynieść wiele korzyści, które mogą przyczynić się do rozwoju działalności turystycznej na danym obszarze. Ważnym czynnikiem jest dobór odpowiedniej infrastruktury i środków transportu odpowiadających za właściwy przepływ pasażerów. Do skutecznego przepływu między poszczególnymi punktami turystycznymi można wykorzystać infrastrukturę transportu drogowego, kolejowego, lotniczego czy też morskiego. W ostatnich latach na świecie obserwuje się stały wzrost liczby wyjazdów turystycznych, a tym samym wzrost przewozów turystycznych z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu.

W monografii autorzy skoncentrowali się na wykorzystaniu transportu pasażerskiego w rozwoju turystyki. Głównym celem badań było określenie uwarunkowań ekonomiczno-organizacyjnych funkcjonowania i rozwoju transportu pasażerskiego w turystyce.

W pracy postawiono następujące cele szczegółowe:

- przedstawienie podstawowych pojęć związanych transportem i turystyką;
- określenie powiązań między turystyką i transportem;
- scharakteryzowanie międzynarodowych trendów turystycznych;
- scharakteryzowanie infrastruktury transportu kluczowej ze względu na przewozy turystyczne;
- wskazanie środków transportu wykorzystywanych w przewozach pasażerów z podziałem na gałęzie transportu;
- określenie znaczenia transportu samochodowego, lotniczego, kolejowego, wodnego i rowerowego w turystyce;
- identyfikacja czynników i uwarunkowań wyboru różnych środków transportu w celach turystycznych.

Przygotowując monografię wykorzystano wyniki badań własnych przeprowadzonych w 2018 roku wśród 487 mieszkańców województwa mazowieckiego, pozycje literatury krajowej i zagranicznej, akty prawne oraz dane statystyki krajowej i zagranicznej. Materiał empiryczny z badań własnych zebrano za pomocą metody sondażu diagnostycznego z wykorzystaniem techniki kwestionariusza ankiety.

Praca składa się z siedmiu rozdziałów oraz podsumowania. W rozdziale pierwszym zaprezentowano znaczenie transportu w rozwoju turystyki. Ponadto, przedstawiono w nim główne pojęcia, funkcje oraz klasyfikacje turystyki i transportu, a także omówiono międzynarodowe trendy turystyczne. Rozdziały, od drugiego do szóstego, zawierają takie same zagadnienia, ale każdy dotyczy innego rodzaju transportu, tj. odpowiednio samochodowego, lotniczego, kolejowego, wodnego i rowerowego. W rozdziałach tych omówiono takie zagadnienia, jak: punktowa i liniowa infrastruktura transportu, środki transportu wykorzystywane w przewozie osób, ekonomika przewozów turystycznych. Ponadto, w rozdziałach tych scharakteryzowano przewozy turystyczne odpowiednim rodzajem transportu w skali światowej, europejskiej i krajowej. Ostatni, siódmy rozdział poświęcono wynikom badań własnych. Omówiono w nim charakterystykę próby badawczej, organizację i motywy podróży turystycznych, a także preferowane środki transportu podczas wyjazdów turystycznych. W części podsumowującej zaprezentowano uogólnienia i wnioski z badań własnych, przeglądu literatury i zgromadzonych danych statystycznych.

Monografia może być wykorzystana jako kompendium wiedzy o zagadnieniach ekonomicznych i organizacyjnych transportu pasażerskiego w turystyce przez wszystkie osoby zainteresowane transportem i turystyką, które pragną pogłębić swoją wiedzę z tego zakresu.

Autorzy

1. ZNACZENIE TRANSPORTU W ROZWOJU TURYSTYKI

1.1. Turystyka i jej podział

1.1.1. Pojęcie, funkcje i dysfunkcje turystyki

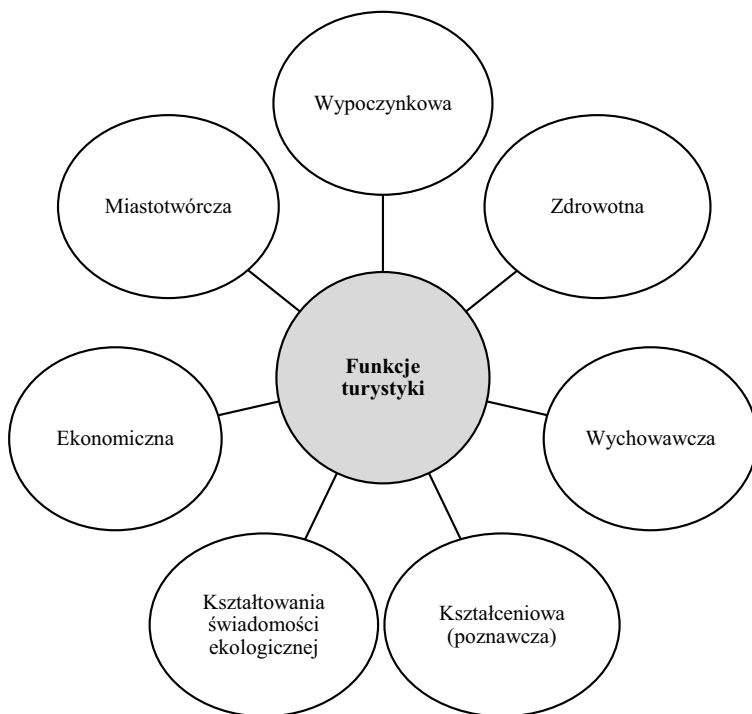
Pojęcie turystyki pochodzi od łacińskiego słowa „tournus”, oznaczającego ruch obrotowy, okrężny, odnoszący się do zmiany miejsca pobytu osób. W języku francuskim słowo „tour” oznacza okrężną wędrówkę, podróż, wyścig z powrotem do miejsca, z którego się wyruszyło. Słowo to przekształciło się z czasem w słowo „tourisme” [Łobożewicz i Bieńczyk 2001, s. 9].

W literaturze przedmiotu istnieje wiele definicji dotyczących terminologii pojęcia „turystyka”. W 1993 roku Światowa Organizacja Turystyki (UNWTO) opublikowała „Terminologię turystyczną. Zalecenia WTO”, w której podaje, że „turystyka obejmuje ogół czynności osób, które podróżują i przebywają w celach wypoczynkowych, służbowych lub innych nie dłużej niż jeden rok bez przerwy poza swoim codziennym otoczeniem, z wyłączeniem wyjazdów, w których głównym celem jest działalność zarobkowa wynagradzana w odwiedzanej miejscowości” [WTO 1995, s. 5-7].

Według W. Hunzikera „turystyka jest to zespół stosunków i zjawisk, które wynikają z podróży i pobytu osób przyjezdnych, o ile nie występuje w związku z tym osiedlenie i podjęcie działalności zarobkowej” [Hunziker 1997, s. 12]. Z kolei Z. Kruczek uważa, że „turystyka to ogół zjawisk związanych z przyrodą i pobytem osób przebywających czasowo i dobrowolnie poza swoim codziennym środowiskiem życia, a także wielorakie skutki wynikające z interakcji zachodzących między organizatorami a usługodawcami turystycznymi, społecznościami terenów odwiedzanych oraz samymi podróżnymi, o ile głównym celem ich wyjazdu nie jest działalność zarobkowa wynagradzana w odwiedzanej miejscowości” [Kruczek 2006, s. 9].

Ponadto, K. Przeclawski uważa, że „turystyka w szerokim znaczeniu jest to całokształt zjawisk ruchliwości przestrzennej związanych z dobrowolną czasową zmianą miejsca pobytu, rytmu i środowiska życia oraz z wejściem w styczność osobistą ze środowiskiem odwiedzanym (przyrodniczym, kulturowym bądź społecznym)” [Przeclawski 1997, s. 31]. Turystyka według A.S. Kornaka to „zespół stosunków i zjawisk społeczno-gospodarczych, które wynikają z podróży i pobytu osób przyjezdnych, jeśli nie występuje w związku z tym osiedlenie i podjęcie pracy zarobkowej” [Kornak 1979, s. 9]. Autorzy w pracy przyjmują definicję turystyki, która została zaproponowana przez UNWTO.

Turystyka jako zjawisko interdyscyplinarne znajduje odzwierciedlenie w wielu aspektach życia: społecznym, psychologicznym, kulturowym, ekonomicznym. Wywierając określony wpływ na uczestników ruchu turystycznego, otoczenie, gospodarkę, turystyka może jednocześnie wywoływać pozytywne (funkcje) lub negatywne (dysfunkcje) skutki [Cymańska-Garbowska i Steblik-Właźlak 2011, s. 134]. Na rysunku 1.1 zaprezentowano przykłady funkcji turystyki.



Rysunek 1.1. Funkcje turystyki

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Cymańska-Garbowska i Steblik-Właźlak 2011, s. 134; Panasiuk 2011, s. 48-49; Gaworecki 2010, s. 373-374].

Funkcja wypoczynkowa turystyki może stymulować rozwój społeczny i gospodarczy. Turystyka wypoczynkowa może być realizowana w sposób czynny (aktywny), jak i bierny. Ponadto, uwzględnia często aspekty odnowy biologicznej i korzyści płynących z przebywania w warunkach sprzyjających tej odnowie [Cymańska-Garbowska i Steblik-Właźlak 2011, s. 29-30].

Funkcja zdrowotna jest pośrednio związana z funkcją wypoczynkową i polega na tym, że wyjazd turystyczny zorganizowany jest w korzystnych warunkach środowiskowych, z dala od negatywnych wpływów rozwoju cywilizacyjnego. Czynniki jakie mogą być brane pod uwagę to: odpowiednia aktywność fizyczna turystów, stan zdrowia, zainteresowania

[Cymańska-Garbowska i Steblik-Właźlak 2011, s. 30]. Wyjazdy zdrowotne związane są często z przyrodoprofilaktyką.

Kolejną funkcją jest funkcja wychowawcza. Można ją zaliczyć do funkcji społecznych, ponieważ turystyka daje wiele możliwości oddziaływania na osobowość człowieka – poszerza horyzonty, uczy tolerancji, zwraca uwagę na piękno. Funkcje wychowawcze turystyki można podzielić na funkcje edukacji kulturowej i funkcje kształcenia świadomości ekologicznej. Wychowawczy walor turystyki należy szczególnie odnieść do turystyki krajoznawczej i kwalifikowanej. Turystyka w swoim założeniu wychowawczym może przynosić pozytywne skutki w toku ludzkiego życia w każdej jego fazie [Gaworecki 2010, s. 377].

Funkcja kształceniowa turystyki znajduje uzasadnienie jako element jej funkcji wychowawczej. Może więc być realizowana zarówno w sensie poznawczym, jak i praktycznym. Kształceniowa funkcja turystyki zasługuje na popularyzację zwłaszcza w zorganizowanej turystyce młodzieżowej. Turystyka daje okazje do praktycznego wykorzystania umiejętności językowych, opanowana wcześniej wiedza o życiu społeczno-kulturalnym innych krajów może stymulować aktywność intelektualną turystów [Gaworecki 2010, s. 378].

Z kolei funkcja kształtowania świadomości ekologicznej, która nabiera obecnie coraz większego znaczenia, ma wpływ na zachowanie atrakcyjności środowiska. Jej najważniejszym czynnikiem jest ukazywanie, że degradacja środowiska naturalnego może prowadzić do „zniszczenia” turystyki. Jej celem jest również prezentacja walorów dziedzictwa kulturowego. Turyści i organizatorzy świadczący usługi turystyczne powinni mieć właściwy stosunek do narastających współcześnie problemów środowiska [Gaworecki 2010, s. 394].

Funkcja ekonomiczna stanowi bardzo ważny czynnik społeczno-gospodarczy obszarów recepcji turystycznej. Turysta może swoje środki finansowe przeznaczyć na określone usługi w zakresie zaspakajania swoich potrzeb, np. usługi komunikacyjne, gastronomiczne, noclegowe, handlowe, rozrywkowe, rzemieślnicze, kulturalne, pamiątkarskie. Turyści są konsumentami wielu dóbr i usług, a więc nośnikami popytu na świadczenia turystyczne [Gaworecki 2010, s. 389]. Warto zaznaczyć, że dzięki turystyce rozwijają się miasta, wsie i regiony, np. w przypadku agroturystyki wzrasta dochodowość wśród mieszkańców oferujących usługi agroturystyczne.

Funkcja miastotwórcza polega na rozwoju ośrodków miejskich. Turystyka, w swoim wymiarze ekonomicznym, społecznym i przestrzennym, wykazuje określone związki

z podstawowymi czynnikami miastotwórczymi. Wśród tych uwarunkowań można wymienić przede wszystkim: przemysł, handel, węzeł komunikacyjny, port, szkolnictwo średnie i wyższe, naukę, administrację publiczną i turystykę. Istotnym czynnikiem rozwoju infrastruktury turystycznej są nakłady inwestycyjne, dzięki temu mogą powstawać nowe miejsca pracy. Ponadto, wzrasta liczba zatrudnionych w gospodarce, zwiększają się źródła zarobkowania w sektorze nierolniczym oraz rozszerzają ekonomiczne podstawy rozwoju danego miasta [Gaworecki 2010, s. 380-381].

Powyżej zostały wymienione najczęściej spotykane w literaturze przedmiotu funkcje turystyki. Można wymienić jeszcze inne np. funkcję polityczną. Turystyka może wywoływać również dysfunkcje, do których zalicza się: negatywne oddziaływanie turystów na środowisko społeczno-kulturowe (zakłócenie równowagi lub degradacja środowiska naturalnego), negatywne skutki rozwoju turystyki masowej w sferze życia gospodarczego prowadzące do zmian w życiu społecznym miejscowej ludności, zagrożenia dla zdrowia ludzkiego (choroby, np. AIDS), zjawiska patologii społecznej w postaci np. wzrostu przestępczości, pijaństwa, narkomanii, kradzieży. Dodatkowo może wystąpić niszczenie lub zanik tradycyjnej kultury ludowej, np. na obszarach wiejskich, niszczenie wartości religijnych, moralnych, konflikty między ludnością miejscową, a turystami [Alejski 2000, s. 285; Gaworecki 2010, s. 407; Roman i Wielechowski 2016, s. 88].

1.1.2. Wybrane rodzaje turystyki

W literaturze przedmiotu można wyszczególnić podział turystyki na wiele jej rodzajów. Jest ona różnie interpretowana przez autorów zajmujących się opisywanym zagadnieniem (tabela 1.1).

Zaprezentowane rodzaje turystyki mogą być względem siebie kompatybilne, np. indywidualny turysta może wybrać pobyt w gospodarstwie agroturystycznym przyjeżdżając rowerem lub samochodem osobowym. Opisując wybrane rodzaje turystyki istotnym podziałem jest klasyfikacja ze względu na środki transportu. Wśród nich wymienia się turystykę pieszą, którą można podzielić na górską i niziną. Ponadto, można wyszczególnić turystykę rowerową, która jest formą spędzania wolnego czasu na rowerze w formie przyjemności. Do jej uprawiania są wyznaczone turystyczne szlaki rowerowe. Z kolei turystyka samochodowa daje możliwości zwiedzania miast, regionów lub wybranych krajów samochodowym środkiem transportu.

Tabela 1.1. Rodzaje turystyki według różnego kryterium podziału

Kryterium klasyfikacji	Rodzaje turystyki
Zasięg przestrzenny	Krajowa
	Zagraniczna (międzynarodowa)
Czas trwania	Krótkoterminowa (trwająca do 3 noclegów)
	Długoterminowa
Środek transportu	Piesza
	Rowerowa
	Samochodowa
	Autokarowa
	Kolejowa
	Wodna
	Promowa
	Lotnicza
Zakwaterowanie	Hotelowa
	Parahotelowa (kempingowa, apartamentowa)
Czas wyjazdu	Urlopowa
	Letnia
	Zimowa
	Świąteczna
	Wakacyjna
	Weekendowa
Forma organizacji	Zorganizowana (np. przez biuro podróży)
	Niezorganizowana (organizatorem jest sam turysta)
Rodzaj środowiska	Turystyka wiejska (w tym agroturystyka)
	Miejska
	Podmiejska
	Górska
	Nadmorska
	Na obszarach chronionych
Uczestnicy turystyki	Dzieci
	Młodzież
	Emeryci
	Studenci
	Mieszkańcy miast lub wsi
	Osoby niepełnosprawne
Powszechność uczestnictwa	Masowa (popularna)
	Kwalifikowana
Wykorzystany sprzęt turystyczny	Rowerowa
	Żeglarska
	Kajakowa
	Narciarska
Finansowanie uczestnictwa	Komercyjna (koszt pokrywany przez uczestnika)
	Socjalna (z częściowym lub całkowitym dofinansowaniem np. pracodawcy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Cymańska-Garbowska i Steblik-Właziak 2011, s. 23-55; Gaworecki 2010, s. 22-90; Panasiuk (red.) 2011, s. 32-33].

Jedną z rodzajów turystyki jest agroturystyka będąca rodzajem turystyki wiejskiej, w ramach której świadczone są usługi turystyczne na bazie czynnego gospodarstwa rolnego, umożliwiające turystom aktywne uczestniczenie w życiu wiejskim [Bednarek-Szczepańska i Bański 2014, s. 243]. Stanowi „formę turystyki o dużych wartościach wypoczynkowych i psychologicznych dla dorosłych, a także dydaktycznych dla młodzieży i dzieci. Polega ona na czynnym spędzaniu urlopu i ferii na obszarach wiejskich bezpośrednio w gospodarstwie wiejskim, tzn. uczestniczeniu w pracach w rolnictwie, spożywaniu posiłków w gospodarstwie itd.” [Nowakowski 2001, s. 5-6]. Ideą agroturystyki jest założenie, że rolnicy, obok zajmowania się rolnictwem, udostępniają wczasowiczom pokoje gościnne, będące najpopularniejszą formą bazy noclegowej w gospodarstwie agroturystycznym [Roman i Niedziółka 2017, s. 14].

Można wymienić również inne rodzaje turystyki, np. „turystykę biznesową”. Część autorów używa również określenia „podróże służbowe”, które definiowane są jako wyjazdy służbowe poza miejscowość, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałe miejsce zamieszkania [Davidson i Cope 2003, s. 4]. Podróż służbowa najczęściej trwa dłużej niż jeden dzień. Jeżeli pracownik nie ma zapewnionych bezpłatnych noclegów, ma prawo do zwrotu kosztów hotelu lub noclegu w innym obiekcie świadczącym usługi hotelarskie [Nastaj 2007, s. 39].

Światowa Organizacja Turystyki (UNWTO) w odniesieniu do danego kraju wyróżnia następujące rodzaje turystyki [Cymańska-Garbowska i Steblik-Właźlak 2011, s. 12]:

- krajową – podróże mieszkańców po własnym kraju;
- przyjazdową – przyjazdy do danego kraju osób stale mieszkających za granicą;
- wyjazdową – wyjazdy mieszkańców danego kraju za granicę.

Zaprezentowany pierwszy rodzaj turystyki przez Światową Organizację Turystyki jest determinowany chęcią poznania danego kraju przez turystę – można w tym przypadku wyszczególnić np. turystykę przyrodniczą czy też kulturową. Kolejny rodzaj dotyczy przyjazdów osób stale mieszkających za granicą. Trzeci rodzaj turystyki uwarunkowany jest odpoczynkiem w danym kraju lub też chęcią poznania danej kultury, zwyczajów, dań itp.

Z zaprezentowanych powyżej rodzajów można również wyodrębnić turystykę wewnątrz krajową, która dotyczy turystyki krajowej i przyjazdowej (np. w Polsce podróżują turyści polscy i zagraniczni). Ponadto, można wskazać turystykę narodową, czyli turystykę krajową i wyjazdową (np. polscy turyści podróżują po własnym kraju i wyjeżdżają za granicę). Trzeci rodzaj to turystyka międzynarodowa, którą można podzielić na turystykę wyjazdową i przyjazdową (np. Polacy podróżują za granicę, a do Polski przyjeżdżają turyści zagraniczni) [Cymańska-Garbowska i Steblik-Właźlak 2011, s. 14].

1.2. Znaczenie istoty ruchu turystycznego

1.2.1. Terminologia związana z ruchem turystycznym i jego klasyfikacja

W literaturze przedmiotu można wyszukać wiele definicji związanych z ruchem turystycznym, który uważa się, że ma duży wpływ na gospodarkę krajów przyjmujących turystów. W opinii A. Kornaka „ruch turystyczny jest definiowany jako zjawisko społeczne polegające na przestrzennym przemieszczaniu się ludzi na obszary i do miejscowości turystycznych” [Kornak 1979, s. 47].

Według A. Kowalczyka „ruch turystyczny jest to przestrzenne przemieszczanie się ludzi, które jest związane z dobrowolną i czasową zmianą miejsca pobytu, środowiska i rytmu życia” [Kowalczyk 2001, s. 9]. Z kolei W.W. Gaworecki uważa, że „ruch turystyczny ma charakter społeczno-kulturalny i jest dobrowolny i czasowy”. Ponadto, według tego autora społeczno-ekonomiczne zjawisko ruchu turystycznego jest tworzone przez zbiór podróży motywowanych różnymi celami natury społeczno-kulturowej i zawodowej, które zamierzają oni osiągnąć po czasowym i dobrowolnym opuszczeniu miejsca stałego zamieszkania w kraju lub za granicą [Gaworecki 2010, s. 17].

Można również uznać, że ruch turystyczny to określenie przemieszczania się ludzi, które nie jest wymuszone przez czynniki zewnętrzne. Osoby zainteresowane podróżowaniem zmieniają miejsce pobytu, swoje środowisko, rytm życia dobrowolnie (bez przymusu). Turyści nie podróżują w celach zarobkowych, ani w celach zmiany miejsca stałego zamieszkania [Encyklopedia Zarządzania].

Według J. Warszzyńskiej i A. Jackowskiego ruch turystyczny, czyli migracje turystyczne są dobrowolną zmianą miejsca pobytu, a turysta, który wykazuje różnorodne upodobania w zakresie organizacji wypoczynku oraz posiada zróżnicowane możliwości ich realizacji związane z warunkami socjalnymi, znajduje swoje odzwierciedlenie w uprawianych przez niego formach ruchu turystycznego [Warszzyńska i Jackowski 1979, s. 12]. Podobnie definiują ruch turystyczny T. Gądek-Hawlenka i T. Żabińska [2017], które określają go jako czasową migrację ludności poza miejsce stałego zamieszkania, wynikające ze społecznie uwarunkowanych potrzeb.

W opinii O. Rogalewskiego o tym, czy dany wyjazd jest wyjazdem turystycznym decydują określone jego cele. Według tego autora ruch turystyczny, stanowiący istotę turystyki, są to podróże, jakie osoby odbywają poza miejsce swego stałego zamieszkania w celach [Rogalewski 1979, s. 20]:

- wypoczynkowych, dla regeneracji sił fizycznych i psychicznych;

- poznawczych, dla rozszerzenia i pogłębienia znajomości świata;
- uprawiania zmiłowań, wymagających odpowiednich umiejętności i sprzętu oraz posiadania specjalnych uprawnień formalnych (np. myślistwo, żeglarsstwo, wędkarstwo, taternictwo).

Według O. Rogalewskiego ze względu na dominujący motyw wyjazdu, ruch turystyczny można podzielić na trzy rodzaje [Rogalewski 1979, s. 20]:

- turystykę wypoczynkową;
- krajoznawczą (wycieczkową);
- turystykę specjalistyczną (kwalifikowaną).

W literaturze przedmiotu jest wiele klasyfikacji ruchu turystycznego. Najczęstsze kryteria podziału według różnych autorów przedstawiono w tabeli 1.2.

Tabela 1.2. Kryteria podziału ruchu turystycznego wg wybranych autorów

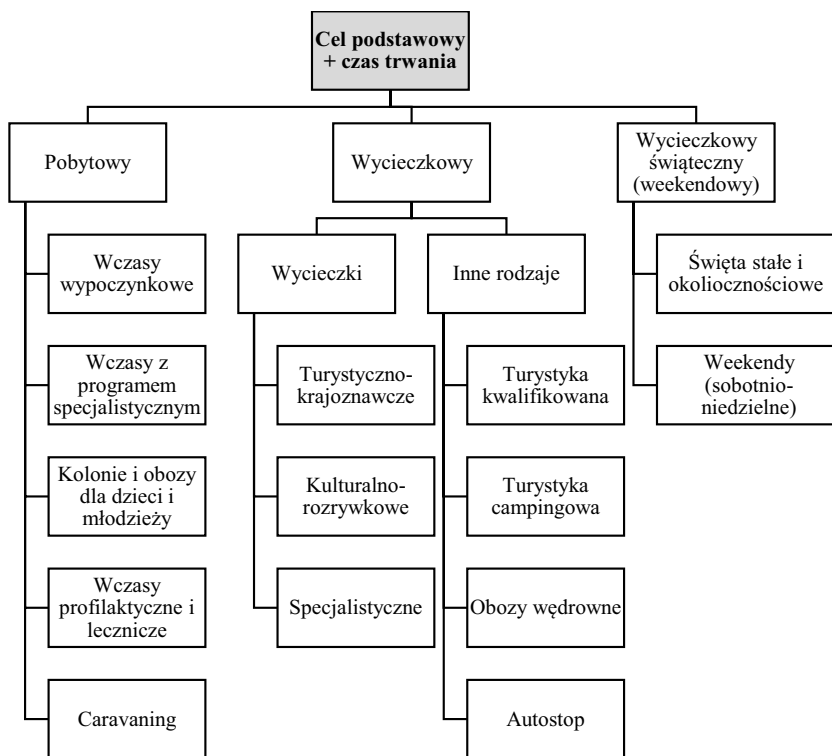
M. A. Ananiew	W. I. Azar	W. W. Gaworecki
Cel wyjazdu	Miejsce pobytu	Liczba uczestników
Czas pobytu	Stopień aktywności turystów	Wiek uczestników
Miejsce zamieszkania	Cel wyjazdu	Czas pobytu
Charakter pobytu	Sposób organizacji	Pora roku
Używany środek lokomocji	Różnice w intensywności przemieszczeń turystycznych	Rodzaj zakwaterowania
	Czas pobytu	Środek transportu
	Używany środek lokomocji	Odziaływanie na bilans płatniczy kraju
	Rodzaj zakwaterowania	Rodzaj finansowania
		Zakres oddziaływania urzędowego
		Aspekt socjologiczny
		Sposób zorganizowania podróży
		Zachowanie się w podróży

Źródło: [Duda-Gromada 2009, s. 89].

Czas pobytu, wykorzystywany środek lokomocji czy rodzaj zakwaterowania to kryteria powtarzające się u wszystkich wymienionych autorów. Bardzo ważnym zagadnieniem w zrozumieniu zachowania turystów są motywy wyjazdu. Należy podkreślić, że podziały te nie są rozłączne i zarówno motywacje, jak i pewne formy zachowań mogą pojawiać się w różnych typach turystyki [Duda-Gromada 2009, s. 88]. Ponadto w literaturze przedmiotu można zauważyć podział ruchu turystycznego ze względu na główny cel wyjazdu i długość trwania pobytu (rysunek 1.2).

Istnieją jeszcze inne podziały ruchu turystycznego, uwzględniające m.in. geograficzny zasięg wyjazdów turystycznych, a mianowicie: ruch krajowy i zagraniczny. Ponadto, ruch turystyczny można podzielić ze względu na stopień organizacji obsługi ruchu: zbiorowy i indywidualny. Jednym z podziałów jest również skład środowiskowy uczestników ruchu

turystycznego: turystyka ludności miast, ludności wiejskiej i młodzieżowa [Borne i Doliński 1998, s. 28].

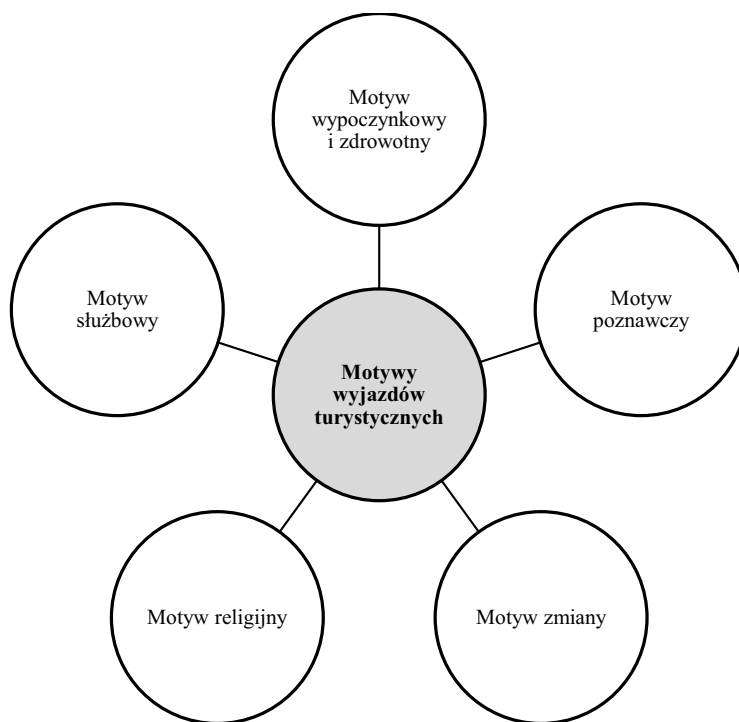


Rysunek 1.2. Podział ruchu turystycznego ze względu na główny cel wyjazdu i długość trwania pobytu
Źródło: [Borne i Doliński 1998, s. 28].

Z ruchem turystycznym blisko związane jest pojęcie wyjazdu turystycznego, które zdaniem autorów pracy oznacza podróż do zaplanowanego miejsca w określonym celu połączona z pobytem. Mogą zatem występować różne motywy wyjazdów turystycznych.

1.2.2. Motywy wyjazdów turystycznych

Planując wyjazd turystyczny turysta może mieć określony, jasno sprecyzowany motyw swoich celów turystycznych. Często znaczącą przesłanką jest chęć wypoczynku, ciekawość poznawania i obserwacji odwiedzanego miasta, regionu, kraju, jak również poznanie wielu ciekawych osób. Turystyka może dać możliwość regeneracji sił psychofizycznych człowieka, która wywoływana jest negatywnymi następstwami współczesnej cywilizacji. Zdaniem G. Gołębskiego można wyróżnić kilka podstawowych motywów wyjazdów turystycznych, które zostały zaprezentowane na rysunku 1.3.



Rysunek 1.3. Motywy wyjazdów turystycznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Gołębski 2002, s. 43].

Jednym z motywów do podejmowania wyjazdów turystycznych jest czynnik wypoczynkowy i zdrowotny. Taką formę wyjazdu mogą wybrać osoby, które chcą odzyskać siłę, zregenerować się, jak również brać czynny udział w różnych zabiegach podczas leczenia w różnych placówkach (np. uzdrowiska, obiekty SPA, gospodarstwa opiekuńcze i inne miejsca lub obiekty).

Motyw poznawczy wyjazdów turystycznych uwarunkowany jest pogłębianiem wiedzy przez turystę. W tym przypadku turystyka może poszerzać horyzonty, podnosić poziom wiedzy o danym mieście lub regionie, jak również rozszerzać znajomość otaczającego świata. Turyści podejmujący się podróży turystycznych, mogą zobaczyć ciekawe miejsca, poznawać tradycję, historię, zwyczaje wielu kultur, korzystać z dóbr dziedzictwa kulturowego.

Z kolei motyw zmiany dotyczy tzw. „ucieczki od codzienności”. Osoby podejmujące się takich motywów są skłonne zmienić swoje otoczenie, jak również urozmaicić swoje życie ciekawą podróżą. Do takich przykładów można wymienić np. turystykę weekendową lub agroturystykę. Turyści poszukujący ciszy i spokoju mogą wybrać pensjonat lub obiekt agroturystyczny i spędzić tam w samotności lub w gronie przyjaciół swój pobyt.

Turyści kierujący się motywem religijnym są skłonni wypełnić swój obowiązek religijny do miejsc czy miejscowości szczególnych pod względem kultu religijnego (np. Fatima, Częstochowa, Mekka). Podczas podróży do tego typu destynacji uczestnicy pielgrzymek korzystają z tych samych, co inni podróżujący dóbr i usług turystycznych.

Jednym z motywów jest motyw służbowy, które może być związany np. z turystyką biznesową, np. uczestnictwo w kongresach naukowych, konferencjach, seminariach, szkoleniach, kursach, targach. Są to bardzo często wyjazdy zorganizowane przez różne placówki. Osoby wyjeżdżające w celach służbowych mają jednocześnie okazję zwiedzania, zobaczenia czegoś nowego, odpoczynku, nawiązania nowych znajomości, podzielenia się swoją wiedzą.

Jedną z klasyfikacji motywów wyjazdów turystycznych przedstawił V.T.C. Middleton. W opinii tego autora można wyróżnić sześć głównych motywów uczestnictwa w turystyce [Middleton 1996, s. 17; por. Koziół 2012, s. 90]:

- motywy kulturalne, psychologiczne, edukacyjne (np. udział w wydarzeniach kulturalnych, realizacja własnych zainteresowań, krajoznawstwo);
- motywy fizjologiczne oraz związane z kulturą fizyczną (chęć wypoczynku, relaksu, aktywność turystyczna jako źródło sprawności i zdrowia);
- motywy towarzyskie i etniczne (np. wyjazdy w gronie znajomych, pragnienie poznania miejsc związanych z tradycją rodzinną);
- motywy związane z zabawą i rozrywką (ich zaspokajaniu służą wszelkiego rodzaju parki rozrywki czy imprezy masowe);
- motywy religijne (np. odwiedzenie miejsc kultu religijnego);
- motywy związane z pracą (np. tzw. turystyka konferencyjna lub bezpośrednio związana z wykonywaną pracą).

Należy jednak zauważyć, że często motywy krzyżują się i trudno niejednokrotnie określić, który z nich ma najistotniejsze znaczenie przy podejmowaniu decyzji podczas wyjazdu turystycznego. Współczesna turystyka stawia wiele wyzwań, a turyści mogą kierować się różnymi czynnikami podczas wyboru swoich destynacji turystycznych.

1.3. Rola transportu w turystyce

1.3.1. Pojęcie transportu i jego funkcje

W literaturze ekonomicznej i specjalistycznej istnieje wiele definicji transportu. Zdaniem H.Ch. Pfohla [2001, s. 154] transport oznacza „pokonywanie przestrzeni lub zmianę miejsca transportowanych towarów lub osób przy użyciu środków transportu”.

Transport może być definiowany w trzech aspektach [Grzywacz i Burnewicz 1989, s. 46]. W najszerszym aspekcie „oznacza on proces technologiczny wszelkiego przenoszenia na odległość, czyli przemieszczania osób, przedmiotów lub energii” [Tarski 1973, s. 11]. Transport definiowany w ten sposób obejmuje zarówno świadczenie usług zarobkowych, jak i niezarobkowych, w ten sposób określany jest w znaczeniu czynnościowym [Kozłak 2008, s. 11]. Drugi aspekt to znaczenie podmiotowe, w którym transport jest działalnością wydzieloną z innych czynności. Definicję transportu w tym znaczeniu przedstawił M. Madeyski [Madeyski i inni 1971, s. 10], który za transport uważa „technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczanie wszelkich ładunków i osób”.

W znaczeniu rzeczowym, będącym trzecim aspektem, transport traktować należy jako wyposażenie materialne służące procesom przemieszczania. W niniejszej publikacji autorzy definiują transport jako przemieszczanie w przestrzeni osób przy użyciu odpowiednich środków transportu.

Transport w gospodarce pełni trzy podstawowe funkcje [Krasucki 2002, 25-30]:

- konsumpcyjną – polegająca na zaspokojeniu potrzeb przewozowych;
- produkcyjną – oznaczającą świadczenie usług transportowych zapewniających potrzeby produkcyjne;
- integracyjną – poprzez realizację usługi transportowej integruje państwo i społeczeństwo.

Według A. Kozłak transport w gospodarce spełnia następujące zadania [Kozłak 2008, s. 11]:

- odpowiada za realizację obrotu towarowego;
- bierze udział w generowaniu PKB;
- jest jednym z czynników lokalizacji przemysłu i osadnictwa;
- poprzez pełnienie funkcji społecznej wpływa między innymi na rozwój turystyki, służby zdrowia;
- warunkuje ład przestrzenny w gospodarce;

- realizuje cele istotne z punktu widzenia kraju, tj. umożliwia sprawne kierowanie nim, utrzymanie administracyjnej i politycznej zwartości państwa, a także stanowi element obronności państwa.

Transport generuje szereg korzyści związanych z użytecznością miejsca i czasu, stanowi instrument umożliwiający wszelką wymianę dóbr i usług, poprzez dostępność pełni funkcję społeczną i gospodarczą, stanowi czynnik lokalizacji inwestycji bezpośrednich oraz zatrudnia stosunkowo dużo osób.

Obok definicji transportu warto również przedstawić zjawisko systemu transportowego, będącego planowym i zsynchronizowanym sposobem fizycznego przemieszczania osób z punktu nadania do punktu przeznaczenia. Składa się z podsystemu czynnego (środków transportu) oraz z podsystemu biernego (szlaków transportowych, wielkości i rozmieszczeniu ładunków i urządzeń tak, aby warunkowały prawidłowe funkcjonowanie środków transportowych) [Szymonik 2010, s. 75].

Nieodłącznym elementem transportu jest infrastruktura, będąca „stworzonymi przez człowieka, trwale zlokalizowanymi obiektami użytku publicznego, stanowiącymi podstawę życia społeczno-gospodarczego, z uwagi na ich funkcje przemieszczania osób i ładunków (...)” [Piskozub 1982, s. 41]. Infrastruktura transportu to zespół obiektów związanych z przestrzenią, które umożliwiają przewóz osób i ładunków, a także wykonanie czynności niezbędnych do sprawnego przeprowadzenia procesu transportowego. Infrastrukturę transportu stanowią infrastruktury poszczególnych rodzajów transportu, tj. samochodowego, kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej i lotniczego [Jacyna i inni 2011, s. 47]. Infrastruktura charakteryzuje się pewnymi cechami, do których należy zaliczyć [Urbanyi-Popiołek 2013, s. 11]:

- niepodzielność techniczną i ekonomiczną;
- długi okres realizacji i zwrotu nakładów obiektów infrastrukturalnych;
- długi okres użytkowania;
- wysoką kapitałochłonność;
- pierwotność nakładów na infrastrukturę transportu;
- immobilność przestrzenną i funkcjonalną;
- występowanie negatywnych efektów zewnętrznych (np. emisja hałasu i spalin).

Infrastruktura transportu to jeden z elementów stanowiących o stopniu dostępności komunikacyjnej międzynarodowych i krajowych destynacji turystycznych (Lijewski i in. 2002, s. 10-21; Gołębski, 2009, s. 111-112, Czerwiński, 2011, s. 126-134). Obok środków

transportu i zarządzania nimi, jest też częścią całego systemu transportowego. Planowana powinna być w taki sposób, aby zapewnić płynność transportową, wspierając wszystkie działy gospodarki i przyczyniając się do rozwoju społeczno-gospodarczego całego regionu. Dotychczasowe badania wskazują, że wysokiej jakości infrastruktura transportu stanowi warunek *ex-ante* dla rozwoju sektora turystyki krajowej i międzynarodowej oraz zwiększa atrakcyjność regionów (Chew, 1987, Inskoop, 1991, Khadaroo i Seetanah, 2007, Rehman Khan i in., 2017). Z drugiej strony infrastruktura transportu kształtuje miejsca destynacji turystycznej (Kaul, 1985, s. 26) wpływając jednocześnie na rodzaj ruchu turystycznego i turystów przyjeżdżających na dany teren (Prideaux, 2000). Uważa się zatem, że bezpośrednio kształtuje popyt turystyczny.

Infrastrukturę transportu w literaturze turystycznej dzieli się standardowo według gałęzi transportu, którymi przemieszczają się podróżujący, a więc: infrastrukturę transportu samochodowego, kolejowego, lotniczego, wodnego morskiego i śródlądowego. Dodatkowo, ze względu na specyficzny charakter, wskazuje się na infrastrukturę transportu rowerowego oraz transportu miejskiego. W transporcie występują liniowe i punktowe elementy infrastruktury charakterystyczne dla różnych rodzajów transportu, które zostały szczegółowo opisane w kolejnych rozdziałach.

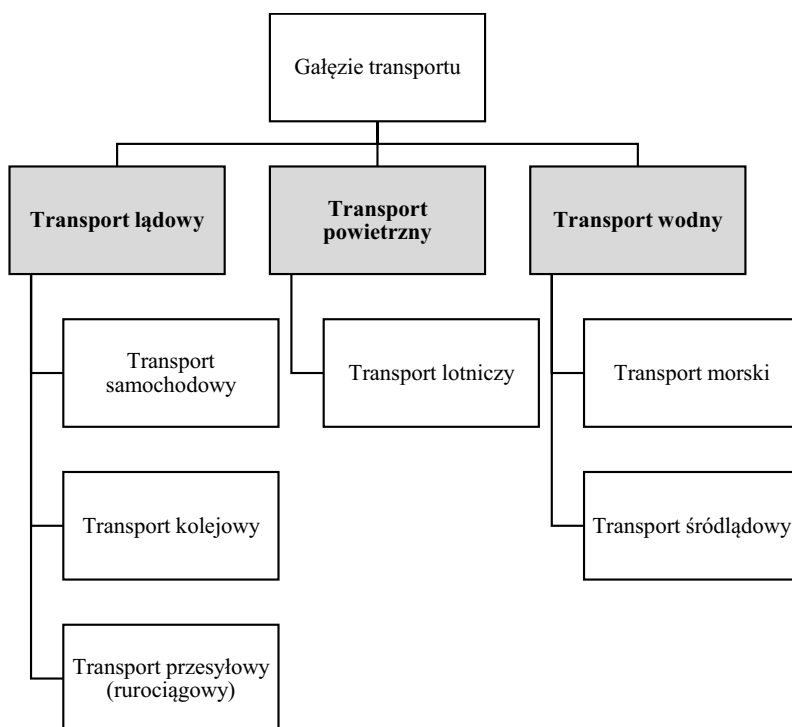
1.3.2. Klasyfikacja transportu

Istnieje wiele kryteriów podziału transportu. Powszechnym jest klasyfikacja transportu w układzie pionowym i poziomym. W układzie pionowym podstawowym kryterium jest środowisko, w którym porusza się środek transportu. Dlatego też należy wyróżnić następujące gałęzie: transport lądowy, transport powietrzny i transport wodny [Liberadzki i Mindur 2007, s. 37]. Dokonując podziału ze względu na środek transportu i drogę przewozową, wyróżnia się następujące gałęzie: transport samochodowy, transport kolejowy, transport przesyłowy, transport lotniczy, transport morski i transport śródlądowy (rysunek 1.4).

Klasyfikacja transportu w układzie poziomym odnosi się do różnych kryteriów, do których można zaliczyć:

- zasięg geograficzny przemieszczenia – transport międzynarodowy i transport krajowy, w tym transport ogólnokrajowy (na terytorium całego kraju), transport regionalny (terytorium kilku województw) i transport lokalny (terytorium powiatu, jednego województwa);
- formę własności – transport prywatny, transport publiczny, transport spółdzielczy, transport komunalny;

- przedmiot przewozu – transport pasażerski i transport towarowy;
- regularność transportu – transport regularny i transport nieregularny;
- organizację przewozów – transport bezpośredni i transport pośredni.



Rysunek 1.4. Klasyfikacja transportu w układzie pionowym

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 1.3 przedstawiona została charakterystyka podstawowych gałęzi transportu, poza transportem przesyłowym, który z punktu rozpatrywanego problemu pracy, jakim jest aspekt turystyczny, jest mało istotny. W tabeli zostały wymienione zalety i wady szczególnie związane z transportem pasażerskim, celowo więc zostały pominięte niektóre zagadnienia dotyczące przewozu towarów. W tabeli 1.4 przedstawiono gradację zaspokajania postulatów przewozowych przez przewoźników na rynku przewozów pasażerskich z podziałem na gałęzie transportu. Uwzględniono najważniejsze czynniki waloryzacji usług transportowych.

Tabela 1.3 Zalety i wady gałęzi transportu

Zalety	Wady
Transport samochodowy	
<ul style="list-style-type: none"> - najlepsza dostępność przestrzenna wynikająca z największej gęstości i spójności sieci dróg - bardzo korzystna oferta z punktu widzenia czasu transportu (stosunkowo duża szybkość eksploatacyjna oraz dostępność w czasie) - specjalistyczny tabor przystosowany do przewozu najbardziej wymagających pasażerów - najlepsze możliwości dowozu do przewoźników innych gałęzi transportu - możliwość odbioru i dowozu pasażerów z dowolnego miejsca - bardzo duża częstotliwość przewozów - elastyczny, brak ograniczeń czasowych przy korzystaniu ze środków prywatnych 	<ul style="list-style-type: none"> - względnie wysokie koszty przemieszczania (zależne głównie od ceny paliwa) - stosunkowo niska pojemność środków transportu - istotny wpływ na degradację środowiska naturalnego - nierównomierność w przestrzennym rozwoju sieci dróg kołowych oraz niski stan techniczny dróg - najczęściej wypadków
Transport kolejowy	
<ul style="list-style-type: none"> - duża dostępność przestrzenna wynikająca ze znacznej gęstości sieci dróg i punktów transportowych - proekologiczny w porównaniu do transportu samochodowego - dość duża prędkość techniczna przewozu, która charakteryzuje się stałym wzrostem - silna regresja kosztu własnego przemieszczania, gałąź transportu najbardziej opłacalna na średnie i duże odległości - zdolność do przewozu dużej liczby pasażerów - korzystna oferta z punktu widzenia czasu transportu (wysoka niezawodność, regularność i rytmiczność połączeń) 	<ul style="list-style-type: none"> - większe niebezpieczeństwo kradzieży - konieczność dojechania z/do stacji - niewielka możliwość zmiany trasy
Transport lotniczy	
<ul style="list-style-type: none"> - bardzo duży zasięg przestrzenny - najkorzystniejsza oferta z punktu widzenia czasu transportu, zwłaszcza na dłuższych trasach - bardzo duże bezpieczeństwo i niezawodność 	<ul style="list-style-type: none"> - najwyższe koszty przewozu - niewielkie możliwości transportu dużej liczby pasażerów - niska dostępność przestrzenna portów lotniczych - konieczność usług dowozu/odwozu
Transport morski	
<ul style="list-style-type: none"> - niskie koszty przy przewozach zwłaszcza na długich trasach - możliwość transportu dużej liczby pasażerów 	<ul style="list-style-type: none"> - powoduje znaczne zanieczyszczenie środowiska, - bardzo mała prędkość przewozu, - niska dostępność przestrzenna portów morskich, - konieczność usług dowozu/odwozu - bardzo duże uzależnienie od warunków atmosferycznych
Transport śródlądowy	
<ul style="list-style-type: none"> - niski koszt przewozu - niewielki wpływ na środowisko naturalne - duża trwałość środków transportu 	<ul style="list-style-type: none"> - długi czas transportu - duże uzależnienie od stanu rzek

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Roman i Świetlińska 2013, s. 5; Woźniak i Kukielka 2011, s. 440-441].

Tabela 1.4. Gradacja zaspokajania postulatów przewozowych przez przewoźników na rynkach przewozów pasażerskich

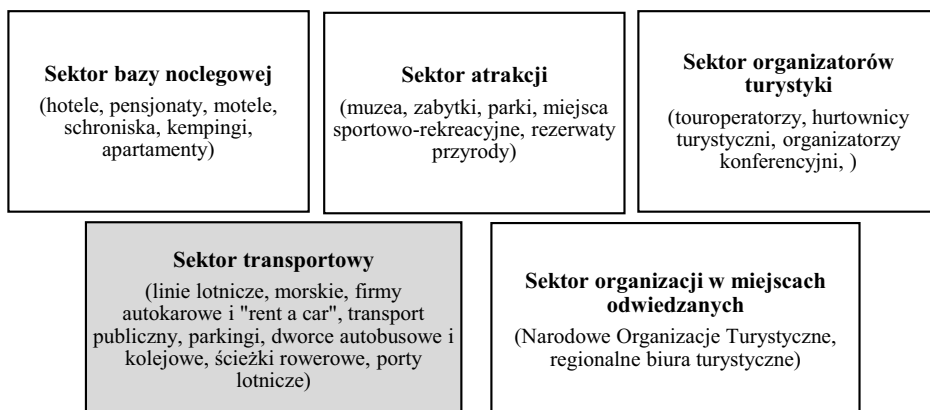
Czynniki waloryzacji usług transportowych	Transport				
	Samochodowy	Kolejowy	Lotniczy	Morski	Miejski
Prędkość	**	***	*	****	****
Koszt	***	**	****	****	*
Bezpośredniość	*	***	****	****	**
Dostępność	*	***	****	****	**
Niezawodność	**	*	**	**	*
Bezpieczeństwo	****	*	*	*	**
Masowość	***	*	***	*	*

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Milewski 2008, s. 77].

Na podstawie analizy wybranych czynników należy stwierdzić, że postulowane warunki przewozu pasażerów zaspakają w najlepszym stopniu transport miejski. W dalszej kolejności znajduje się transport kolejowy, transport samochodowy, transport lotniczy. Najgorzej w zestawieniu wypada zaspokajanie postulatów przewozowych przez przewoźników realizujących przewóz pasażerów transportem morskim.

1.3.3. Transport w turystyce jako przedmiot badań naukowych

W ramach funkcjonującego rynku turystycznego wyodrębnić można wiele mniejszych rynków, do których należą różnego typu organizacje tworzące tzw. sektory przemysłu turystycznego (rysunek 1.5). Organizacje te odpowiedzialne są za tworzenie podaży turystycznej [Middleton 1996, s. 4]. Jeden z nich to sektor transportowy, w którego skład wchodzi, zarówno infrastruktura transportowa, jak i przedsiębiorstwa dysponujące różnego rodzaju środkami transportowymi.

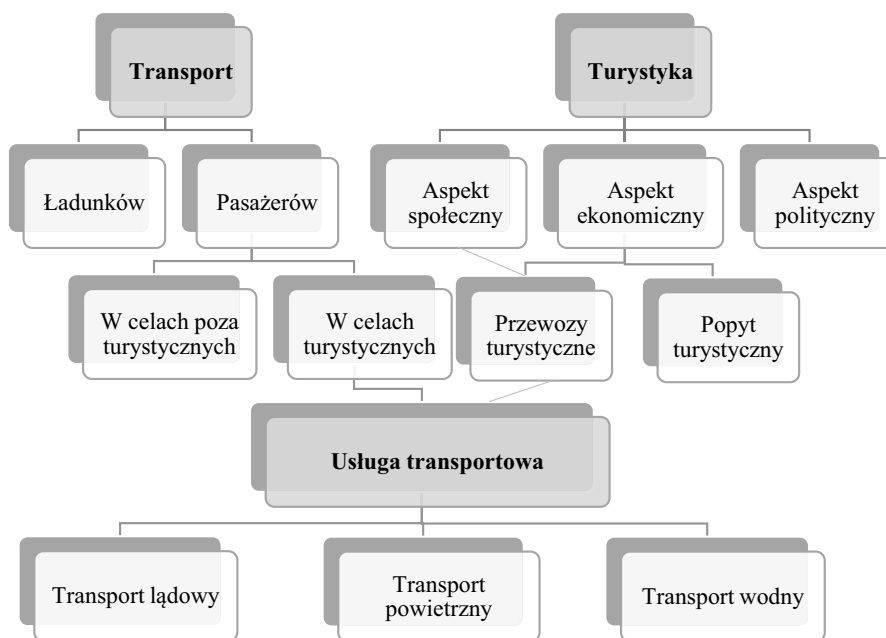


Rysunek 1.5. Sektory przemysłu turystycznego

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Middleton 1996, s. 4].

Z ekonomicznego punktu „transport jest procesem produkcyjnym, poprzez który ludzie – w warunkach ograniczonej zasobów – dokonują przemieszczania osób, rzeczy i energii w przestrzeni po to, aby zaspokoić swoje różnorodne potrzeby i pragnienia” [Szczepaniak 2002, s. 16]. W procesie produkcyjnym powstaje produkt, którym w przypadku transportu jest usługą transportową. Do jej realizacji niezbędne są środki transportu, infrastruktura oraz człowiek.

Transport ma fundamentalne znaczenie w zaspokajaniu potrzeb związanych z turystyką. Istotą turystyki jest przemieszczanie się do obszarów i miejscowości o atrakcyjnych walorach turystycznych. Przemieszczanie się osób (turystów) z różnych miejsc jest cechą charakterystyczną turystyki, a więc transport jest niezbędny dla jej istnienia [Rapacz 1994, s. 137]. Wzajemne powiązanie transportu i turystyki przedstawiono na rysunku 1.6.



Rysunek 1.6. Powiązanie transportu i turystyki

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Kornak i Montygierd-Loyba 1985, s. 69; Milewski 2008, s. 71].

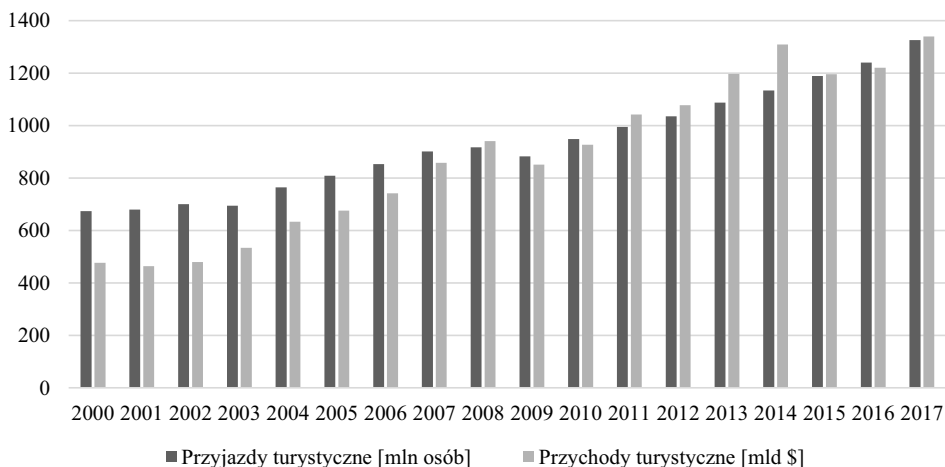
Usługi transportu stanowią ważny element etapów konsumpcji turystycznej, obejmujące transport do i z miejsca pobytu [Wodejko 1998, s. 91], ale także często wykorzystywane są w trakcie pobytu, np. w celu zwiedzania innego miejsca niż to, w którym docelowo przebywa turysta. Transport z punktu widzenia turysty jest więc integralną częścią całego produktu turystycznego, utożsamianego z doświadczeniem turystycznym. Dlatego też

na ocenę tego doświadczenia w istotnym stopniu wpływa również ocena jakości samych usług transportowych, niezależnie od tego czy były nabywane oddzielnie czy razem z innymi usługami [Dziedzic 1996, s. 20-21].

Transport stanowi istotną rolę między nabywcą i sprzedawcą [Coyle i inni 2007, s. 404]. Jest szczególnie ważny w przypadku dóbr i usług rzadkich oraz takich, które muszą być konsumowane w ściśle określonym miejscu. Przykładem są właśnie usługi transportowe w celach turystycznych, których znaczenie ciągle rośnie wraz z rosnącymi przewozami związanymi z trendami turystycznymi.

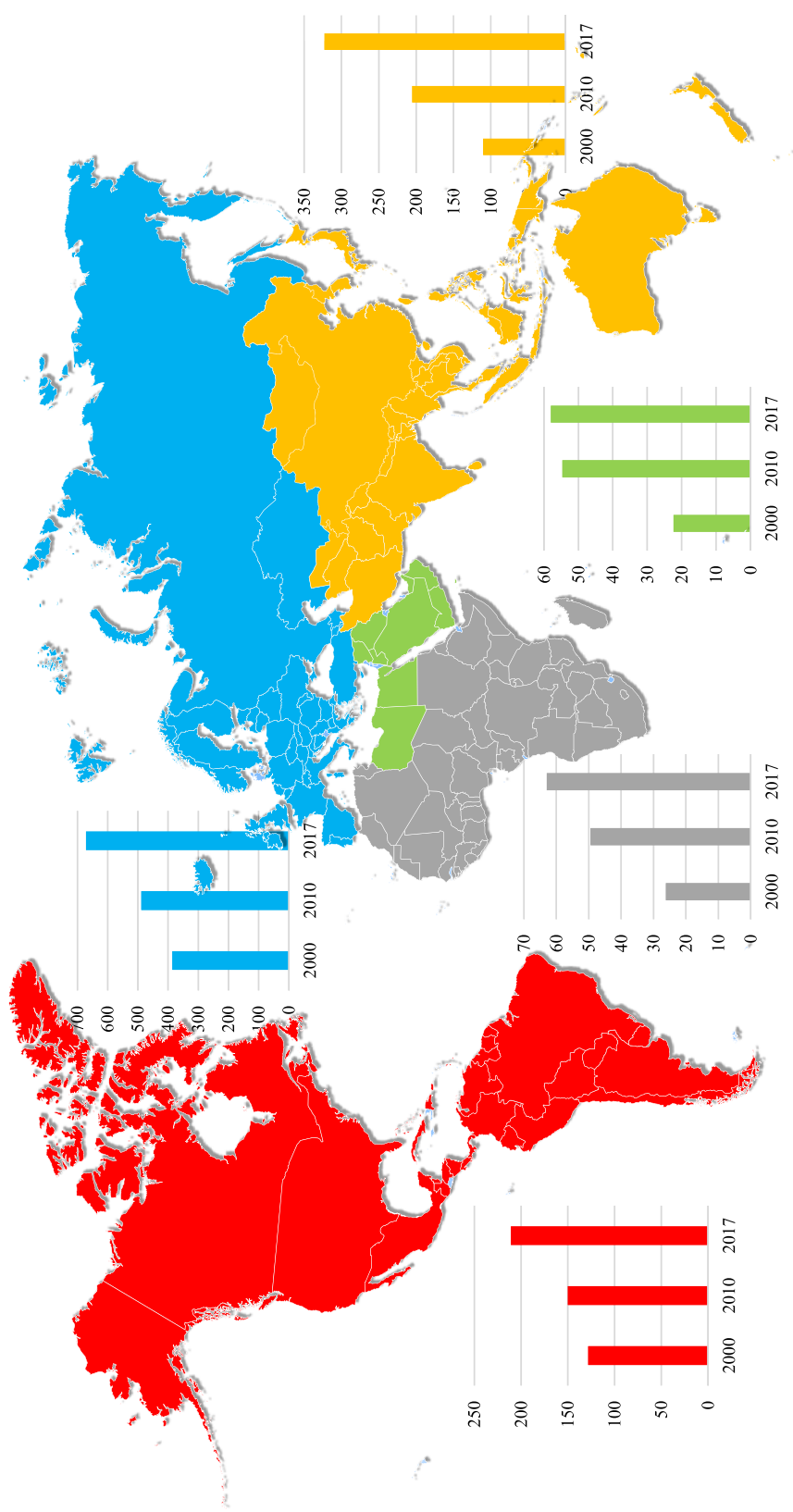
1.4. Międzynarodowe trendy turystyczne

W ostatnich latach na świecie można zaobserwować stały, z wyłączeniem 2009 roku, wzrost liczby przyjazdów turystycznych i przychodów z nimi związanymi (rysunek 1.7, 1.8 i 1.9). Porównując lata 2000 i 2017, nastąpił prawie dwukrotny wzrost przyjazdów turystycznych. W 2017 roku, aż 1,33 mld turystów na świecie wyjechało w podróż turystyczną. Przychody turystyczne w tym samym okresie zwiększyły się prawie trzykrotnie i w 2017 roku wynosiły 1340 mld \$ [UNWTO].

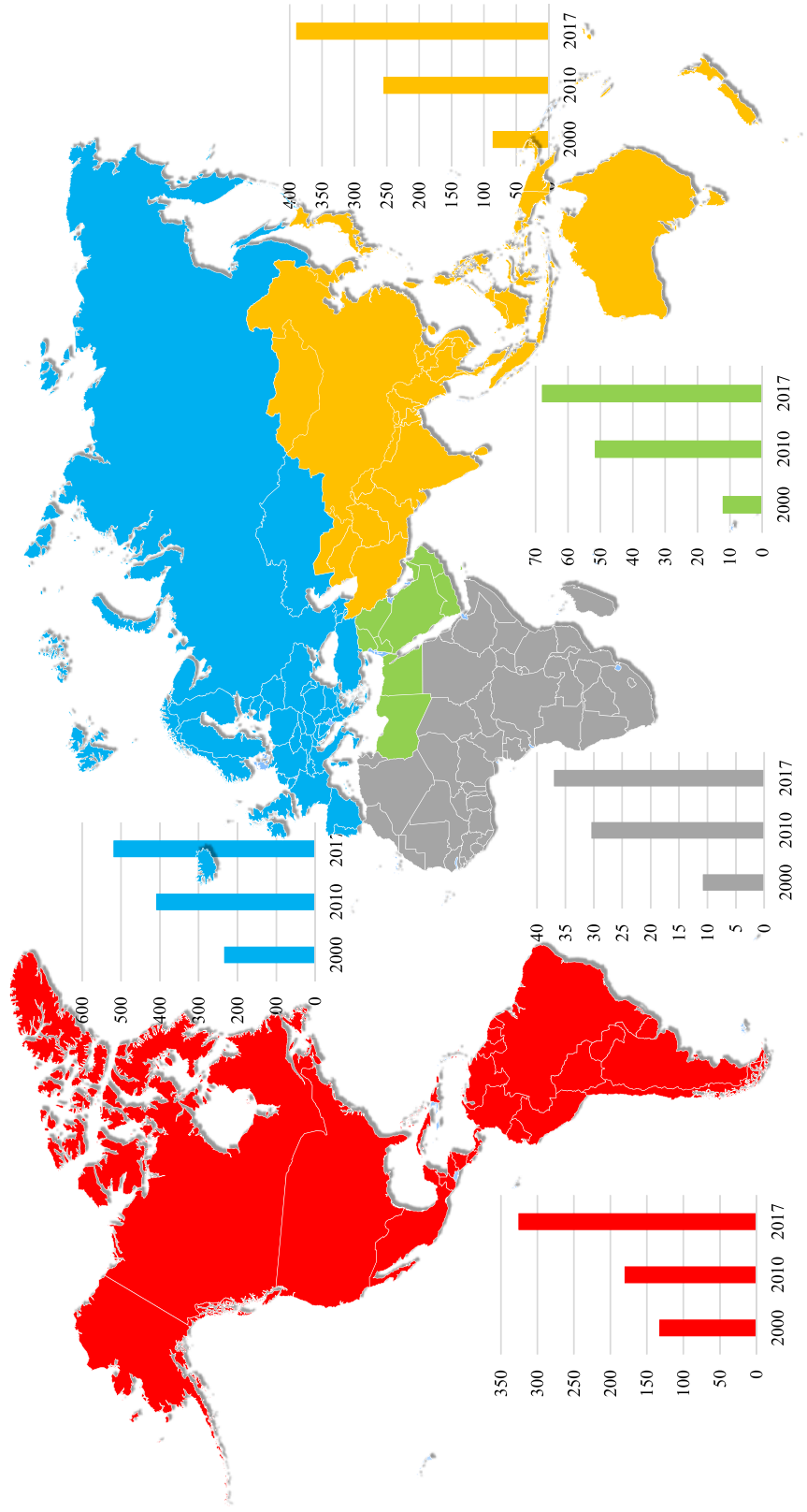


Rysunek 1.7. Światowe trendy turystyczne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].



Rysunek 1.8. Przyjazdy turystyczne z podziałem na regiony świata [mln osób]
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001, 2011, 2018].

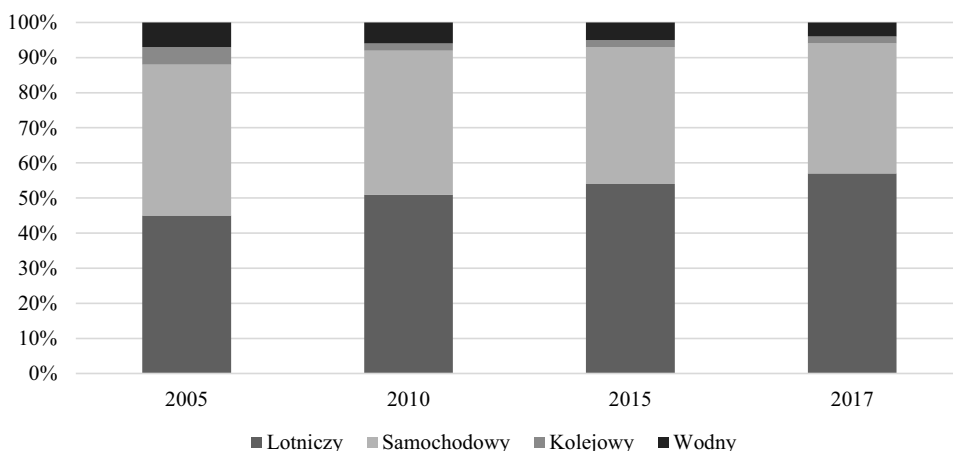


Rysunek 1.9. Przychody turystyczne według regionów [mld \$]
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001, 2011, 2018].

W przypadku analizy regionalnej należy zauważyć, że najwięcej przyjazdów turystycznych, a tym samym najwyższe przychody turystyczne odnotowano w krajach europejskich. Na drugim miejscu pod względem przyjazdów i przychodów znalazły się kraje zlokalizowane w Azji i Oceanii, zaś na trzecim kraje Ameryki Północnej, Południowej i Środkowej.

We wszystkich regionach w latach 2000-2017 nastąpił wzrost przyjazdów i przychodów turystycznych. Największy wzrost przyjazdów turystycznych w tym okresie odnotowano w krajach z regionu Azja i Oceania (193%), Bliski Wschód (160%) oraz Afryka (140%), natomiast największy wzrost przychodów był w grupie krajów z regionu Bliski Wschód (457%), Azja i Oceania (350%) i Afryka (243%).

Najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu był samolot. W 2017 roku transportem lotniczym odbyło się 57% wszystkich przyjazdów turystycznych. Ten rodzaj transportu zyskał na popularności w latach 2005-2017, w porównaniu do 2005 roku był to wzrost udziału o 13% (rysunek 1.10).

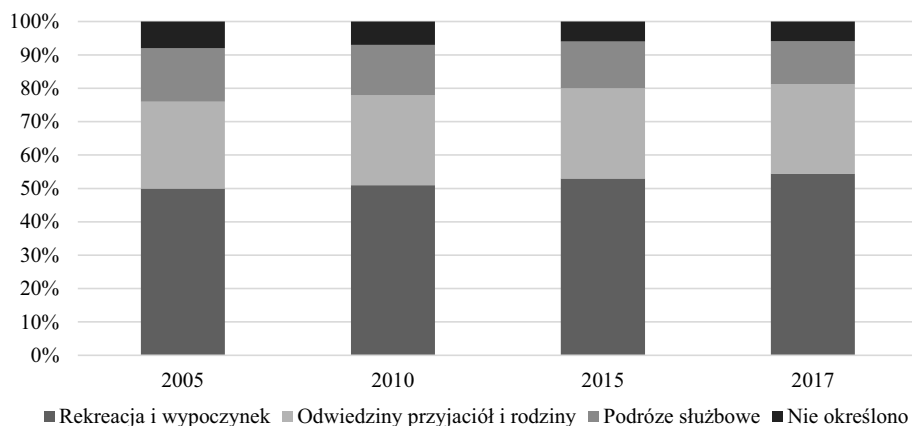


Rysunek 1.10. Przyjazdy turystyczne według rodzaju transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2006-2018].

Znaczną popularnością cieszył się również transport samochodowy, którego udział w przyjazdach turystycznych w 2017 roku wynosił 37%. Ten rodzaj transportu w porównaniu do 2005 roku charakteryzował się spadkiem udziałów o 6%. Natomiast znikomą rolę w przyjazdach turystycznych odgrywały dwa rodzaje transportu, wodny (2017 rok - 4%) i kolejowy (2017 rok - 2%). Ponadto, ich udział w przyjazdach turystycznych w 2017 roku zmniejszył się w porównaniu do 2005 roku. Może wynikać to z faktu, że te środki transportu wykorzystywane są częściej w przejazdach krajowych.

W przypadku motywów wyjazdów turystycznych w latach 2005-2017 nie zaobserwowano znacznej zmiany (rysunek 1.11). Najczęstszym motywem była rekreacja i wypoczynek (2017 rok – 55%). Popularnym celem podróży była również chęć odwiedzenia przyjaciół i rodziny (2017 rok – 27%). Podróże służbowe stanowiły zaledwie 6% wszystkich wyjazdów turystycznych podejmowanych przez turystów.



Rysunek 1.11. Motywy wyjazdów turystycznych podejmowanych przez turystów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2006-2018].

Turyści na wyjazdy turystyczne w latach 2005-2017 wybierali najczęściej kraje europejskie (tabela 1.5). W 2017 roku było to aż 5 krajów spośród dziesięciu najbardziej popularnych destynacji turystycznych. Nieustannie na pierwszym miejscu pod względem przyjazdów turystów była Francja.

Tabela 1.5. Najczęściej wybierane destynacje turystyczne

Pozycja wg liczby przyjazdów turystycznych	2005	2010	2015	2017
1	Francja	Francja	Francja	Francja
2	Hiszpania	USA	USA	Hiszpania
3	USA	Chiny	Hiszpania	USA
4	Chiny	Hiszpania	Chiny	Chiny
5	Włochy	Włochy	Włochy	Włochy
6	Wielka Brytania	Wielka Brytania	Wielka Brytania	Meksyk
7	Meksyk	Turcja	Niemcy	Wielka Brytania
8	Niemcy	Niemcy	Meksyk	Turcja
9	Turcja	Malezja	Tajlandia	Niemcy
10	Austria	Meksyk	Turcja	Tajlandia

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2006-2018].

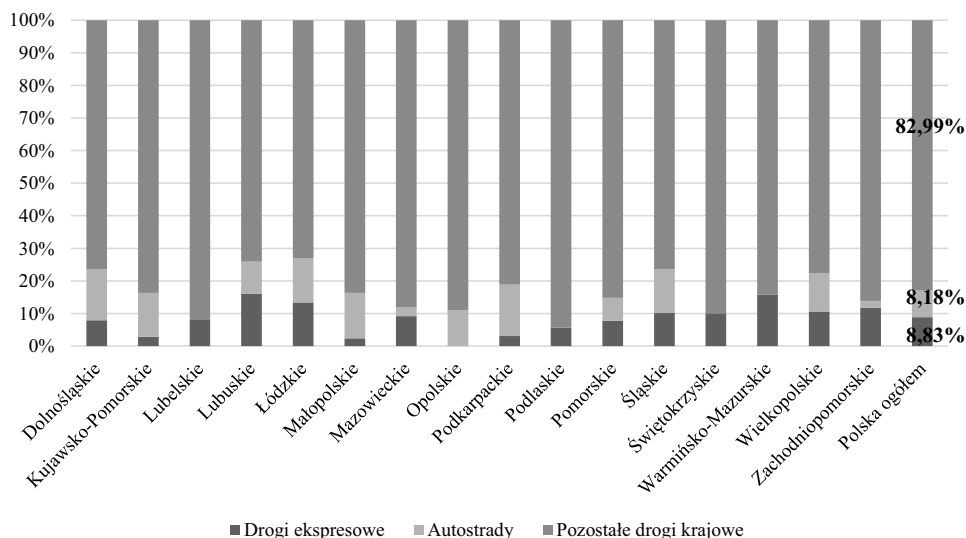
Warto zauważyć, że kolejne trzy miejsca, zamiennie zajmowały takie kraje, jak: Hiszpania, USA i Chiny. Piątą z kolei popularną destynacją w analizowanych latach zawsze były Włochy. W ostatnich latach popularnym kierunkiem wyjazdów została Tajlandia, zaś popularna w 2015 roku Austria oraz w 2010 roku – Malezja nie znalazły się w dziesięciu najczęściej wybieranych krajach.

2. TRANSPORT SAMOCHODOWY W TURYSTYCE

2.1. Infrastruktura transportu samochodowego

Obecnie, infrastrukturę transportu samochodowego, dzieli się, jak całą infrastrukturę transportu w gospodarce, na dwie podstawowe grupy: liniową i punktową. Pierwsza, to sieć drogowa, a więc każdy wydzielony pas terenu przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów oraz ruchu pieszych, wraz ze wszystkimi obiektami inżynierskimi leżącymi w obrębie wydzielonego pasa, a także urządzeniami technicznymi do kierowania i zabezpieczenia ruchu [Wojciechowski i in. 2009, s. 230]. Sieć drogową tworzą drogi publiczne, które w Polsce dzieli się na kategorie [Dz.U. z 2017 r. poz. 2222, ze zm.].

Drogi krajowe zapewniają komunikację krajową i międzynarodową pomiędzy dużymi aglomeracjami miejskimi. Są przeznaczone do ruchu tranzytowego i długodystansowego. Z perspektywy rozwiązań technicznych, na drogi krajowe składają się autostrady, drogi ekspresowe oraz pozostałe obiekty, które uzupełniają drogową sieć krajową. Są to zatem obiekty, które w zależności od ich stanu technicznego zapewniają turystom możliwość przemieszczenia się z miejsca zamieszkania do regionu atrakcyjnego turystycznie na średnich i długich dystansach.



Rysunek 2.1. Struktura dróg krajowych wg województw w Polsce w 2017 roku

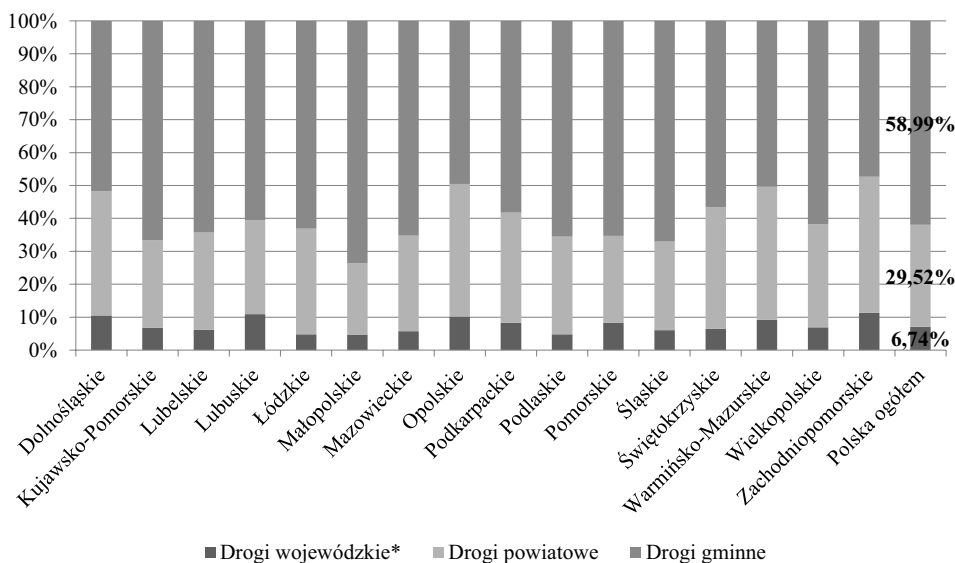
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

W Polsce w 2017 roku było łącznie 20 tys. km dróg krajowych, co stanowiło 4,74% wszystkich dróg publicznych. Zdecydowanie większy udział w tej kategorii dróg miały obiekty inne niż autostrady i drogi ekspresowe – 82,99% (rysunek 2.1).

Drugą kategorią dróg publicznych są drogi wojewódzkie tj. obiekty uzupełniające drogi krajowe i łączące miasta na terenach województw o wysokim znaczeniu gospodarczym regionu. Właścicielem tej kategorii dróg jest samorząd województwa. Mają szczególne znaczenie dla turystów w sytuacji potrzeby dojazdu transportem samochodowym do miast zlokalizowanych w danym regionie.

Dwie ostatnie kategorie dróg, które zalicza się do dróg lokalnych i dojazdowych to drogi powiatowe i gminne [Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430], szczególnie ważne dla kształtowania regionów turystycznych. Zapewniają bowiem sieć połączeń w regionie (powiecie lub gminie), kształtując przy tym charakter ruchu turystycznego. Warto podkreślić, że efektywnie zaplanowane inwestycje w drogi gminne i powiatowe na terenach atrakcyjnych turystycznie mogą pomóc w równomiernym rozłożeniu fal ruchu turystycznego.

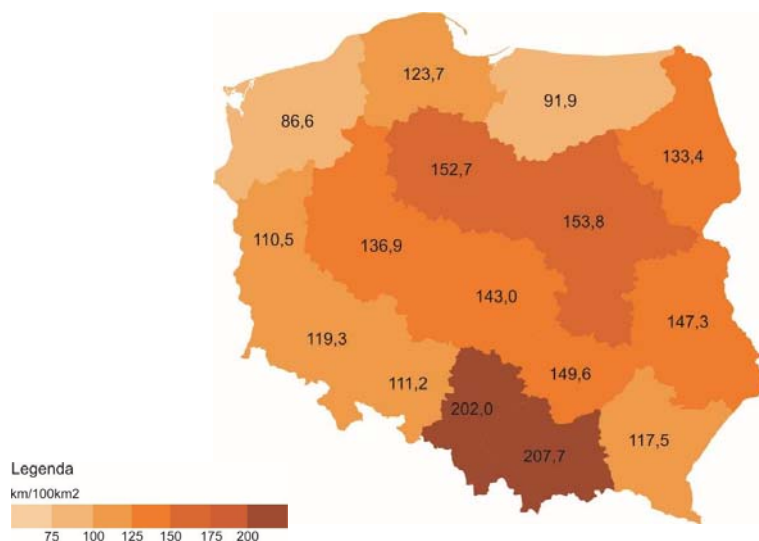
Każda w wymienionych kategorii dróg ma znaczenie, jeśli chodzi o transport turystyczny. Drogi krajowe i wojewódzkie pozwalają na pokonywanie odległości między miejscem zamieszkania a destynacją turystyczną, natomiast drogi powiatowe i gminne tworzą sieć połączeń w regionach turystycznych.



* autostrady, drogi ekspresowe i pozostałe drogi krajowe

Rysunek 2.2. Udział dróg innych niż krajowe w województwach w Polsce w 2017 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

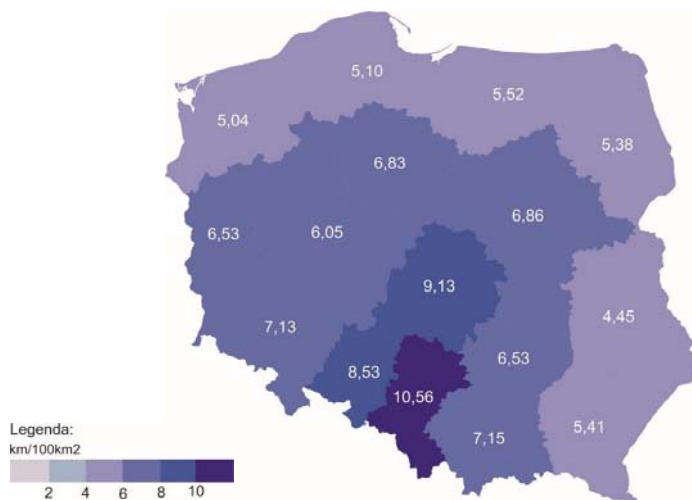
Wszystkie drogi inne niż krajowe w Polsce w 2017 roku to 95,26% wszystkich dróg publicznych. To wskazuje na dobrze rozbudowaną sieć infrastruktury transportu samochodowego. Najwyższy odsetek stanowiły drogi gminne tj. 58,99%, następnie powiatowe (29,52%) i wojewódzkie (6,74%) (rysunek 2.2). Nie było przy tym dużego zróżnicowania terytorialnego, z wyjątkiem województwa małopolskiego na terenie którego zanotowano największy odsetek dróg gminnych (71,06%).



Rysunek 2.3. Gęstość dróg publicznych w Polsce wg województw w 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

Stopień dostępności transportowej samochodowej regionów turystycznych powinien być przede wszystkim przedstawiany za pomocą wskaźnika gęstości dróg (rysunek 2.3). Województwa z największą gęstością dróg publicznych to małopolskie (207,7 km/100 km²) i śląskie (202 km/100 km²), a następnie mazowieckie (153,8 km/100 km²) i kujawsko-pomorskie (157 km/100 km²). Najniższy wskaźnik gęstości mają województwa warmińsko-mazurskie i zachodniopomorskie (odpowiednio: 91,9 i 86,6 km/100 km²). Najlepszą samochodową dostępność krajową i międzynarodową mają województwa śląskie, łódzkie i opolskie. Niską dostępnością drogami krajowymi charakteryzują się województwa północnej Polski tj. zachodniopomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie (rysunek 2.4) tj. te, z cennymi walorami krajozrazowymi [Lijewski i in. 2008].



Rysunek 2.4. Gęstość dróg krajowych w tym dróg ekspresowych i autostrad wg województw w 2017 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Banku Danych Regionalnych 2018].

Samochodową turystyczną dostępność międzynarodową zapewnia infrastruktura transportu samochodowego będąca częścią europejskich korytarzy transportowych. Przez Polskę przebiegają trzy trasy zaliczane do tej sieci (rysunek 2.5):

- Tallin-Ryga-Warszawa;
- Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa;
- Berlin/Drezno-Wrocław-Lwów-Kijów;
- Gdańsk-Poznań-Łódź-Żylna.

Wszystkie wymienione stwarzają turystom możliwość podróżowania do/z Polski drogami najwyższej kategorii.

Infrastruktura transportu samochodowego ma znaczenie również w miejscach będących destynacjami turystycznymi. Tu jednak najbardziej liczą się drogi powiatowe i gminne, które zapewniają transportu „do drzwi”, a więc są drogami dojazdowymi z dróg głównych do miejscowości, atrakcji turystycznych, do początków szlaków itp. Dla zmotoryzowanych turystów drogi powinny posiadać nawierzchnię twardą. Drogi gminne o nawierzchni utwardzonej są najczęściej użytkowane przez osoby uprawiających turystykę rowerową, czemu poświęcony został jeden z kolejnych rozdziałów opracowania. Gęstość dróg powiatowych i gminnych wskazuje (rysunek 2.6), że najbardziej korzystna sieć obiektów tego typu znajduje się w województwach małopolskim i śląskim, a najniższa w zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim i lubuskim.

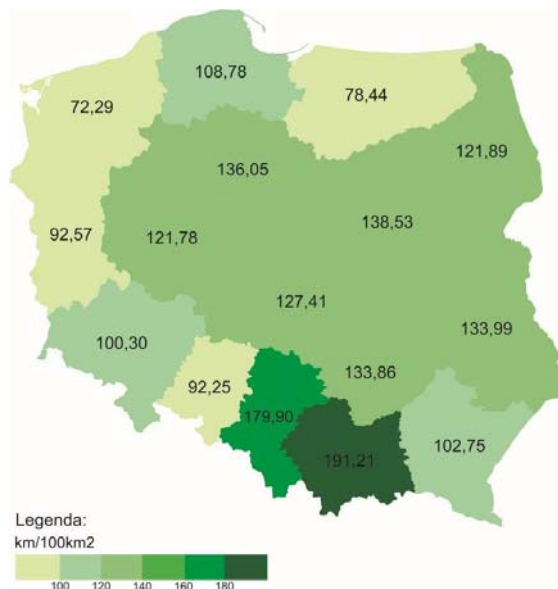


Rysunek 2.5. Międzynarodowe drogi samochodowe europejskich korytarzy transportowych w Polsce

Źródło: *Trans European Transport Network*, European Commission (http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tenec/tenec-portal/site/maps_upload/tenec_modes/EU_A0Landscape2017_Roads.png stan na dzień 27.10.2018).

Regiony, z wysoką gęstością dróg krajowych mają również najwyższą gęstość dróg lokalnych. Jednocześnie w województwach zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim i lubuskim, tak jak w przypadku dróg krajowych, gęstość dróg lokalnych jest również najniższa. Można więc stwierdzić, że infrastruktura transportu samochodowego najlepiej rozwinięta jest w województwach śląskim i małopolskim.

Mosty, wiadukty i tunele zlokalizowane poza terenami miejskimi, które wchodzi w skład dróg publicznych, tworzą połączenia stałe i tym samym przyczyniają się do zapewnienia ciągłości transportu. W Polsce zlokalizowanych jest łącznie 26644 mostów i wiaduktów oraz 130 tuneli [dane BDL, stan na dzień 31.12.2017]. Tunele to obiekty budowane przede wszystkim na terenach górskich, tak aby zapewnić bezpieczny transport użytkowników przez tereny trudno dostępne. Krajem, w którym tunele należą do standardu infrastruktury jest Szwajcaria. Tam, zlokalizowany jest między innymi Tunel Św. Gottharda o długości ponad 16 km, który do roku 2000 był najdłuższym obiektem tego typu na świecie. Obecnie najdłuższym obiektem jest tunel Lærdal o długości 24510 m w Norwegii.



Rysunek 2.6. Gęstość dróg powiatowych i gminnych w Polsce wg województw w 2018 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Banku Danych Regionalnych 2018].

W Polsce, obiektem, którego obecna budowa szczególnie ważna wydaje się być ze względu na ruch turystyczny na Podhale jest tunel pod Górą Luboń (2058m) na odcinku drogi S7: Naprawa-Skomielna Biała¹. Zakończenie budowy planowane jest na koniec 2020 roku. Razem z odcinkami Lubień-Naprawa oraz Skomielna Biała – Chabówka, droga ma usprawnić turystyczny transport samochodowy na całej trasie Kraków – Nowy Targ.

Jeśli chodzi o obiekty mostowe, to poza funkcją transportową, mogą stanowić również atrakcję turystyczną samą w sobie. Przykładem jest Wiadukt Millau we Francji na autostradzie A75 Paryż-Barcelona (rysunek 2.7). Otwarcie obiektu w 2004 roku poprawiło płynność ruchu oraz przyczyniło się do rozkwitu turystyki².

¹ <http://www.s7-lubien-rabka.pl/b-odcinek2.html> [stan na dzień 29.11.2018].

² <http://www.millau-viaduc-tourisme.fr/en/discover/millau-viaduct/discover-millau-viaduct> [stan na dzień 5.11.2018].



Rysunek 2.7. Punkt widokowy na Wiadukt w Millau

Źródło: <https://www.la-croix.com/Actualite/France/A-Millau-le-viaduc-fait-toujours-son-effet-2015-08-04-1341247> [stan na dzień 5.11.2018].

Z punktu widzenia samochodowego transportu turystycznego, niezbędne jest odpowiednie wyposażenie infrastruktury liniowej, w elementy obsługi jej użytkowników, a więc również turystów. Do takich miejsc zaliczają się przyjaźnie zaprojektowane i zagospodarowane parkingi na odpoczynek, zatoczki, stacje benzynowe w pasie ruchu oraz Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) znajdujące się w pasie drogowym. Te dzielą się na 3 kategorie [Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430]:

- MOP I kategorii – to miejsce o funkcji wypoczynkowej, wyposażone w parking dla samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych. Posiada miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych, pasy manewrowe, urządzenia higieniczno-sanitarne, oświetlenie oraz opcjonalnie mały punkt gastronomiczny;
- MOP II kategorii – z założenia pełni funkcję wypoczynkowo-usługową, więc dodatkowo posiada stację paliw, miejsca postojowe wyposażone w kompresor, odkurzacz i inne urządzenia do obsługi pojazdów, punkty gastronomiczno-handlowe oraz miejsca informacji turystycznej (rysunek 2.8);
- MOP III kategorii - najbardziej rozbudowane miejsce pod kątem funkcji wypoczynkowej i usługowej, ponieważ poza obiektami wymienionymi dla kategorii II, zagospodarowany jest przez obiekty z miejscami noclegowymi, obiekty handlowo-usługowe służące zaspokajaniu potrzeb podróżnych, np. punkt pocztowy, ubezpieczeniowy, bank lub biuro turystyczne, itp. Zawsze jest to MOP dwustronny (położony po dwóch stronach autostrady) i połączony kładką dla pieszych.



Rysunek 2.8. Przykładowe MOP kategorii 2

Źródło: <https://edroga.pl/drogi-i-mosty/miejsca-obslugi-pasazerow-klasyfikacja-111114670> [stan na dzień 15.11.2018].

Wyniki badań P. Razin i M. Kruszewskiego [2017, s. 403] przedstawiają, że jedynie 7,1% użytkowników w Polsce deklaruje przerwę w MOP podczas podróży stricte turystycznej, natomiast 47,7% podczas podróży prywatnej. Te same badania wskazują, że czas pobytu w MOP w 56,2% nie przekroczył 15 minut [Razin i Kruszewski 2017, s. 405].

Dobrze zaprojektowana sieć dróg krajowych, szczególnie dwóch głównych klas, przyczynia się do skrócenia czasu podróży transportem samochodowym, poprawy bezpieczeństwa. Zwiększa również zasięg podróży. W przypadku wyjazdów turystycznych może więc mieć znaczenie w momencie wyboru miejsca wyjazdu.

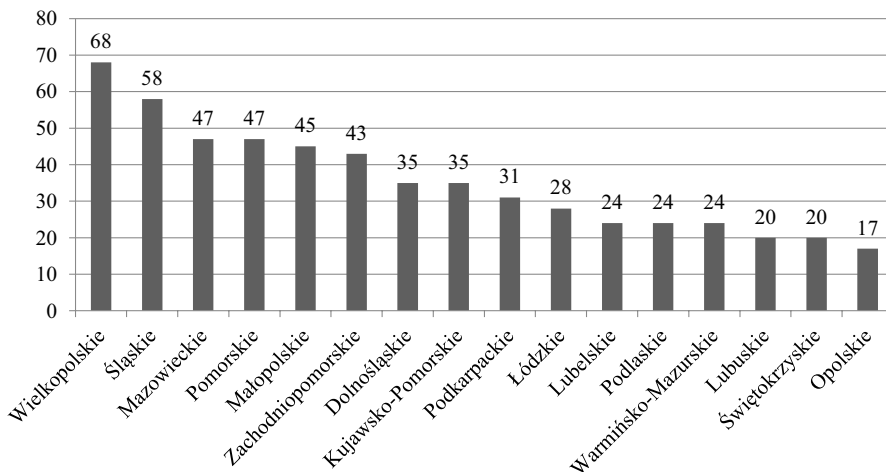
Drugą grupą infrastruktury transportu samochodowego są obiekty punktowe, a więc wszelkie budowle stosowane podczas stacjonarnej obsługi pasażerów. Ze względu na transport turystyczny zaliczają się do nich przystanki i dworce autobusowe. Przystanek to miejsce zatrzymywania się i postoju środków transportu samochodowego, których celem jest umożliwienie pasażerom bezpiecznego wyjścia i wejścia pasażerów do pojazdu. Fizycznie, może występować w postaci znaku lub wiaty chroniącej turystów przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (rysunek 2.9). Każdy przystanek powinien być wyposażony w tablicę z aktualnym rozkładem jazdy autobusów w formie papierowej lub elektronicznej.



Rysunek 2.9. Przykład zamiejscowego przystanku autobusowego

Źródło: http://gdziebylec.pl/obiekt/galeria/Przystanek_Autobusowy_Go%C5%82awiec_szko%C5%82a/19047 [stan na dzień 19.11.2018].

Dworce autobusowe to obiekty składające się z dwóch podstawowych stref: z budynku (jednego lub kilku) będącego strefą obsługi pasażerów i miejscem dla pracowników. W niej znajdują się powinny kasy biletowe, punkt informacji, punkty usługowe, handlowe, pomieszczenia pracownicze itp. Drugim obszarem jest miejsce postoju autokarów oraz przystanków (stanowisk/platform) do bezpiecznej obsługi pasażerów. W Polsce łącznie jest 566 dworców autobusowych. Najwięcej zlokalizowanych jest w województwach wielkopolskim i śląskim tj. w województwach o dobrej i bardzo dobrej dostępności drogowej (rysunek 2.10).



Rysunek 2.10. Liczba dworców autobusowych w Polsce wg województw w 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie [<https://dworce.autobusowe.studentnews.pl/>] stan na dzień 19.12.2018].

Samochodowe podróże turystyczne do krajów spoza Unii Europejskiej i strefy Shoengen umożliwiają drogowe przejścia graniczne (Monitor Polski 2015, poz. 636). Na granicy z Rosją są 4 przejścia graniczne, z Białorusią – 5, a z Ukrainą – 8 (tabela 2.1).

Tabela 2.1. Drogowe osobowe przejścia graniczne w Polsce

	Przejście graniczne	Uwagi
Rosja	<ul style="list-style-type: none"> – Bezledy – Bargationowsk, – Gołdap – Gusiew, – Grzechotki – Mamonowo II, – Gronowo - Mamonowo 	
Białoruś	<ul style="list-style-type: none"> – Kuźnica Białostocka – Bruzgi, – Bobrowniki – Bierestowice, – Terespol – Brześć, – Sławatycze – Domaczewo, – Połowce – Pieszczołka, 	<p>Bez ruchu autobusowego Bez ruchu autobusowego i wyłącznie dla obywateli Polski i Białorusi</p>
Ukraina	<ul style="list-style-type: none"> – Dorohusk – Jagodzin, – Zosin – Ustług, – Hrebenne – Rawa Ruska, – Dalhobyczów – Uhrynów, – Budomierz – Hruszew, – Korczowa – Krakowiec, – Medyka-Szeginie, – Krościenko - Smolnica 	<p>Tylko pojazdy do 3,5t i autokary Pojazdy do 3,5t</p> <p>Pojazdy do 7,5t</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Monitor Polski 2015, poz. 636].

2.2. Środki transportu samochodowego w turystyce

Samochodowy transport turystyczny oparty jest na zróżnicowanych środkach transportu. Należy rozpatrywać go, biorąc pod uwagę transport indywidualny (niezarobkowy) do miejsc atrakcyjnych turystycznie, transport realizowany przez linie regularne komunikacji autobusowej, przedsiębiorstwa „przewóz osób” oraz regionach atrakcyjnych turystycznie i transport miejski [Kacperczyk 2012, s. 65].

Niezależnie od formy zorganizowania podróży, do środków transportu drogowego zaliczają się następujące grupy pojazdów: samochody osobowe, samochody kempingowe (kampery) i autokary.

W Polsce od roku 1990 zdecydowanie rośnie rola transportu indywidualnego. Badania wskazują [Górecka 2018, s.139, Sheawen i Lucas 2011, s. 9-15], że samochód osobowy wciąż ma duże znaczenie w życiu codziennym oferując większą wygodę, swobodę wyboru tras przejazdu, możliwość przejazdu „od drzwi di drzwi” oraz niejednokrotnie niższe koszty użytkowania, szczególnie w przypadku podróży rodzinnych czy wieloosobowych. Szczególnym rodzajem jest kamper, tj. zintegrowany samochód turystyczny, wyposażony tak, aby zapewnić podróżującym nim pasażerom miejsca do spania i wypoczynku. Zabudowa auta

zapewnia miejsce i sprzęt do przechowywania żywności i przygotowywania posiłków oraz wydzieloną część sanitarną z ubikacją, umywalką i najczęściej prysznicem (rysunek 2.11).



Rysunek 2.11. Przykładowy samochód turystyczny i jego wyposażenie

Źródło: <https://www.drivenow.com.au/campervan-hire/tasmania.jspc> [stan na dzień 4.12.2018], [oferia.pl](https://www.oferia.pl) [stan na dzień 4.12.2018].

Większa liczba turystów podróżujących w tym samym czasie skorzystać może z przewozów pojazdami autokarowymi. Biorąc pod uwagę liczbę miejsc, pojazdy autobusowe dzieli się na [Kacperczyk 2012]: mikrobusy – do 12 miejsc, minibusy – do 20 miejsc, autobusy średnie o maksymalnie 50 miejscach, oraz duże autokary dla około 75 pasażerów (rysunek 2.12). Mikrobusy i minibusy poruszają się zazwyczaj między najbliższymi miastami, lub świadczą usługę transportu lokalnego w miejscach destynacji turystycznej.



a) Microbus



b) Minibus



c) Autokar średni



d) Autokar duży

Rysunek 2.12. Cztery rodzaje autokarów

Źródło: opracowanie na podstawie [www.gdansk.letno.pl stan na dzień 19.12.2019].

Ze względu na standard, autobusy średnie i duże dzielą się na międzymiastowe linii regularnych oraz turystyczne przeznaczone dla zorganizowanych grup turystycznych. Z punktu widzenia standardu podróży różnica między nimi w krajach europejskich jest nieznaczna. Wyposażone są w miejsca do siedzenia o podwyższonym standardzie, często z podstawowym zapleczem sanitarnym. W zależności od kraju, w którym świadczona jest usługa przewozu oraz samego przewoźnika, autobusy mogą być przystosowane do zaspokojenia potrzeb konsumpcyjnych pasażerów.

2.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem samochodowym

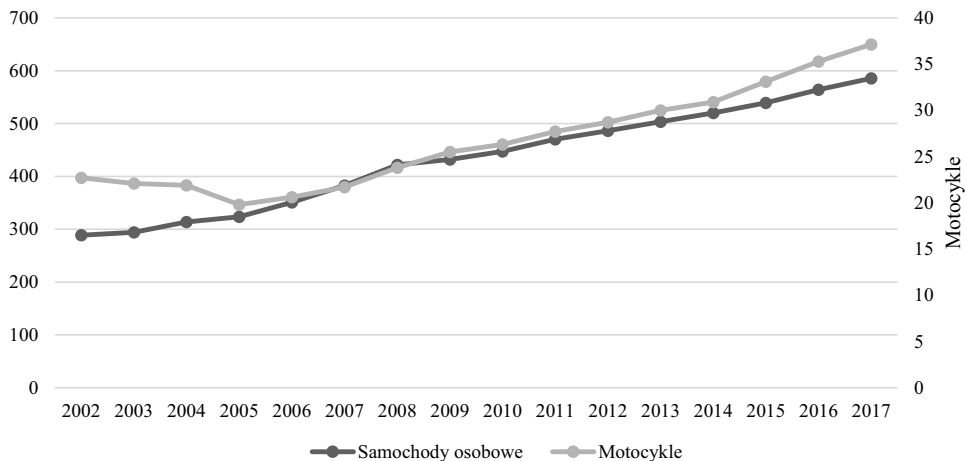
2.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem samochodowym

Jak wspomniano w poprzednich częściach opracowania, jednym z najpowszechniejszym sposobem przewozu osób i towarów jest transport samochodowy. Uwzględniając aspekty organizacyjno-funkcjonalne w transporcie samochodowym można wymienić [Kurek 2007, s. 165]:

- przejazdy środkami transportu publicznego, w ramach sieci ogólnodostępnych połączeń, które odbywają się regularnie;
- przejazdy wynajętymi specjalnie lub rezerwowanym środkami transportu (m.in. autokary turystyczne);
- przejazdy środkami transportu służącymi wyłącznie lub prawie wyłącznie do celów turystycznych (m.in. autobusowe linie turystyczne);
- przejazdy własnymi środkami transportu (m.in. samochody osobowe, motocykle).

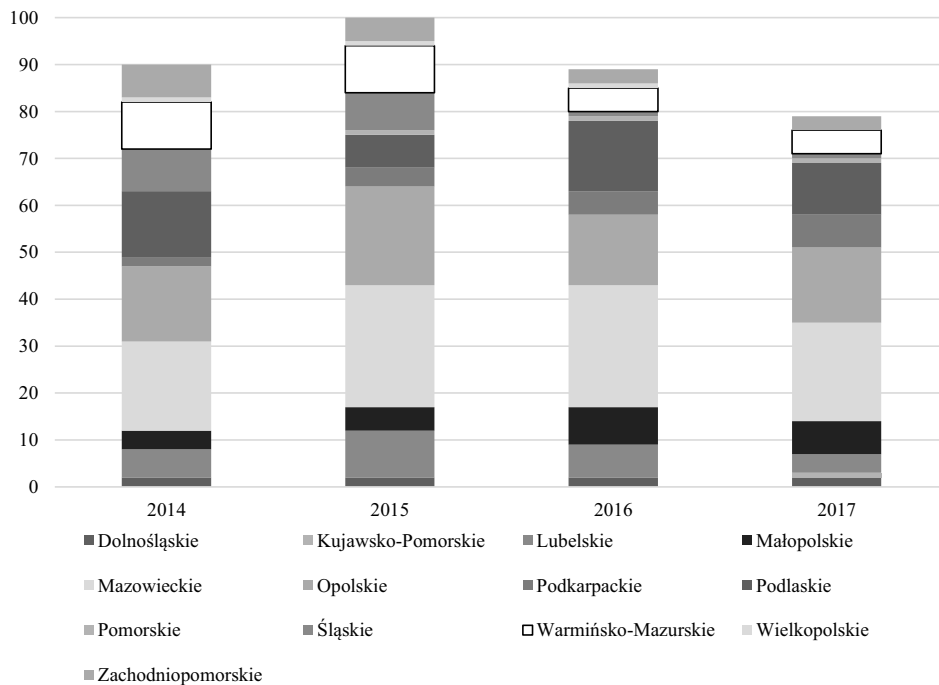
Z zaprezentowanych na rysunku 2.13 danych Głównego Urzędu Statystycznego można zauważyć, że od 2002 roku w Polsce liczba samochodów osobowych stale wzrasta. Z danych wynika, że w 2017 roku na 1000 osób przypadało około 700 tys. samochodów osobowych. Ponadto, od 2005 roku istnieje tendencja wzrostowa liczby motocykli.

Jednym z istotnych elementów rozwoju pasażerskiego transportu samochodowego są linie autokarowe. Można wymienić linie regularne i nieregularne, w tym krajowe oraz międzynarodowe. Liczbę regularnych linii międzynarodowych autokarowych w Polsce w latach 2014-2017 według województw zaprezentowano na rysunku 2.14.



Rysunek 2.13. Liczba samochodów osobowych i motocykli w latach 2002-2017 w Polsce [tys. szt./1000 ludności]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

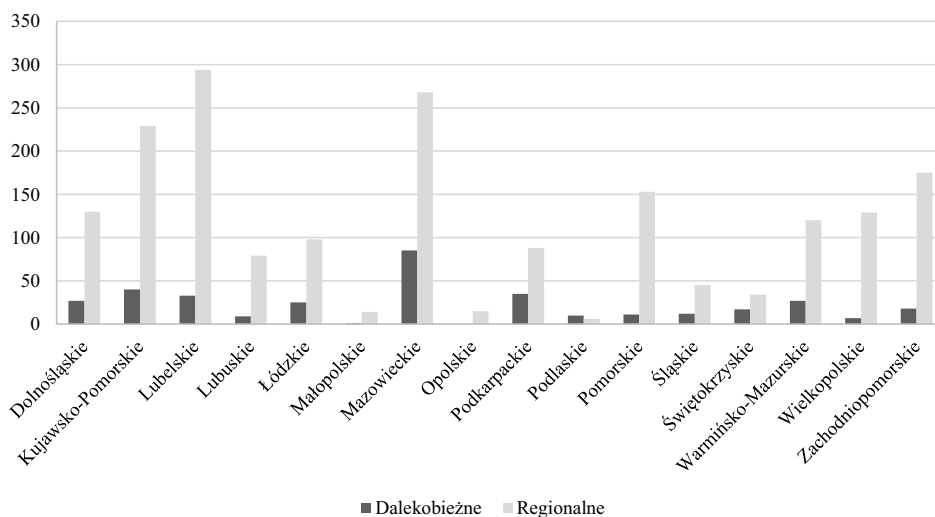


Rysunek 2.14. Liczba regularnych linii międzynarodowych autokarowych w Polsce w latach 2014-2017 z podziałem na województwa [szt.]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

Od 2015 roku nastąpił spadek liczby regularnych linii autokarowych międzynarodowych w Polsce. Najwięcej tego typu połączeń oferowali przewoźnicy z województwa mazowieckiego i opolskiego. Ponadto, istnieją nieregularne linie autokarowe międzynarodowe do których można zaliczyć prywatne firmy oferujące usługi transportowe do wynajęcia. Tego typu przedsiębiorstwa prowadzą wynajem autokarów, jak również busów.

Na rysunku 2.15 zaprezentowano liczbę regularnych linii krajowych w Polsce w 2017 z podziałem według województw. Z danych wynika, że najwięcej połączeń dalekobieżnych, bo aż 85 występowało w województwie mazowieckim. Natomiast województwo lubelskie charakteryzowało się największą liczbą połączeń regionalnych. Blisko 270 połączeń występowało w województwie mazowieckim, a prawie 230 w województwie kujawsko-pomorskim.



Rysunek 2.15. Liczba regularnych linii krajowych w Polsce z podziałem na województwa w 2017 roku [szt.]
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

Transport samochodowy może być także atrakcją turystyczną. Na przykład w Warszawie istnieje możliwość dwugodzinnego zwiedzania miasta, w tym zabytkowych budynków, autobusem wycieczkowym bez dachu, tj. „City tour”.

2.3.2. Koszty i ceny w transporcie samochodowym

Świadczenie usług transportowych przez przedsiębiorstwa transportu drogowego generuje koszty, które obciążają zarówno przewoźników, jak i konsumentów usługi, oraz państwo i jego obywateli. W rachunku kosztów przedsiębiorstwa wykorzystuje się najczęściej

rodzajowy układ kosztów lub układ kalkulacyjny. W układzie rodzajowym można wymienić następujące pozycje: amortyzacja, zużycie materiałów i energii, usługi obce, wynagrodzenia, ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia, podatki i opłaty oraz pozostałe koszty rodzajowe [Rogowska 2013, s. 337]. W przedsiębiorstwach transportu samochodowego najczęściej 60-70% wszystkich kosztów wynika z trzech grup rodzajowych: wynagrodzeń (ok. 40%), zużycia paliwa, olejów i smarów (ok. 15-20%) i amortyzacji środków transportu (ok. 5-10%) [Rydzkowski i Wojewódzka-Król 2008, s. 65].

W układzie kalkulacyjnym wyróżnia się koszty bezpośrednie i pośrednie. Do kosztów bezpośrednich należy zaliczyć: paliwo, koszty ogumienia, wynagrodzenia kierowców, amortyzacji taboru, opłat drogowych, podatki i ubezpieczenia. Natomiast kosztami pośrednimi będą te związane z pozaoperacyjną działalnością przedsiębiorstwa transportowego, koszty wydziałowe i zarządu.

Jak już wspomniano, transport samochodowy generuje koszty obciążające państwo i jego obywateli, są nimi koszty związane są z negatywnymi dla środowiska naturalnego i życia człowieka efektami – określane jako koszty zewnętrzne. Wprowadzony został ogólny podział kosztów zewnętrznych działania transportu, który grupuje je na następujące kategorie [Burdzik i inni 2014, s. 1724]:

- koszty związane z emisją hałasu i drgań;
- koszty związane z zanieczyszczeniem środowiska;
- koszty związane z wypadkowością i uszkodzeniem infrastruktury;
- koszty związane z kongestią (zagęszczeniem, zatłoczeniem na drogach);
- koszty związane z uciążliwością oddziaływania transportu.

Wyznaczenie wszystkich kosztów zewnętrznych oddziaływania systemu transportowego na otoczenie jest zagadnieniem trudnym, jednakże uważa się, że transport samochodowy charakteryzuje się największą szkodliwością dla środowiska i postrzegany jest za najbardziej niebezpieczny spośród wszystkich gałęzi transportu. Według danych za 2012 rok samochody osobowe były odpowiedzialne za generowanie aż 61,10% kosztów zewnętrznych transportu w Europie. W przypadku motocykli i autobusów było to odpowiednio 5,6% oraz 3,6% kosztów [Urbanyi-Popiołek 2013, s. 43].

Na podstawie danych wynikających z układów rodzajowego oraz kalkulacyjnego kosztów można wyliczyć koszt danej usługi przewozowej. Koszt ten może być całkowity, jak i jednostkowy. W transporcie samochodowym dla pasażerów liczony jest na podstawie

wozokilometra lub czasu pracy środka transportu (np. godzina, doba). Wskaźniki te stanowią podstawę do kalkulacji cenowej oraz opłacalności przewozu.

Mechanizm kształtowania cen w transporcie samochodowym przez przewoźników oparty jest na dwóch metodach. Ceny mogą mieć charakter cen umownych lub pobieranych zgodnie z taryfą, a w przypadku transportu pasażerskiego stosowane są oba rodzaje.

W metodzie umownej podstawą ustalenia ceny jest przeprowadzona kalkulacja konkretnej usługi transportowej. Ceny umowne są bardzo często stosowane w przewozach turystycznych, o charakterze nieregularnym. Ceny te zależą od rodzaju wynajmowanego środka transportu (jego wielkości, wyposażenia, standardu) i czasu wynajmowanego taboru (w tym liczby środków transportu). Ponadto, na kształtowanie ceny mogą wpływać też inne czynniki, jak: rodzaj trasy i ewentualne opłaty z nią związane, płatne postoje środków transportu itp.

System taryfowy stosowany jest w przewozach autokarowych regularnych, w komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Taryfy zatwierdzane są przed odpowiednie jednostki władzy administracji państwowej i samorządowej w przypadku usług charakterze publicznym, skąd przekazywane są również dotacje na ten cel [Rydzkowski i Wojewódzka-Król 2008, s. 62]. Ceny uzależnione są od czasu/odległości podróży, rodzaju strefy, uprawnień związanych z ulgami, a także panującej konkurencji w przewozach. W tabeli 2.2 przedstawiono charakterystykę przewozów przy wykorzystaniu samochodu osobowego i autokaru dla wybranych relacji. W sposób celowy dobrano Warszawę i stolice sąsiadujących państw.

Tabela 2.2. Charakterystyka wybranych przewozów turystycznych transportem samochodowym

Relacja	Samochód osobowy			Autokar	
	Odległość [km]	Koszt [zł]*	Czas przejazdu	Koszt [zł]**	Czas przejazdu
Warszawa-Berlin	573	198,9	5 h 27'	Flix Bus – 79,99 EST-LOREK – 139,00	8 h 35' 11 h 25'
Warszawa-Praga	635	220,5	6 h 34'	Flix Bus – 119,99 VISIT-TOUR – 120,00	10 h 25' 12 h 00'
Warszawa-Bratysława	675	234,4	6 h 47'	Flix Bus – 79,99 Leo Express+Regio Jet – 103,00	9 h 00' 11 h 25'
Warszawa-Kijów	788	273,6	9 h 16'	Flix Bus – 138,99 Mustang Trans – 90,00	24 h 00' 19 h 45'
Warszawa-Mińsk	547	189,9	6 h 8'	BayerTrans – 100,00 Sindbad – 115,00	9 h 40' 13 h 00'
Warszawa-Wilno	471	163,5	5 h 36'	Biacomex – 52,00 Lux Express – 59,00	10 h 00' 9 h 00'

*Cena obejmuje wyłącznie koszt paliwa przy założeniu, że spalanie to 7 l/100 km, a cena paliwa – 4,96zł/l.

** Rezerwacja biletu na dzień 15.12.2018 r. z tygodniowym wyprzedzeniem, wybór najtańszego dostępnego biletu u przewoźnika, taryfa normalna

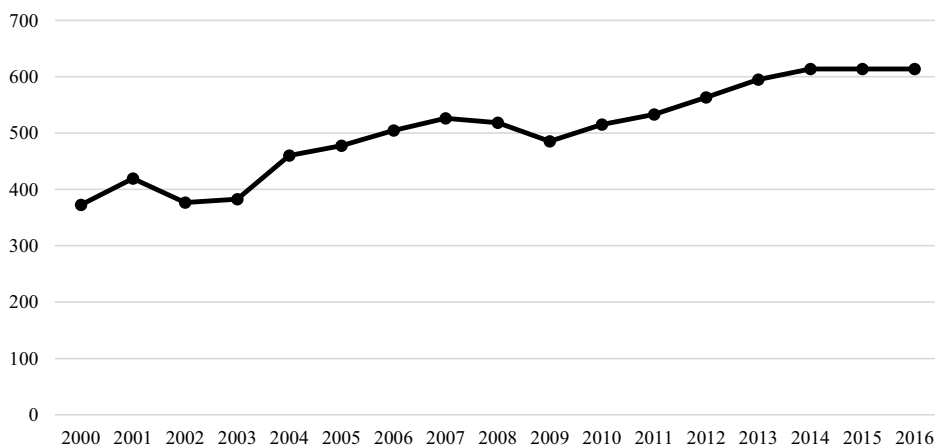
Źródło: opracowanie własne na podstawie [Google Maps 2018, FlixBus 2018, Biletyautokarowe.pl 2018, e-podróżnik.pl 2018].

W przypadku wyboru samochodu osobowego jako środka transportu koszt uzależniony jest od odległości i parametrów spalania samochodu. Dlatego też cena ta będzie zależała od kosztów paliwa. Ponadto, dla odcinków płatnych na autostradach należałoby doliczyć także wymagane opłaty. Przy wyborze autokaru ceny będą bardziej zróżnicowane. Wpływa na nie odległość podróży, czas przejazdu, godzina odjazdu, bardzo istotny jest też termin rezerwacji/zakupu biletu – często wcześniejszy jego zakup umożliwia turystyce otrzymanie korzystniejszej oferty w porównaniu do zakupu biletu w tym samym dniu, kiedy to ma odbyć się transport.

2.4. Przewozy turystyczne transportem samochodowym

2.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie

Transport samochodowy, jak już wspomniano, stanowi istotną gałąź transportu w przewozach turystycznych. Przyjazdy turystyczne na świecie tym rodzajem transportu zwiększyły się o 60%, porównując lata 2000 i 2016 (rysunek 2.16). Od 2014 roku ich wielkość kształtowała się na poziomie około 613 mln przyjazdów.



Rysunek 2.16. Przyjazdy turystyczne transportem samochodowym na świecie [mln]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].

Przewozy turystyczne transportem samochodowym są popularne również w krajach UE. Wykorzystanie autokarów i autobusów w przewozach jest mniejsze niż samochodów osobowych we wszystkich krajach, co związane jest z popularnością podróżowania własnymi samochodami, których liczba z roku na rok wzrasta. Najwięcej przewozów turystycznych autokarami i autobusami było w Niemczech (16,6 mln), Hiszpanii (8 mln) i Polsce (8 mln)

(tabela 2.3). Warto jednak dodać, że kraje te są jednymi z największych pod względem powierzchni i liczby ludności, co również ma wpływ na liczbę przewozów turystycznych.

Najwięcej przewozów turystycznych samochodami osobowymi spośród krajów UE było w Niemczech (147,2 mln), Francji (144,7 mln) oraz Hiszpanii. Związane jest to zapewne z trendami dotyczącymi najczęściej wybieranych destynacji turystycznych, jak i wielkością państwa. Kraje te znajdują się w najbardziej popularnej dziesiątce regionów odwiedzanych na całym świecie. W przypadku 9 krajów odnotowano spadek przewozów turystycznych w 2016 roku w porównaniu do 2012 roku. Spowodowane może to być słabnięciem popularności tego środka transportu w przewozach turystycznych na korzyść innych środków, należących do innych gałęzi transportu, zwłaszcza popularnego transportu lotniczego.

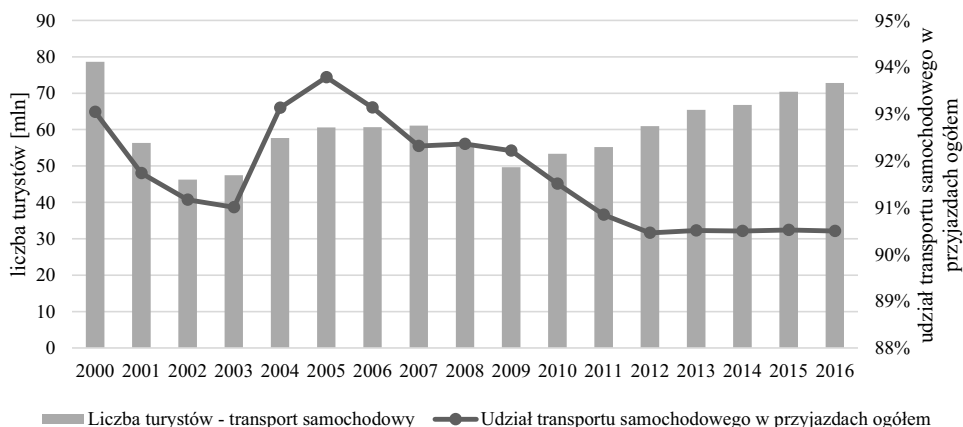
Tabela 2.3. Przewozy turystyczne transportem samochodowym w UE [mln]

Kraj	Autobus, autokar		Samochód osobowy	
	2012	2016	2012	2016
Austria	1,4	1,5	13,4	14,4
Belgia	0,6	0,7	7,2	9,2
Bułgaria	0,8	0,6	2,4	2,6
Chorwacja	1,5	0,8	6,0	3,2
Cypr	0,1	0,1	1,3	1,3
Czechy	3,4	2,4	24,7	26,7
Dania	1,4	1,8	18,0	18,9
Estonia	0,6	0,6	1,4	3,0
Finlandia	1,7	2,3	24,6	23,7
Francja	3,9	3,8	165,0	144,7
Grecja	0,7	0,5	4,7	3,1
Hiszpania	7,5	8,0	107,0	111,1
Holandia	1,3	1,0	31,1	28,8
Irlandia	0,4	0,4	5,4	6,7
Litwa	0,4	0,5	2,8	2,9
Luksemburg	0,1	0,1	0,8	0,7
Łotwa	1,0	0,7	3,3	2,9
Niemcy	11,9	16,6	149,7	147,2
Norwegia	-	0,6	-	9,8
Polska	7,0	8,0	35,5	37,0
Portugalia	1,0	0,7	11,2	13,0
Rumunia	6,4	3,5	6,5	11,1
Słowacja	1,3	1,1	4,2	6,8
Słowenia	0,3	0,2	3,8	3,8
Szwecja	-	2,7	-	22,3
Węgry	2,3	1,5	13,0	13,7
Wielka Brytania	6,5	-	81,8	-
Włochy	3,2	2,2	37,5	35,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [EUROSTAT 2018].

2.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce

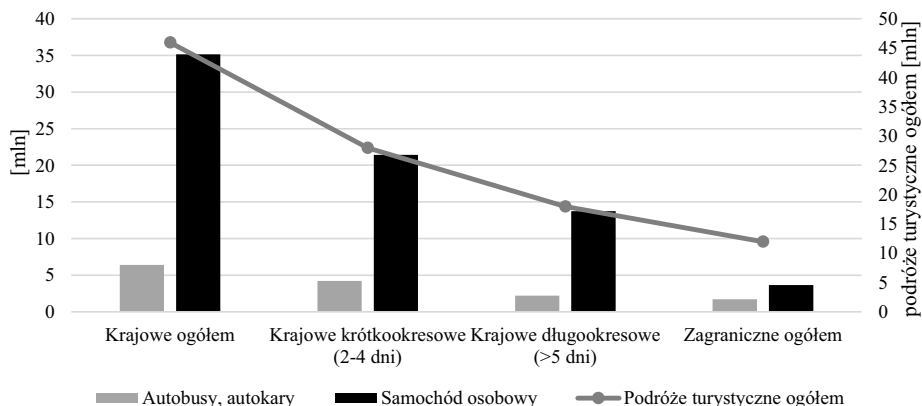
Przewozy turystyczne transportem samochodowym są również popularne w Polsce. W latach 2000-2016 udział transportu samochodowego w przyjazdach turystycznych ogółem wynosił od 90 do 94% (rysunek 2.17). W ostatnich czterech latach udział ten stanowił 91%, a liczba turystów, którzy przyjechali tym środkiem transportu wynosiła około 70 mln.



Rysunek 2.17. Przyjazdy turystyczne transportem samochodowym

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].

Ze względu na rodzaj i długość podróży turystycznych należy zauważyć, że Polacy najczęściej wybierali środek transportu samochodowego do odbycia podróży krajowych (rysunek 2.18). W 2017 roku takich podróży było ponad 40 mln, z czego samochodami osobowymi około 35 mln oraz autobusami i autokarami około 6 mln.



Rysunek 2.18. Podróże turystyczne mieszkańców Polski w wieku 15 lat lub więcej według środka transportu samochodowego w 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [GUS 2018, s. 94].

Najwięcej przewozów turystycznych transportem samochodowym dotyczyło podróży krajowych krótkookresowych, 2-4 dniowych, było ich około 25 mln. Pozostałą część stanowiły podróże krajowe długookresowe. Z transportu samochodowego w podróżach zagranicznych Polacy korzystali znacznie rzadziej. W 2017 roku takich przewozów turystycznych autokarami i autobusami było 1,7 mln, a samochodami osobowymi 3,6 mln.

W tabeli 2.4. przedstawiono udział transportu samochodowego w przewozach turystycznych w Polsce według rodzaju podróży. Należy zauważyć, że samochody osobowe dominują w podróżach krajowych, krótkookresowych i długookresowych. Ich udział w latach 2014-2017 wynosił około $\frac{3}{4}$ wszystkich przewozów. Ponadto, obserwowana jest tendencja wzrostowa ich udziału w krajowych podróżach. W przypadku podróży zagranicznych udział transportu samochodowego w przewozach z roku na rok maleje, a w 2017 roku wynosił około $\frac{1}{3}$.

Tabela 2.4. Udział transportu samochodowego w przewozach turystycznych według rodzaju podróży [%]

Środek transportu	Rodzaj podróży turystycznej	2014	2015	2016	2017
Samochody osobowe prywatne i wynajęte	Krajowe podróże długookresowe	73,3	73,3	74,9	76,3
	Krajowe podróże krótkookresowe	75	75,3	76,9	76,6
	Krajowe podróże ogółem	74,3	74,6	76,1	76,5
	Podróże zagraniczne	36,2	34,7	33,5	30,4
Autobus, autokar (regularny, turystyczny)	Krajowe podróże długookresowe	15,1	14,9	13,7	12,2
	Krajowe podróże krótkookresowe	17,6	17,1	15,2	15,1
	Krajowe podróże ogółem	16,6	16,3	14,6	13,9
	Podróże zagraniczne	16,8	15,7	14,8	14,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Charakterystyka krajowych... 2015-2017].

Znaczenie autobusów i autokarów w przewozach turystycznych w Polsce, zarówno krajowych, jak i zagranicznych jest na podobnym poziomie. Ponadto, ich udział z roku na rok maleje w każdej z rodzaju podróży. Tym środkiem transportu samochodowego realizowanych było w 2017 roku około 14% podróży krajowych i ponad 14% podróży zagranicznych. Największy odsetek wykorzystania autobusów i autokarów odnotowano w przypadku przewozów związanych z podróżami krajowymi krótkookresowymi.

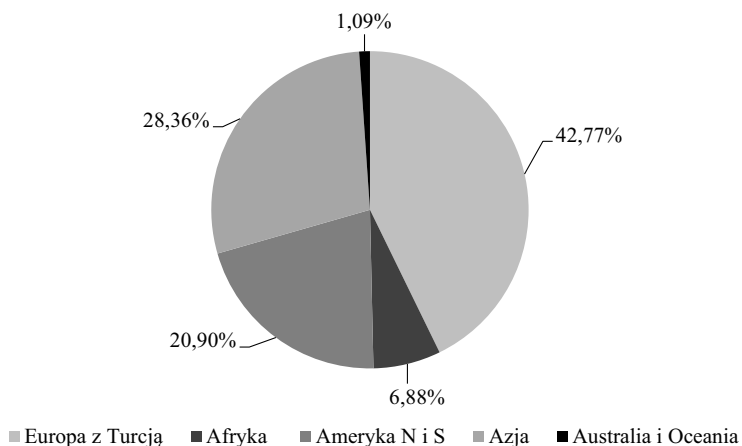
3. TRANSPORT KOLEJOWY W TURYSTYCE

3.1. Infrastruktura transportu kolejowego

W skład infrastruktury transportu kolejowego wchodzi [Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym]: linie kolejowe wraz z wyposażeniem niezbędnym do ich sprawnego działania (infrastruktura liniowa) oraz budynki i budowle przeznaczone do obsługi pasażerów i rzeczy oraz zarządzania (infrastruktura punktowa).

Infrastruktura transportu kolejowego w Europie, której początki sięgają XIX wieku, przyczyniła się w początkowej fazie działania przede wszystkim do zapewnienia najszybszego wówczas połączenia do chętnie odwiedzanych miejscowości wypoczynkowych np. kąpielisk, uzdrowisk czy ośrodków sportów zimowych. Wiele linii kolejowych, kończących swój bieg w ośrodkach położonych na wybrzeżu lub u stóp gór, wybudowano głównie z myślą o ruchu turystycznym [Taczanowski 2009, s. 333].

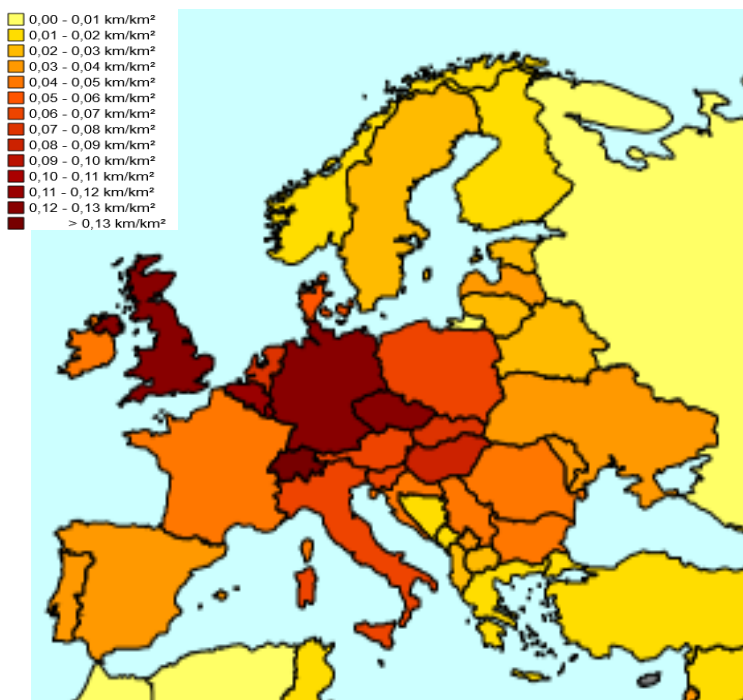
Obecnie infrastruktura transportu kolejowego służy zarówno do przewozu pasażerów jak również towarów i jej rozwój czy utrzymanie zależy właśnie od tych dwóch elementów.



Rysunek 3.1. Udział linii kolejowych wg kontynentów w ogólnej liczbie linii kolejowych świecie w 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UIC 2018].

W roku 2017 najlepiej rozwiniętą sieć linii kolejowych na świecie miała Europa, a po niej Azja (rysunek 3.1). W Europie jednak zauważyć można duże zróżnicowanie, jeśli chodzi o koncentrację linii kolejowych i ich wykorzystanie w poszczególnych krajach (rysunek 3.2).



Rysunek 3.2. Gęstość linii kolejowych w 2017 roku w Europie

Źródło: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_rail_transport_network_size [stan na dzień 8.12.2018].

Tak jak w przypadku infrastruktury transportu drogowego - autostrady, tak i tu, ważne dla krajowego i międzynarodowego transportu kolejowego pasażerów są linie kolejowe szybkiej prędkości. Pierwszą europejską linią kolejową oddaną do użytku dla pasażerów, na której w regularnym ruchu pociągi osiągały prędkość 200 km/h, była trasa z Paryża do Tuluzy, obsługiwana przez pociąg Capitôle. Pociąg pojawił się w maju 1967 roku [Mindur 2015, s. 34]. Wówczas, rozwój kolei wielkiej prędkości odbywał się na zmodernizowanych torach, jednak wiadome było, że osiągnięcie coraz większych prędkości w przyszłości może mieć miejsce wyłącznie wtedy, kiedy zbudowana będzie nowa, innowacyjna infrastruktura [Harassek 2005, s. 50]. Obecnie, w Europie istnieje sieć linii kolejowych (rysunek 3.3), które umożliwiają rozwinięcie prędkości 200 km/h i więcej. Warto również podkreślić, że koleje wielkich prędkości występują również w Azji oraz Stanach Zjednoczonych.



Rysunek 3.3. Europejska sieć kolei dużej prędkości

Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_du%C5%BCych_pr%C4%99dko%C5%9Bci_w_Europie [stan na dzień 10.12.2018].

Najszybszymi kolejowymi połączeniami w Europie są: we Francji Paryż – Strasburg (579 km/h), w Niemczech Hanower-Wurzburg (406 km/h), w Hiszpanii Madryt-Barcelona (404 km/h). Warto zaznaczyć, że na starym kontynencie istnieją dobre warunki do rozbudowy infrastruktury i uruchomienia kolejnych połączeń dużych prędkości ze względu na [Wojewódzka-Król i Rolbiecki 2018, s. 205]:

- korzystne dla zastosowania szybkich połączeń odległości (200-1200 km) pomiędzy aglomeracjami;
- rozmieszczenie ludności głównie w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców;
- zwiększającą się mobilność mieszkańców Europy;
- ograniczenia dotyczące rozbudowy infrastruktury transportu drogowego i lotniczego;
- koncentracja uwagi na wspieranie niskoemisyjnych środków transportu.

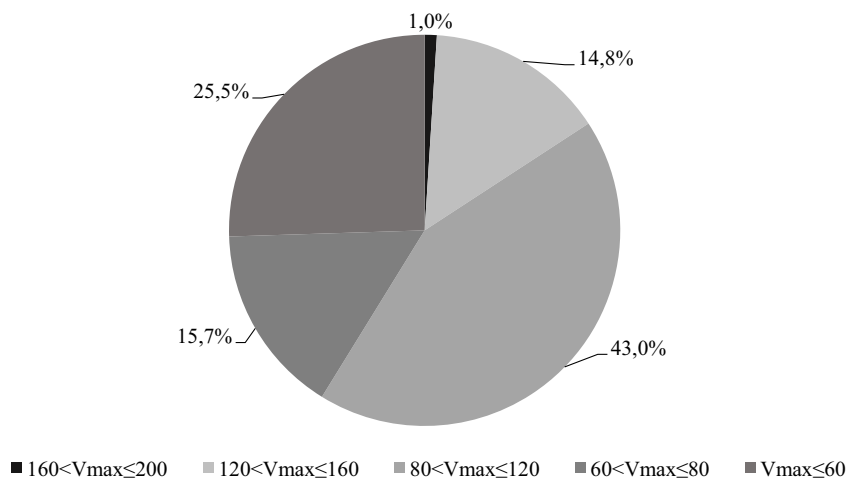
W Polsce, podróż pociągami odbywa się liniami kolejowymi różnych kategorii [Rozporządzenie Ministra Transportu..., 1998]. Zostały one zaprezentowane w tabeli 3.1.

Tabela 3.1. Kwalifikacyjne wartości parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych w Polsce

Kategoria linii	Maksymalna prędkość (V) pociągów pasażerskich (km/h)	Roczne obciążenie przewozami T (w tonach)
Magistralna (0)	$120 < V_{\max} \leq 200$	$T \geq 25$
Pierwszorzędna (1)	$80 < V_{\max} \leq 120$	$10 \leq T < 25$
Drugorzędna (2)	$60 < V_{\max} \leq 80$	$3 \leq T < 10$
Znaczenia miejscowego (3)	$V_{\max} \leq 60$	$T < 3$

Źródło: opracowanie własne na podstawie [UTK 2011].

Ze względu na powyższe parametry, można stwierdzić, że właściwie wykorzystywane linie kolejowe służą do przewozu osób zarówno na dalekie (0 i 1) jak również bliskie odległości (2, 3), a turyści wybierając konkretne połączenie, pośrednio stają się użytkownikami linii kolejowej odpowiedniej dla danej trasy przejazdu. Według raportu Urzędu Transportu Kolejowego [Przypisywanie kategorii..., 2011] w Polsce jest 138 km torów kolejowych z dopuszczalną prędkością projektową przekraczającą 160 km/h co stanowi jedynie 1% wszystkich linii kolejowych. 14,8% torów ma dopuszczalną prędkość przewozową od 120 do 160 km/h. Największy udział mają linie kolejowe z dopuszczalną prędkością 80 do 120 km/h (rysunek 3.4.).

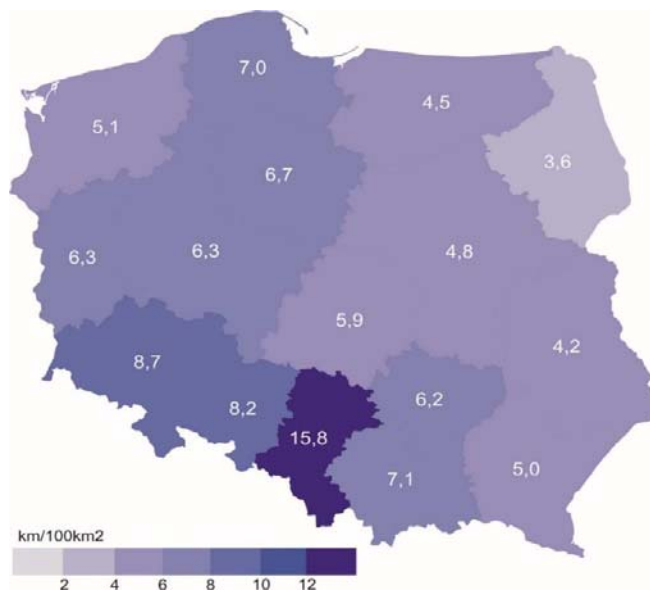


Rysunek 3.4. Struktura torów kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2017 roku wg dopuszczalnych prędkości

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UTK 2018].

Linie kolejowe sklasyfikować można również pod względem ich znaczenia w kraju na linie o znaczeniu państwowym oraz pozostałe linie kolejowe. Do pierwszej grupy zaliczono 65% linii, a 35% to linie pozostałe [Sprawozdanie z funkcjonowania rynku..., 2018, s. 91].

Województwem, które zdecydowanie wyróżniało się pod względem gęstości linii kolejowych w 2017 roku było śląskie (15,8 km/100km²) (rysunek 3.5). Po nim w rankingu uplasowało się dolnośląskie (8,7 km/100km²) i opolskie (8,2 km/100km²). Najniższą gęstość miało województwo podlaskie (3,6 km/100km²), lubelskie (4,2 km/100km²) i warmińsko-mazurskie (4,5 km/100km²). Regiony południowo-zachodnie reprezentują lepiej rozwinięte linie kolejowe w stosunku do terenów wschodniej i północno-wschodniej. Problemy kolei w części regionów w Polsce są spowodowane przede wszystkim zaszłościami historycznymi. Mimo, że po II wojnie światowej stan i liczba elementów infrastruktury transportu kolejowego były zadowalające, to w okresie Polski Ludowej nastąpiło ogromne niedoinwestowanie istniejących i użytkowanych wówczas linii, które trwało do końca lat 90. XX wieku. Sytuacja taka przyczyniła się do zwolnienia przejazdów pociągów, głównie na liniach lokalnych i regionalnych, co z kolei doprowadziło do zmniejszenia liczby pasażerów, a więc również do nierentowności niektórych lokalnych połączeń kolejowych. Taka sytuacja doprowadziła do wycofania wielu połączeń, a w konsekwencji do nieużytkowania wielu linii kolejowych.

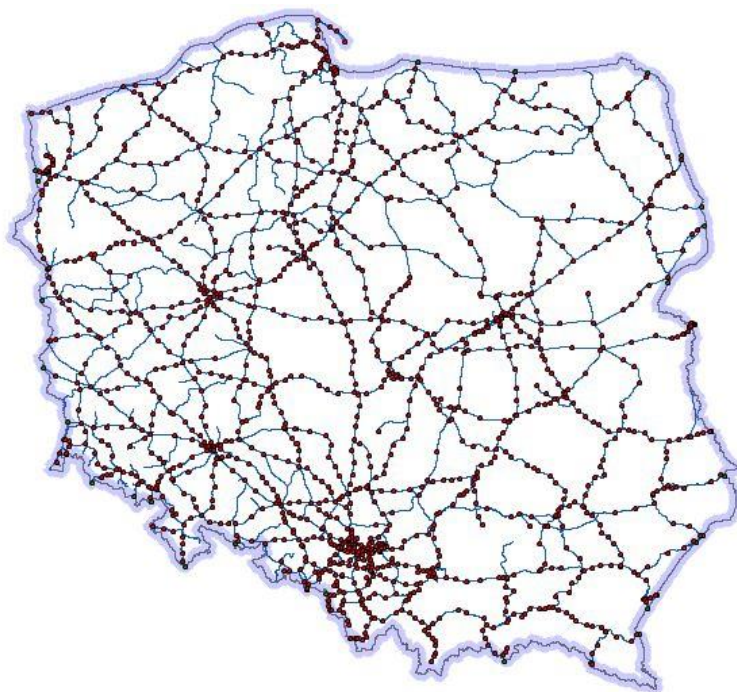


Rysunek 3.5. Gęstość linii kolejowych w Polsce wg województw w 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

Dla pasażerów decydujących się na przejazd koleją, również w celach turystycznych, istotnymi punktami są stacje kolejowe, które stanowią początek i koniec podróży. Są to stacje pasażerskie o funkcji komunikacyjnej, które mogą mieć formę przystanków osobowych lub stacji osobowych. Różnica między tymi dwoma obiektami jest przede wszystkim techniczna

i dotyczy organizacji obsługi pociągów [Dz.U. z 2000 r. nr 34, poz. 400]. Dla pasażerów ważne jest natomiast, jaki rodzaj usług świadczony jest w tych punktach. Przystanki osobowe, to miejsca wyposażone najczęściej tylko w peron, z którego można dostać się do pociągu. Znajdują się na nich coraz częściej wiaty, rozkłady jazdy pociągów oraz podstawowa informacja kolejowa [Towpik 2007, s. 37]. Stacje osobowe to obiekty większe od przystanków. Według rozkładu jazdy 2017 roku, w Polsce działało 2497 stacji pasażerskich, z których 41,3% (1031 obiektów) to stacje osobowe, a 58,7% (1466 obiektów) – przystanki osobowe [Bocheński 2017, s. 25]. Na rysunku 3.6 przedstawiono czynne linie i stacje kolejowe w Polsce.



Rysunek 3.6. Czynne linie kolejowe i stacje kolejowe w Polsce

Źródło: opracowanie w <http://mapa.plk-sa.pl/> [stan na dzień 15.01.2019].

Zasadniczym obiektem, który wpływa na komfort podróżujących i uzupełnia podstawową funkcję stacji pasażerskich jest dworzec kolejowy – obiekt lub zespół obiektów, usytuowany na obszarze kolejowym służący do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów [Dz.U. 2016 poz. 1923]. W 2017 roku spośród 2117 dworców kolejowych w Polsce w zarządzaniu PKP S.A. działało jedynie 614 obiektów

[Załącznik nr 1 do Regulaminu dostępu..., 2018]. 71% dworców nie pełniło funkcji obsługi pasażerów, lub było całkowicie wyłączonych z użytkowania. Spośród działających wyróżnia się 6 kategorii dworców [Kategoryzacja dworców..., 2015; Poliński 2016, Rochmińska i Rocznik 2016, s. 27]:

- premium (A) – obiekty te zlokalizowane są w dużych miastach, obsługują ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny i stanowią węzeł komunikacyjny na poziomie krajowym. Stanowią również wizytówkę miejsca (kraju czy miasta) i nierzadko bywają same w sobie atrakcją turystyczną. W Polsce jest 18 obiektów premium i zakwalifikowano tu dworce: Bydgoszcz Główna, Częstochowa, Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Gliwice, Katowice, Kraków Główny, Lublin, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Opole Główny, Poznań Główny, Sosnowiec Główny, Szczecin Główny, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Wrocław Główny (rysunek 3.7);
- wojewódzkie (B) – jak w przypadku obiektów premium, są to dworce obsługujące ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny, o przede wszystkim o dużym znaczeniu międzywojewódzkim, np. Słupsk (rysunek 3.8);
- aglomeracyjne (C) – są to dworce obsługujące codzienny ruch lokalny w aglomeracjach. Standardowo obiekty tej kategorii, zlokalizowane są nie dalej niż 50 km od dużego miasta np. dworzec np. w Grodzisku Mazowieckim (rysunek 3.9);
- regionalne (D) – to dworce zlokalizowane w małych miastach, obsługujące głównie ruch regionalny i lokalny, np. obiekt w Puławach (rysunek 3.10);
- lokalne (E) – obiekty o niewielkim potencjale ruchu kolejowego, z których korzystają przede wszystkim mieszkańcy danego regionu, podróżujące regularnie w celu zawodowym lub edukacyjnym (rysunek 3.11);
- turystyczne (F) – to szczególny rodzaj obiektu, mogący obsługiwać ruch pociągów wszystkich kategorii. Obiekt taki może być zlokalizowany w małym mieście lub poza granicami miasta, jednak, co najważniejsze, przyjmuje pasażerów w czasie wysokiego sezonu turystycznego (rysunek 3.12). W Polsce dworców tej kategorii jest 13.

Ponad połowa działających dworców kolejowych (54,56%), które są zarządzane przez PKP S.A. to obiekty lokalne, a 23,45% - obiekty regionalne (rysunek 3.13).



Rysunek 3.7. Dworzec kolejowy kat. A we Wrocławiu Głównym

Źródło: <http://wroclaw.eska.pl/poznaj-miasto/majestatyczny-dworzec-glowny-zdjecie-dnia/685911> [stan na dzień 9.12.2018].



Rysunek 3.8. Dworzec kolejowy kat. B w Słupsku

Źródło: <http://gryf24.pl/2015/10/14/spotkanie-o-nowym-dworcu-autobusowym-w-slupsku/> [stan na dzień 9.12.2018].



Rysunek 3.9. Dworzec kolejowy kat. C w Grodzisku Mazowieckim

Źródło: <http://world.freyunited.com/europe/poland/masovia/grodzisk-mazowiecki/grodzisk-mazowiecki-railway-station/> [stan na dzień 9.12.2018].



Rysunek 3.10. Dworzec kolejowy kat. D w Puławach

Źródło: <https://fotobabij.blogspot.com/2016/12/dworzec-pkp-puawy-miasto-zdjecia-uhd-4k.html> [stan na dzień 9.12.2018].



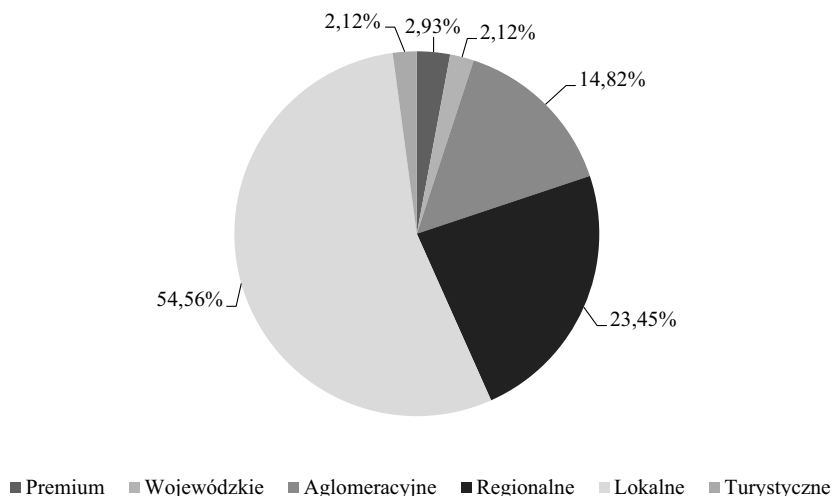
Rysunek 3.11. Dworzec kat. E w Żabim Rogu

Źródło: <https://kriki9429.flog.pl/wpis/7396975/dworzec-kolejowy-w-zabim-rogu-> [stan na dzień 9.12.2018].



Rysunek 3.12. Dworzec kat. F w Szklarskiej Porębie Górnej

Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Railway_Station_Szklarska_Por%C4%99ba_G%C3%B3rna_\(Poland,_August_2010\).jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Railway_Station_Szklarska_Por%C4%99ba_G%C3%B3rna_(Poland,_August_2010).jpg) [stan na dzień 9.12.2018].



Rysunek 3.13. Udział poszczególnych kategorii dworców kolejowych w czynnych dworcach należących do PKP S.A. w Polsce w 2017 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z [Załącznika nr 1 do Regulaminu dostępu..., 2018].

Warto zaznaczyć, że w przypadku ruchu turystycznego, każda z wymienionych kategorii dworców jest ważnym punktem infrastruktury, ponieważ niezależnie, z którego obiektu, umożliwia rozpoczęcie lub zakończenie podróży w celach turystycznych. Dworce kategorii turystycznej są jedynie wyznacznikiem miejsc sezonowo atrakcyjnych turystycznie. Każda z kategorii dworców może pełnić różne funkcje oraz świadczyć zdywersyfikowany wachlarz usług (tabela 3.2). Założenia dotyczące dostępności usług, często mają zastosowanie w formie absolutnie podstawowej, szczególnie na dworcach regionalnych i lokalnych np. WC jako wolnostojący obiekt, poza budynkiem dworca, informacja kolejowa w formie wydruku itp.

Będąc w strukturach Unii Europejskiej, wschodnia ściana Polski stanowi również jej granicę. Zlokalizowanych jest na niej 8 kolejowych przejść granicznych, przystosowanych do odprawy ruchu pasażerskiego i są to: na granicy z Rosją - Braniewo-Mamonowo, na granicy z Białorusią - Terespol-Brześć oraz Kuźnica Białostocka-Grodno i na granicy z Ukrainą - Dorohusk-Jagodzin, Przemyśl-Mościska, Hrebenne-Rawa Ruska, Hrubieszów-Włodzimierz Wołyński oraz Krościenko-Chyrów. Działanie przejść granicznych zależy przede wszystkim od połączeń kolejowych, świadczonych na liniach, które przebiegają przez wymienione miejsca. Często, ze względu na nieopłacalność połączeń, są one likwidowane, a co za tym idzie, przejścia graniczne zostają zamykane [Rusak 2004].

Tabela 3.2. Dostępność wybranych usług w zależności od kategorii dworca kolejowego oraz potrzeb ruchu pasażerskiego

Rodzaj usługi	A	B	C	D	E	F
Informacja kolejowa	+	+	-	-	-	+
Informatorzy mobilni	+	+	-	-	-	-
Plan miasta / regionu / gminy / powiatu	+	+	-	-	-	+
WiFi	+	+	+	-	-	+
Przestrzeń zabaw dla dzieci	+	+	-	-	-	-
System jednej kolejki	+	+	-	-	-	-
Punkty gastronomiczne	+	+	-	-	-	+
Dostępny bankomat	+	+	+	-	-	+
Wypożyczalnia samochodu / rowerów	+	+	-	-	-	+
Możliwość zakupu biletów w kasie biletowej	+	+	-	+	-	+
Możliwość zakupu biletów w automacie	+	+	+	+	+	+
Możliwość zakupu biletów komunikacji miejskiej	+	+	+	-	-	-
Postój TAXI	+	+	+	-	-	+
Bezpośredni dostęp do komunikacji miejskiej	+	+	+	-	-	-
Informacja turystyczna	+	+	-	-	-	+
WC	+	+	+	+	+	+

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Poliński 2016, s. 56].

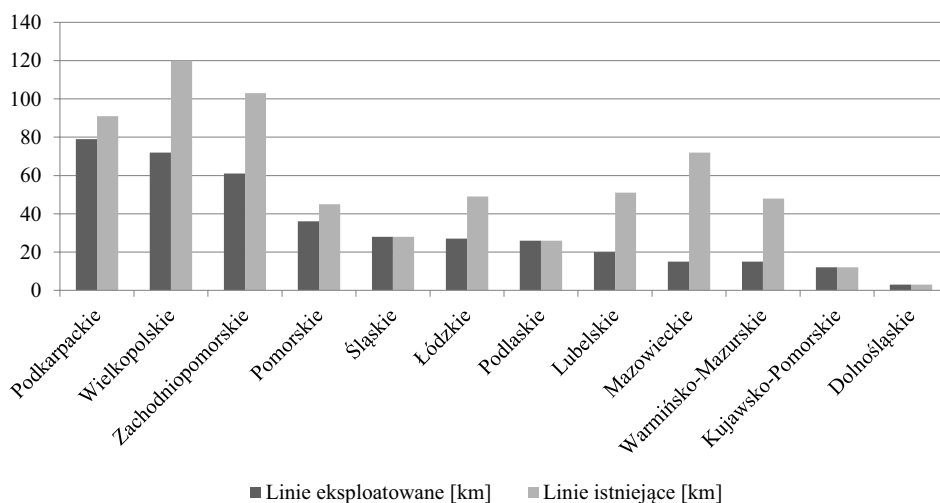
Na liniach kolejowych przebiegających przez granice państw strefy Schoengen zlikwidowane zostały przejścia graniczne, tak, aby zapewnić płynny ruch pociągów. To niewątpliwie przyczynia się do wzrostu atrakcyjności kolei, jako środka transportu wykorzystywanego w celach turystycznych i dotyczy zarówno przewozów międzynarodowych na dalekie odległości, jak też regionalnych, które dają potencjał do tworzenia transgranicznych produktów turystycznych.

Szczególnym rodzajem infrastruktury kolejowej współcześnie wykorzystywanej przede wszystkim przez turystów są linie wąskotorowe. Historycznie, przez długi czas miały ważne znaczenie uzupełniające dla kolei normalnotorowej, i jeszcze w 2. połowie XX wieku wykorzystywano je w rozkładowej obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego. Główną zaletą tych linii to stosunkowo niski koszt budowy i użytkowania infrastruktury. Kolej wąskotorowa była więc cenna w miejscach, gdzie korzystanie z normalnotorowej infrastruktury było nieopłacalne.

Współcześnie, kolej wąskotorowa stanowi głównie atrakcję turystyczną i jest przejawem dziedzictwa kultury, zapewniającym możliwość podróży wyjątkowym,

historycznym taborem w miejscach o szczególnych walorach przyrodniczych i historycznych [Kolej wąskotorowa w Polsce..., 2017].

Infrastruktura kolei wąskotorowych jest w Polsce zróżnicowana pod względem położenia oraz parametrów technicznych, co związane jest m.in. z historycznym tłem powstania danego odcinka. W roku 2016³ łączna długość w Polsce linii wyniosła 649 km, z czego blisko 395 km było eksploatowanych. Znacznie mniejsza długość linii użytkowanych wynika najczęściej ze złego stanu technicznego infrastruktury uniemożliwiającego wykorzystanie dawnych szlaków. Linie kolei wąskotorowej występują w 12 województwach (rysunek 3.14), a najdłuższe odcinki w użyciu znajdują się w podkarpackim (79 km), wielkopolskim (72 km) i zachodniopomorskim (61 km).



Rysunek 3.14. Linie wąskotorowe istniejące i eksploatowane w Polsce wg województw
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UTK 2018].

Linie kolei wąskotorowej, mimo, że niezaliczane do infrastruktury kolejowej o znaczeniu krajowym, są przykładem infrastruktury, która stanowi atrakcję turystyczną.

3.2. Środki pasażerskiego transportu kolejowego

Do obsługi pasażerów wykorzystywane są różne składy pociągów bądź zespoły trakcyjne. Ich rozwiązania techniczne zależne są od linii kolejowych, po których się poruszają. W roku 2017 polscy przewoźnicy pasażerscy dysponowali 429 lokomotywami oraz 7290 wagonami i zespołami trakcyjnymi (tabela 3.3).

³ Brak danych za rok 2017.

Tabela 3.3. Struktura taboru trakcyjnego w wagonowego przewoźników pasażerskich w latach 2012-2017

Tabor	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lokomotywy ogółem	557	538	513	474	441	429
Wagony pasażerskie ogółem*	7516	7477	7421	7437	7147	7290

* w tym elektryczne zespoły trakcyjne

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Sprawozdanie z funkcjonowania rynku..., 2018 s. 113].

Wyposażenie pociągów wpływa na cenę biletu oraz komfort podróży. Ważnym elementem związanym z rozwojem przewozów pasażerskich jest dostosowanie taboru do aktualnych wymagań pasażerów tj. klimatyzacja, system zamknięty toalet, dostęp do internetu czy miejsca dla rowerów (tabela 3.4).

Tabela 3.4. Zestawienie wyposażenia dodatkowego taboru pasażerskiego w 2017 roku

Wyszczególnienie	Zamknięty system toalet	Klimatyzacja	Internet	Miejsca dla rowerów
Elektryczne zespoły trakcyjne	50%	46%	29%	66%
Wagony*	41%	32%	15%	13%
Spalinowe zespoły trakcyjne	99%	84%	10%	71%

* łącznie z przedziałami i bez przedziałów

Źródło: [Sprawozdanie z funkcjonowania rynku..., 2018, s. 115].

W elektrycznych zespołach trakcyjnych – grupie taborowej przewożącej największą liczbę pasażerów – połowa pojazdów jest wyposażona w toalety z systemem zamkniętym, w klimatyzację wyposażonych jest 46% elektrycznych zespołów trakcyjnych, a dostęp to Internetu zapewniało 29% elektrycznych zespołów trakcyjnych [Sprawozdanie z funkcjonowania rynku..., 2018, s. 115].

Pociągi obsługujące połączenia międzymiastowe Expres Intercity Premium na trasach dużych prędkości w Polsce to Pendolino (rysunek 3.15). W pociągu znajdują się wagony 1. (rysunek 3.16) i 2. klasy wyposażone w elementy dodatkowe (tabela 3.4) oraz wagon restauracyjny.

**Rysunek 3.15. Pociąg Pendolino**

Źródło: <https://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/pendolino-bez-pendolino-czyli-wloski-pociag-na-polskich-torach,333784.html> [stan na dzień 10.12.2018].

**Rysunek 3.16. Wagon klasy 1. Składu Pendolino**

Źródło: fpospoznan.pl [stan na dzień 10.12.2018].

Połączenia międzymiastowe obsługiwane przez Spółkę PKP Intercity S.A. oferują podróż nowoczesnymi wyposażonymi pociągami PesaDART (rysunek 3.17) Stadler Flirt3 (rysunek 3.18) oraz składami ze zmodernizowanymi tradycyjnymi wagonami (rysunek 3.19).



Rysunek 3.17. Pociąg PesaDART

Źródło:

<https://businessinsider.com.pl>
[stan na dzień 12.12.2018].



Rysunek 3.18. Pociąg Stadler Flirt3

Źródło:

<https://okazjepodroznika.pl/flirt-z-flirtem3-dla-pkp-intercity/>
[stan na dzień 12.12.2018].



Rysunek 3.19. Zmodernizowane wagony tradycyjne

Źródło: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pierwsze-zmodernizowane-wagony-z-newagu-juz-w-pkp-intercity-82581.html> [stan na dzień 12.12.2018].

Przewoźnicy regionalni oraz aglomeracyjni np. Koleje Wielkopolski, Szybka Kolej Miejska czy Warszawska Kolej Dojazdowa itp. dysponują własnymi składami lub zespołami trakcyjnymi dostosowanymi do wymogów przejazdów na krótszych odległościach.

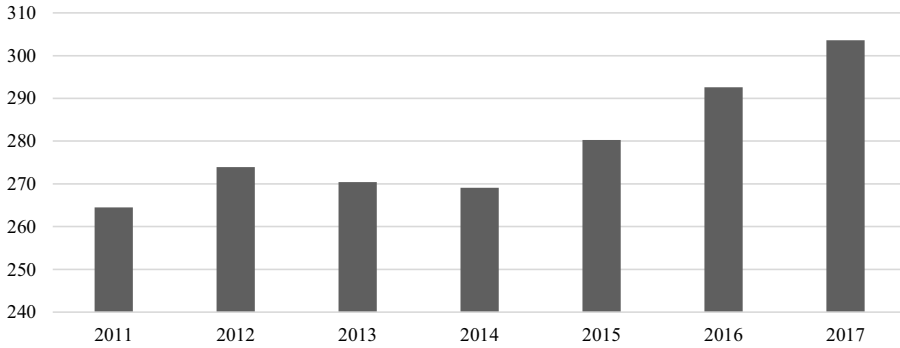
3.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem kolejowym

3.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem kolejowym

Z danych Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że łączna liczba pasażerów korzystających z przewoźników kolejowych wzrasta. W 2017 roku wyniosła ponad 300 mln⁴ (rysunek 3.20).

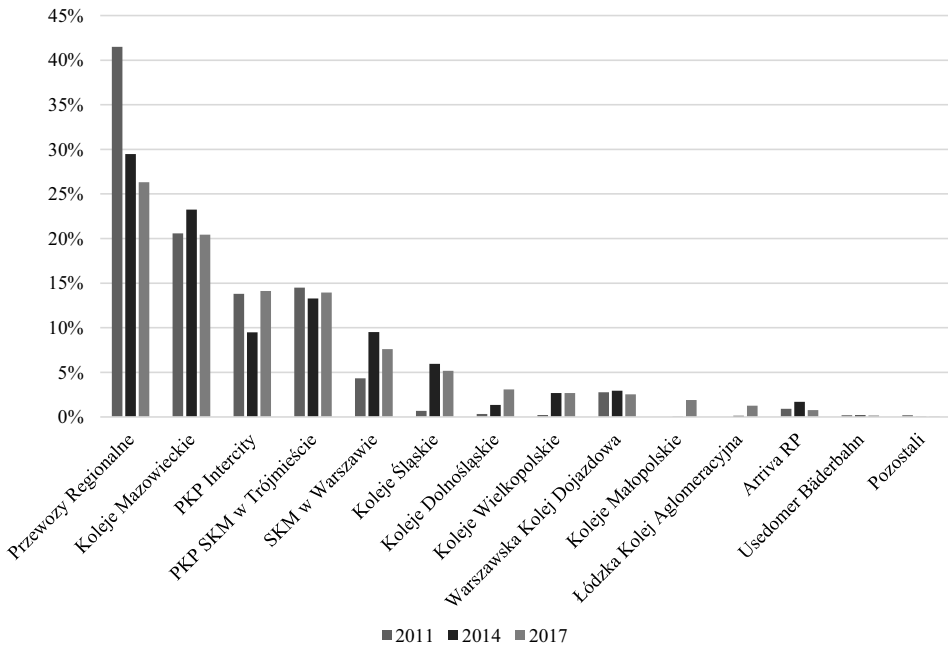
Na rynku przewoźników kolejowych jest duża konkurencja. Licencje na przewozy kolejowe wydawane są przez Departament Regulacji Transportu Kolejowego działający przy Urzędzie Transportu Kolejowego, na podstawie warunków określonych przez Ministerstwo Infrastruktury. Licencje wydawane są na przewozy osób, towarów i na udostępnianie pojazdów trakcyjnych [Ustawa o transporcie kolejowym..., 2003]. Największym przewoźnikiem kolejowym w Polsce są Przewozy Regionalne (rysunek 3.21).

⁴ Łącznie przejazdy w celach turystycznych i nieturystycznych.



Rysunek 3.20. Liczba pasażerów korzystających z przewoźników kolejowych w latach 2011-2017 w Polsce (w mln)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UTK 2018].



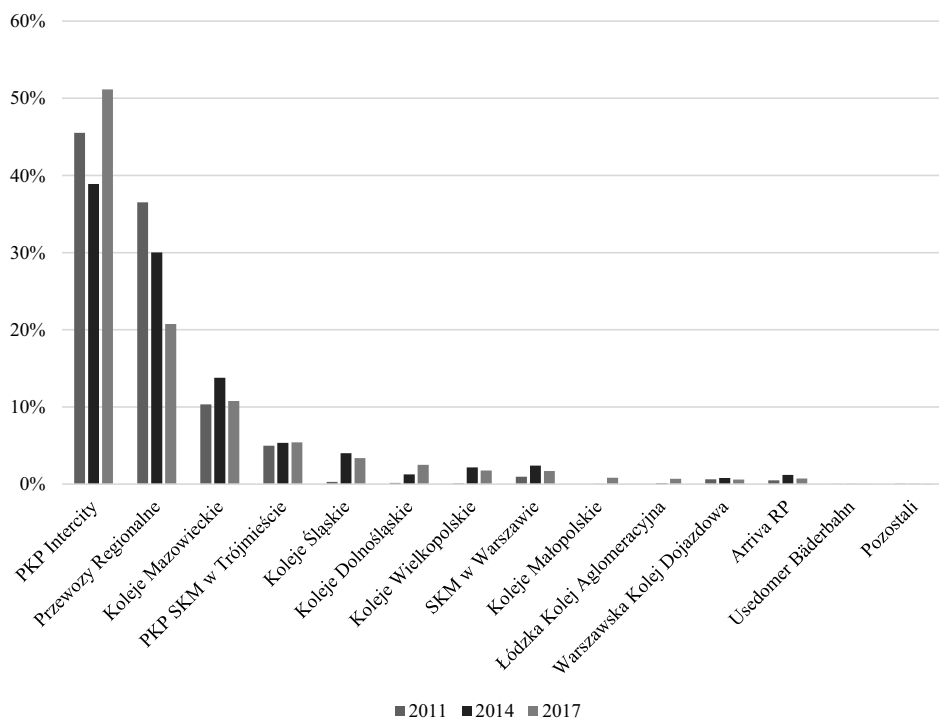
Rysunek 3.21. Przewoźnicy według liczby przewiezionych pasażerów w Polsce w latach 2011-2017

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UTK 2018].

Wśród przewoźników pasażerskich według wykonanej pracy przewozowej w Polsce liderem jest PKP Intercity. Można zauważyć, że w latach 2011-2017 u tego przewoźnika nastąpił wzrost wartości wykonywanej pracy przewozowej. Szczegółowe dane zaprezentowano na rysunku 3.22.

Transport kolejowy może być również atrakcją turystyczną dla wielu turystów. Przykładem jest np. Wigierska Kolej Wąskotorowa w Płocicznie w województwie podlaskim.

Jej długość wynosi 10 km i położona jest wzdłuż południowego brzegu jeziora Wigry na Suwalszczyźnie, między miejscowościami Płociczno i Krusznik. Najstarszą istniejącą sieć kolei wąskotorowych w Polsce stanowią Górnośląskie Koleje Wąskotorowe, która liczy 27 km [Korczyński 2006, s. 14].

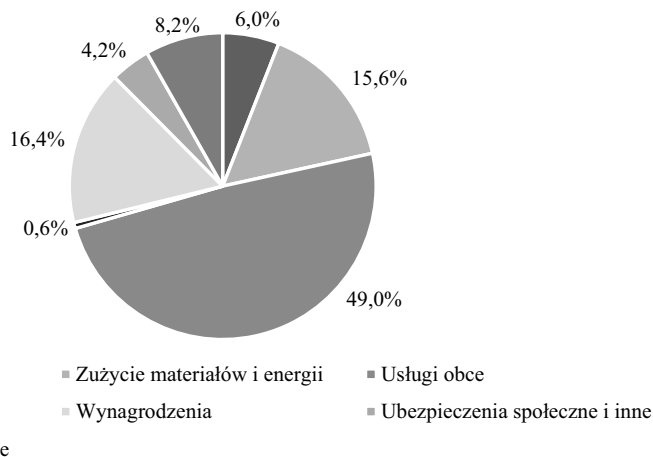


Rysunek 3.22. Przewoźnicy pasażerscy według wykonanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2011-2017
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UTK 2018].

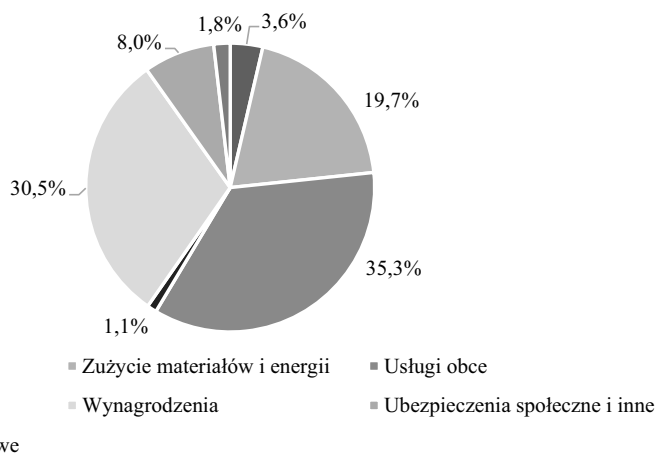
Koleje wąskotorowe, to ciekawa forma spędzenia wolnego czasu, która jednocześnie pozwala na poznawanie przyrody, niejednokrotnie stanowi codzienny środek transportu, a w wielu przypadkach jest dziedzictwem tradycji i historii kolejnictwa. Nierzadko to właśnie w zasobach muzealnych kolei wąskotorowej znajdują się unikatowe rozwiązania kolejnictwa w postaci historycznych pojazdów oraz infrastruktury [Kolej wąskotorowa w Polsce..., 2017].

3.3.2. Koszty i ceny w transporcie kolejowym

Jak wspomniano w rozdziale 2.3.2, w rachunku kosztów przedsiębiorstwa wykorzystuje się najczęściej rodzajowy układ kosztów lub układ kalkulacyjny. Na rysunku 3.23 i 3.24 przedstawiono udział poszczególnych kosztów rodzajowych dla jednego z przewoźników kolejowych w roku 2005 i 2014.



Rysunek 3.23. Koszty działalności operacyjnej Przewozów Regionalnych według rodzajów w 2005 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie [Przewozy Regionalne 2005].



Rysunek 3.24. Koszty działalności operacyjnej Przewozów Regionalnych według rodzajów w 2014 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie [Przewozy Regionalne 2014].

Koszty działalności operacyjnej Przewozów Regionalnych w 2014 roku wynosiły łącznie około 1,5 mld zł i były niższe w porównaniu do 2005 roku o około 40%. Należy zauważyć, że w tym okresie zmniejszeniu uległy głównie koszty z kategorii: pozostałe koszty rodzajowe, amortyzacja, usługi obce i zużycie materiałów i energii. Podatki i opłaty zwiększyły się tylko o 2%, wynagrodzenia o 10%, a ubezpieczenia społeczne i inne uległy zwiększeniu o 12%. Co w konsekwencji zmieniło udziały poszczególnych rodzajów kosztów.

W 2014 roku największy udział stanowiły koszty związane z usługami obcymi (35,3%) oraz z zatrudnieniem pracowników (wynagrodzenia + ubezpieczenia społeczne i inne łącznie stanowiły 38,5%).

Przewozy Regionalne są liderem w przewozach pasażerskich pod względem przewiezionej liczby pasażerów, dlatego też koszty z działalności operacyjnej są na wysokim poziomie. Przykładowo w Kolejach Mazowieckich wynosiły one 673 mln zł, a w Kolejach Wielkopolskich 143 mln zł w 2016 roku [Koleje Mazowieckie 2016, s. 37; Koleje Wielkopolskie 2016, s. 22].

Transport kolejowy odpowiedzialny jest także za generowanie kosztów zewnętrznych. Do kosztów tych należy zaliczyć głównie: koszty środowiskowe (hałas, zanieczyszczenie powietrza), koszty zajęcia terenu (związane z rozbudową infrastruktury liniowej i punktowej), koszty wypadków w transporcie kolejowym. Według danych za 2012 rok pociągi były odpowiedzialne jedynie za 1,9% kosztów zewnętrznych w Europie [Urbanyi-Popiołek 2013, s. 43], uznaje się go więc jednym z najkorzystniejszych środków transportu pod tym względem, zaraz za żeglugą śródlądową.

Podobnie, jak w przypadku transportu samochodowego, kalkulacje kosztowe pomagają ustalić politykę cenową przewoźnika, przy czym mechanizm kształtowania cen w pasażerskim transporcie kolejowym oparty jest w przeważającej mierze na metodzie taryfowej. Przewozy pasażerskie odbywają się w sposób regularny, według ustalonego i zatwierdzonego wcześniej i podanego do publicznej wiadomości rozkładu jazdy. Dlatego też w tym przypadku obowiązują określone w taryfie przewozowej stawki jednostkowe za konkretne usługi. Przewoźnik przy ustalaniu cen przewozu tą metodą musi uwzględnić ryzyko związane z koniecznością wykonania usługi przewozu, nawet gdy poziom sprzedaży usług na dany przejazd będzie bardzo niski, niegwarantujący zwrotu kosztów. W tabeli 3.5 przedstawiono ceny wybranych przewozów transportem kolejowym w różnych relacjach z Warszawy do innych stolic europejskich.

Przewoźnicy ustalając stawki biorą wiele czynników pod uwagę. Zależą one między innymi od: posiadanej ulgi (studenci, emeryci i renciści, dzieci), standardu (klasa 1 lub klasa 2), rodzaju wagonu (pojedynczy/podwójny, sypialny), wcześniejszego terminu rezerwacji i zakupu biletu czy odległości podróży. W niektórych relacjach oferowane też mogą być tzw. „oferty specjalne”, które są limitowane, ale też dużo tańsze w porównaniu do normalnej taryfy na dany przewóz.

Tabela 3.5. Charakterystyka wybranych przewozów turystycznych transportem kolejowym

Relacja	PKP Intercity	
	Koszt [zł]**	Czas przejazdu
Warszawa-Berlin	Oferta specjalna* – 109,31 Maksymalna cena – 356,47	6 h 26'
Warszawa-Praga	Oferta specjalna* – 83,41 Maksymalna cena – 300, 72	8 h 09'
Warszawa-Bratysława	Oferta specjalna* – 83,41 Maksymalna cena – 341,10	7 h 30'
Warszawa-Kijów	Oferta Kijów Special – 70,24 - 210,72	17 h 56'
Warszawa-Mińsk	TLK – 284,03 – 568,94	12 h 10'
Warszawa-Wilno	Brak bezpośredniego pociągu w tej relacji	-

*Oferta specjalna – liczba miejsc ograniczona, brak możliwości wymiany i zwrotu biletu

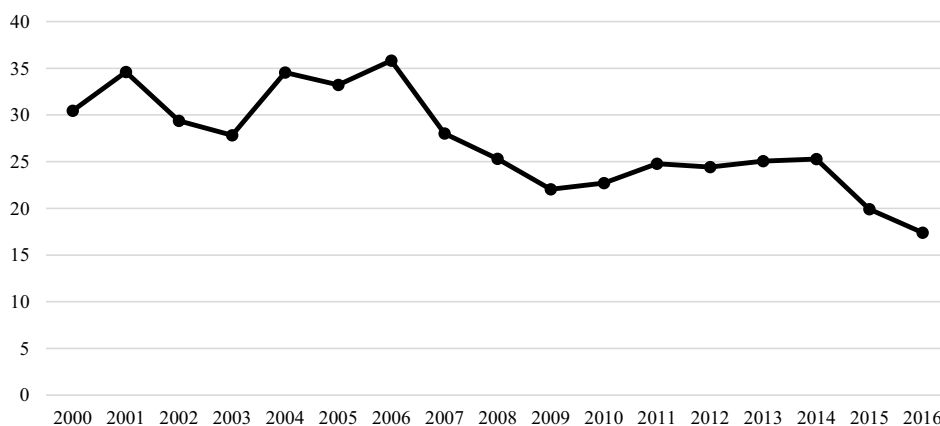
** Cennik dla taryfy normalnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie [PKP Intercity 2018].

3.4. Przewozy turystyczne transportem kolejowym

3.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie

Kolej, jak już wspomniano, stanowi niewielki udział w światowych przewozach turystycznych, ponieważ przyjazdy turystyczne na świecie tym rodzajem transportu zmniejszyły się o ponad 40%, porównując lata 2000 i 2016 (rysunek 3.25), z czego od 2006 do 2010 roku obserwowany był ciągły spadek korzystania z transportu kolejowego w celach turystycznych. Następnie w latach 2011-2014 przyjazdy turystyczne kształtowały się na poziomie blisko 25 mln. W 2016 roku odnotowano ich spadek do poziomu około 17,5 mln.



Rysunek 3.25. Przyjazdy turystyczne transportem kolejowym na świecie [mln]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].

Przewozy turystyczne transportem kolejowym w krajach UE przedstawiono w tabeli 3.6. Najwięcej przewozów było w Niemczech (około 39 mln), Francji (około 27,6 mln)

i Hiszpanii (8,5 mln). Polska w tym zastawieniu, z wynikiem 3,9 mln przewozów, uplasowała się na szóstym miejscu. W przypadku tylko siedmiu krajów UE nastąpił wzrost liczby przewozów turystycznych transportem kolejowym. Porównując lata 2012 i 2016 to największy wzrost odnotowały takie kraje, jak: Słowacja, Estonia, Hiszpania i Portugalia.

Tabela 3.6. Przewozy turystyczne transportem kolejowym w UE [tys.]

Kraj	Ogółem		Turystyka krajowa	
	2012	2016	2012	2016
Austria	2 608,9	2 639,2	1 737,5	1 849,3
Belgia	1 118,2	988,5	275,4	291,0
Bułgaria	169,7	104,8	168,6	104,8
Chorwacja	400,5	71,5	300,3	54,4
Czechy	2 658,8	2 217,9	2 391,3	1 908,0
Dania	3 488,9	2 842,7	3 228,2	2 552,7
Estonia	102,1	146,0	86,1	126,2
Finlandia	4 074,2	3 454,8	3 969,8	3 361,0
Francja	35 066,1	27 587,7	33 260,2	25 901,9
Grecja	84,3	58,0	82,3	55,2
Hiszpania	6 453,5	8 458,7	6 334,2	8 339,9
Holandia	4 895,8	3 429,1	4 134,9	2 922,3
Irlandia	486,4	441,3	418,5	388,1
Litwa	139,5	127,8	36,1	55,1
Luksemburg	168,2	99,9	9,0	-
Łotwa	207,0	149,6	182,1	120,5
Niemcy	34 819,8	38 957,3	30 595,6	34 367,9
Norwegia	-	1 024,7	-	926,4
Polska	5 539,5	3 904,2	5 364,9	3 730,1
Portugalia	495,3	593,8	491,0	589,1
Rumunia	2 813,6	1 853,6	2 792,1	1 851,2
Słowacja	769,5	1 197,3	617,3	886,3
Słowenia	105,0	102,5	50,6	59,3
Szwajcaria	3 195,6	3 264,9	0,0	0,0
Szwecja	-	8 345,0	-	7 836,3
Węgry	1 891,3	1 246,1	1 891,3	1 246,1
Wielka Brytania	21 753,9	-	17 959,8	-
Włochy	6 119,4	6 483,2	5 828,9	6 331,4

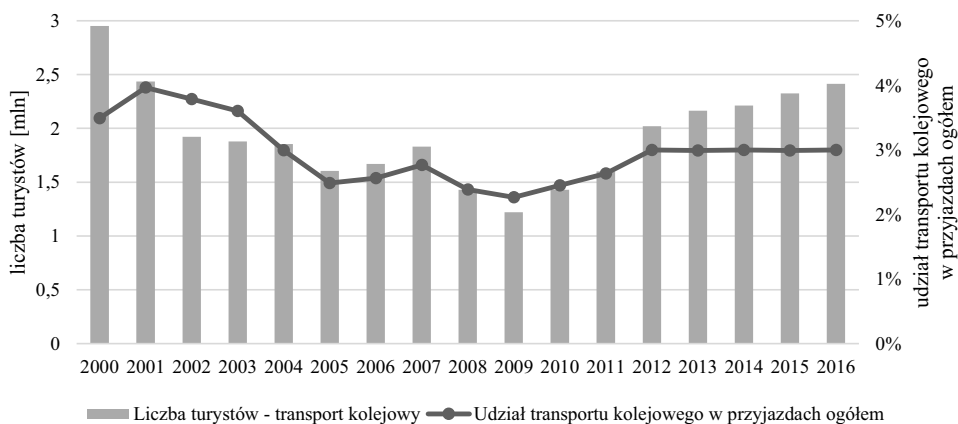
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [EUROSTAT 2018].

Znaczna większość przewozów turystycznych koleją dotyczyła transportu na terenie danego kraju, tj. związana była z turystyką krajową. Dla trzynastu krajów był to rząd wielkości ponad 90%, z czego na Węgrzech i w Bułgarii nawet blisko 100% przewozów.

Najmniejszy udział krajowych turystycznych przewozów kolejowych w przewozach ogółem odnotowano w Belgii (29%), na Litwie (43%) i Słowenii (58%). Może to wynikać ze stosunkowo małych wielkości krajów, co w konsekwencji umożliwia szybkie przemieszczanie się transportem kolejowym do innych krajów.

3.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce

Przyjazdy turystyczne w Polsce z wykorzystaniem transportu kolejowego od 2009 roku mają tendencję wzrostową (rysunek 3.26). Związane może to być z modernizacją i rozbudową infrastruktury liniowej oraz wprowadzeniem nowoczesnych środków transportu, zapewniających szybszy czas przejazdu. Mimo że obserwowany był wzrost przewozów transportem kolejowym to ich udział w przewozach ogółem w Polsce kształtuje się od 2012 roku na poziomie 3%. Należy zauważyć, że udział ten w latach 2000-2016 wynosił tylko min. 2%, a max. 4%.



Rysunek 3.26. Przyjazdy turystyczne transportem kolejowym

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].

W tabeli 3.7 przedstawiono udział transportu kolejowego w przewozach turystycznych w Polsce według rodzaju podróży. Należy zauważyć, że transport kolejowy ma największy udział w podróżach krajowych długookresowych. Jego udział w latach 2014-2017 wynosił około 11% wszystkich przewozów. Ponadto, obserwowana jest tendencja wzrostowa ich udziału w krajowych podróżach.

Tabela 3.7. Udział transportu kolejowego w przewozach turystycznych według rodzaju podróży [%]

Rodzaj podróży turystycznej	2014	2015	2016	2017
Krajowe podróże długookresowe	11	11,2	10,8	11,1
Krajowe podróże krótkookresowe	6,5	6,5	7,1	7,7
Krajowe podróże ogółem	8,3	8,3	8,5	9
Podróże zagraniczne	1,5	1,5	1,5	1,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Charakterystyka krajowych.... 2015-2017].

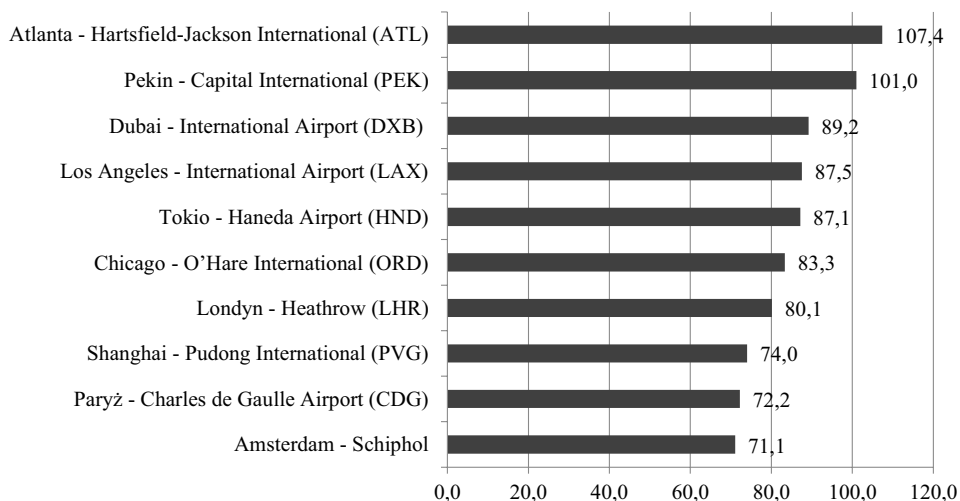
W przypadku podróży zagranicznych udział transportu kolejowego w przewozach turystycznych jest marginalny. Ponadto, w 2017 roku zmniejszył się w porównaniu do lat 2014-2016. Taka tendencja prawdopodobnie będzie utrzymywała się w przypadku podróży zagranicznych.

4. TRANSPORT LOTNICZY W TURYSTYCE

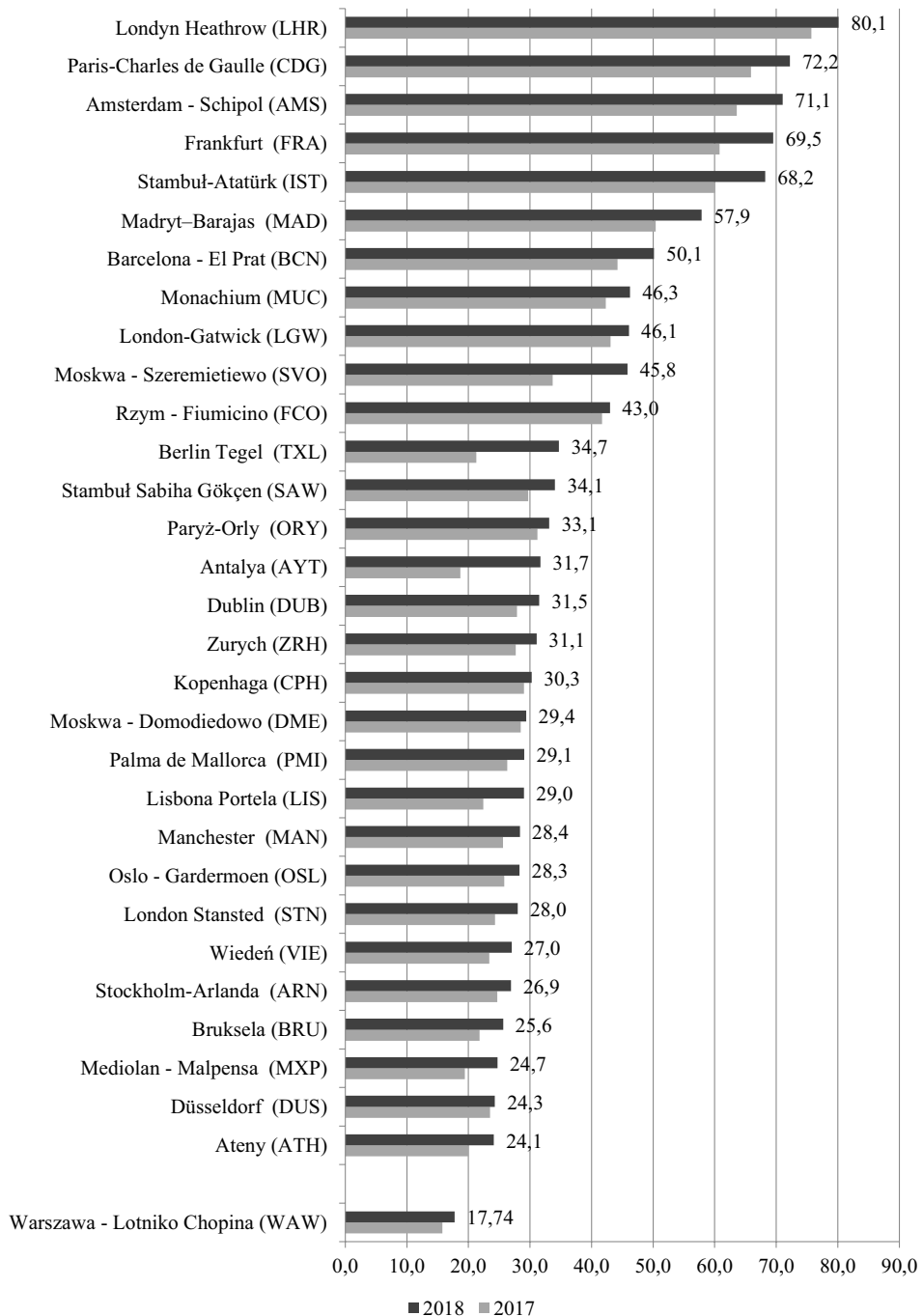
4.1. Infrastruktura transportu lotniczego

Z punktu widzenia transportu turystów, najważniejszym elementem infrastruktury transportu jest port lotniczy, który pełni funkcję integracyjną między statkiem powietrznym a innymi środkami transportu. Trzeba bowiem zaznaczyć, że transport lotniczy wiąże się zawsze z wykorzystaniem dodatkowego środka transportu pozwalającego na dotarcie do/z portu lotniczego.

Port lotniczy definiowany jest jako „lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do celów handlowych” [Dz. U. z 2018 r. poz. 1183]. Obiekt dzieli się na dwie strefy: ogólnodostępną (landside) i operacyjną (airside). Ze strefy landside, której głównym elementem jest terminal lotniczy wraz z otaczającymi elementami infrastrukturalnymi mogą korzystać: 1) wszyscy w części otwartej tj. strefy odlotów i przylotów w terminalu, oraz 2) tylko pasażerowie po przejściu odprawy bezpieczeństwa w przypadku części ograniczonej. Na terenie strefy airside mogą przebywać wyłącznie osoby upoważnione, m.in. pracownicy lotniska i linii lotniczych, pasażerowie [Chakuu i in., 2012]. Pod względem liczby obsłużonych pasażerów największymi portami lotniczymi na świecie były lotniska w Atlancie (ATL) i Pekinie (PEK) z obsługą ponad 100 mln pasażerów w 2018 roku (rysunek 4.1). Pierwszym europejskim portem lotniczym było lotnisko London-Heathrow (LHR) z liczbą obsłużonych pasażerów 80,1 mln.



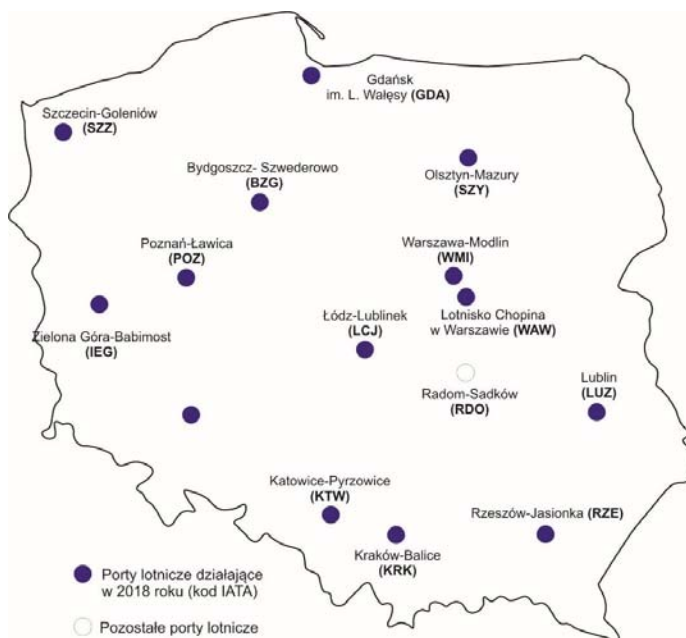
Rysunek 4.1. Ranking największych światowych portów lotniczych w 2018 roku [w mln pasażerów]
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [IATA oraz danych portów lotniczych 2019].



Rysunek 4.2. Ranking europejskich portów lotniczych wg liczby obsłużonych pasażerów w 2017 i 2018 roku [w mln pasażerów]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [portów lotniczych 2019].

Poza lotniskiem w Londynie (LHR), powyżej 50 mln pasażerów w 2018 roku obsłużyły porty w Paryżu (CDG), Amsterdamie (AMS), Frankfurtu (FRA), Istambule (IST), Madrycie (MAD) i Barcelonie (BCN) (rysunek 4.2). W Polsce w 2018 roku funkcjonowało 14 portów lotniczych (rysunek 4.3).

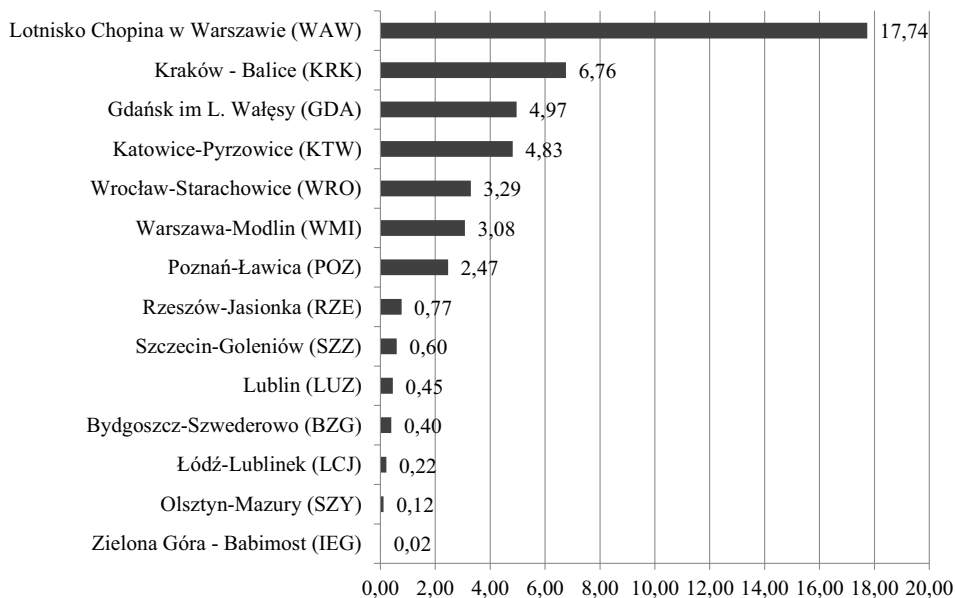


Rysunek 4.3. Porty lotnicze w Polsce w 2018 roku

Źródło: opracowanie własne.

Największym pod względem liczby pasażerów było Lotnisko Chopina w Warszawie, które obsłużyło 17,74 mln osób, następnie Kraków-Balice (6,76 mln), Gdańsk (4,97 mln). Najmniejszym obiektem było lotnisko w Zielonej Górze - 0,21 mln pasażerów (rysunek 4.4).

Liczba obsłużonych osób pozwala dokonać klasyfikacji portów lotniczych ze względu na wielkość obiektu oraz rodzaj ruchu turystycznego w porcie. Porty lotnicze dzieli się na międzynarodowe huby lotnicze, centralne porty krajowe i porty regionalne wspomagające sieć transportu lotniczego kraju (tabela 4.1). Wszystkie wymienione rodzaje obsługują przede wszystkim loty regularne w relacji krajowej i międzynarodowej.



Rysunek 4.4. Ruch pasażerów w Polskich portach lotniczych w 2018 roku [w mln pasażerów]
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Urzędu Lotnictwa Cywilnego 2019].

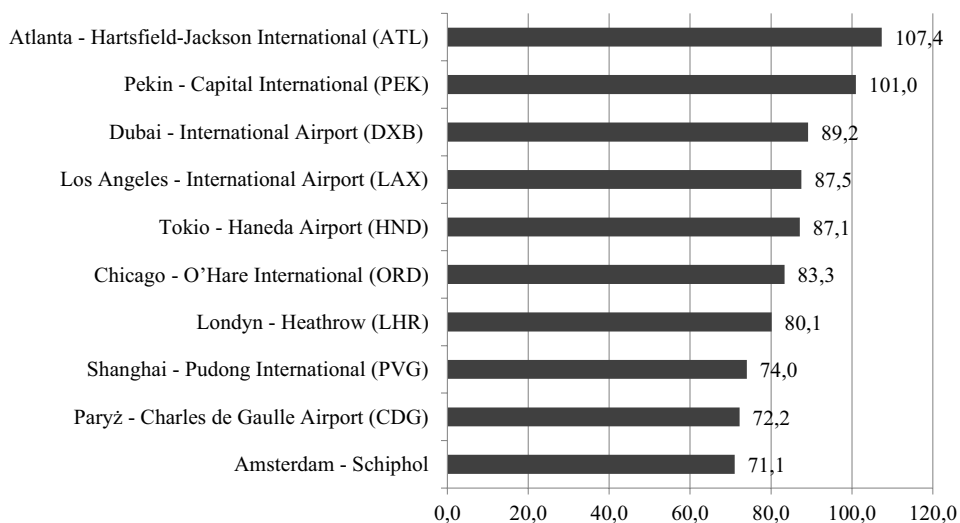
Huby są portami, w których dominuje ruch tranzytowy, zmniejszają koszty podróży dla konsumentów poprzez zapewnienie bezpośrednich i częstych połączeń, przy czym głównym efektem wyróżniającym ten rodzaj portu lotniczego jest oferta bezpośrednich połączeń długodystansowych [Burghouwt 2013]. Są więc podstawą do transportu turystów na dystanse długie tj. powyżej 6000km i średnie - 2500-6000km [Frankfurt Airport..., 2012]. To z nich odbywa się najwięcej lotów transkontynentalnych, które planowane i organizowane są w systemie hub&spoke, który umożliwia turystom przylot do hubu z mniejszych portów lotniczych (centralnych/regionalnych), a następnie odlot w trasę dalekodystansową, bez konieczności długiego oczekiwania na kolejny lot. Tym samym pasażer przylatujący z jakiegokolwiek punktu może uzyskać połączenie za pośrednictwem samolotów odlatujących do wielu innych punktów.

Zaletą hubów jest niewątpliwie możliwość łączenia pasażerów podróżujących z wielu par miast w jednym statku powietrznym, umożliwiając tym samym oferowanie na trasach, które w przeciwnym przypadku nie byłyby dochodowe [Górecka i Horak 2014]. W skali światowej, najwięcej pasażerów w 2018 obsłużyły porty lotnicze w Atlancie, Pekinie i Dubaju (rysunek 4.5). Wszystkie obiekty, które znalazły się w pierwszej światowej dziesiątce pod względem obłożonych pasażerów, są hubami.

Tabela 4.1. Zależność między typem portu lotniczego a rodzajem ruchu turystycznego

Typ portu lotniczego	Liczba pasażerów w roku	Rodzaj ruchu lotniczego	Rodzaj ruchu turystycznego	Wybrane porty lotnicze (kod IATA)
Międzynarodowy hub lotniczy	> 30 mln	<ul style="list-style-type: none"> • ruch regularny, kontynentalny i transkontynentalny, • ruch tranzytowy, • ruch czarterowy, 	<ul style="list-style-type: none"> • ruch daleko-, średnio- i krótkodystansowy; • ruch turystyczny do destynacji na całym świecie. • przyciąga osoby chcące zrobić przystanek w podróży, • turystyka handlowa w strefie bezcłowej. 	ATL, PEK, DXB, LAX, HND, FRA, MUN, MAD,
Krajowy centralny port lotniczy (hub krajowy)	5-30 mln	<ul style="list-style-type: none"> • ruch regularny krajowy, międzynarodowy i tranzytowy; • ruch regularny, kontynentalny (sporadycznie transkontynentalny) • pełen zakres usług regularnych, • ruch czarterowy, • General Aviation 	<ul style="list-style-type: none"> • ruch średnio- i krótkodystansowy (sporadycznie długodystansowy); • ruch turystyczny do/z kraju/miasta, w którym jest zlokalizowany obiekt. 	WAW, MAD, FCO, OSL, ZAG
Regionalny port lotniczy	100 tys. - 5 mln	<ul style="list-style-type: none"> • ruch regularny, kontynentalny, • pełen zakres usług regularnych, • ruch czarterowy, • General Aviation 	<ul style="list-style-type: none"> • ruch średnio- i krótkodystansowy; 	LUZ, KTW, WRO, LJU, MJV, EIN

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 4.5. Ranking największych światowych portów lotniczych w 2018 roku wg liczby obsłużonych pasażerów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [IATA oraz danych portów lotniczych 2019].

Centralne porty krajowe są obiektami, z których odbywają się loty krótko- i średniodystansowe, niekiedy uzupełniane lotami długodystansowymi. Odbywa się w nich przede wszystkim ruch regularny, zasilany w okresie letnim lotami czarterowymi. Obiekty istotne w skali kraju uzupełniają sieć portów regionalnych, z których wykonywane są loty krótko dystansowe z miejsca A do B – bez połączeń tranzytowych. Są one podstawą działania niskokosztowych przewoźników lotniczych, pozwalając zredukować koszty operacyjne, o czym mowa będzie w kolejnej części rozdziału. Są również istotne dla lotów charterowych.

Podczas sezonu turystycznego ważną rolę pełnią porty lotnicze będące generatorami i odbiorcami ruchu turystycznego, a więc obiekty, których działalność jest nastawiona na obsługę fal turystycznych w sezonie letnim. W Europie największymi generatorami rynku turystycznego były regionalne porty lotnicze Wielkiej Brytanii i Niemiec. Port lotniczy Palma de Mallorca (PMI) był w 2018 roku największym europejskim sezonowym odbiorcą i obsłużył w czasie od kwietnia do października niemal 25 mln pasażerów, co stanowiło 89,91% pasażerów w ciągu całego roku (tabela 4.2)⁵.

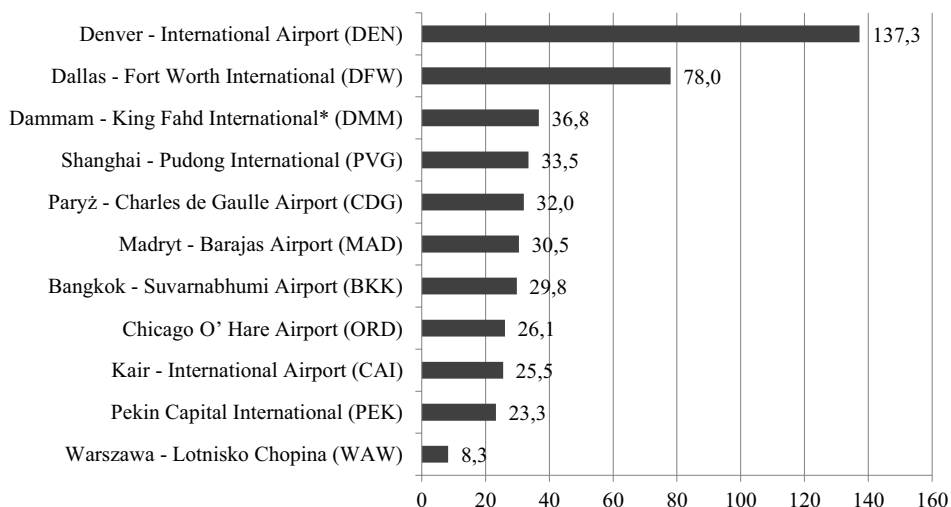
Tabela 4.2. Porty lotnicze na rynku turystycznym

Typ portu lotniczego	Liczba pasażerów/rok	Rodzaj ruchu lotniczego	Rodzaj ruchu turystycznego	Kod IATA przykładowych portów lotniczych
Generator ruchu turystycznego	1-20 mln	<ul style="list-style-type: none"> • loty sezonowe, • wysoki udział ruchu czarterowego, • sezonowe połączenia świadczone przez niskokosztowych przewoźników, • sporadyczny ruch regularny uzupełnia siatkę połączeń poza sezonem turystycznym 	<ul style="list-style-type: none"> • ruch sezonowy, • ruch najczęściej generowany przez sprzedaż imprez turystycznych przez touroperatorów, 	STN, CGN, POZ, KTW, SXF
Odbiorca ruchu turystycznego	1-12 mln	<ul style="list-style-type: none"> • loty sezonowe, • wysoki udział ruchu czarterowego, • sezonowe połączenia świadczone przez niskokosztowych przewoźników, • sporadyczny ruch regularny uzupełnia siatkę połączeń poza sezonem turystycznym 	<ul style="list-style-type: none"> • ruch sezonowy, • ruch najczęściej generowany przez sprzedaż imprez turystycznych przez touroperatorów 	PMI, BCN, HER, PUY, LIS, HNL

Źródło: opracowanie własne.

⁵ na podstawie <https://www.palmaaairport.net/passenger-statistics.shtml> [stan na dzień 30.04.2019].

Przepustowość portów lotniczych ma zasadniczy wpływ na płynność procesów odprawy pasażerów, co wydaje się szczególnie istotne w przypadku wyjazdów turystycznych. Efektywnie prowadzone procesy odprawy biletowo-bagażowej, bezpieczeństwa, odprawy paszportowej, wejścia na pokład, odbioru bagażu niewątpliwie przyczyniają się do oceny całego wyjazdu turystycznego, niezależnie od tego czy jest organizowany przez touroperatora czy indywidualnie. Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Lotniczych IATA (z ang. International Air Transport Association) wskazuje rekomendacje dotyczące rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które przyczyniają się do sprawnej obsługi handlingowej pasażerów i zaznacza, że głównym celem inwestycji w portach lotniczych, z punktu widzenia pasażerów, powinno być zwiększenie przepustowości poszczególnych stref w terminalu w celu zaspokojenia rosnącego popytu na podróże lotnicze. Wydaje się więc, że im większy port lotniczy, tym jego przepustowość będzie większa. Powierzchniowo, największymi portami lotniczymi na świecie w 2018 roku były lotniska w Denver i Dallas (USA) (rysunek 4.6).



* oficjalnie port lotniczy Arabii Saudyjskiej zajmuje powierzchnię 780 km², ale do operacji lotniczych wykorzystuje się jedynie 36,8km².

Rysunek 4.6. Największe powierzchniowo porty lotnicze na świecie (w km²) w porównaniu do Lotniska Chopina w Warszawie

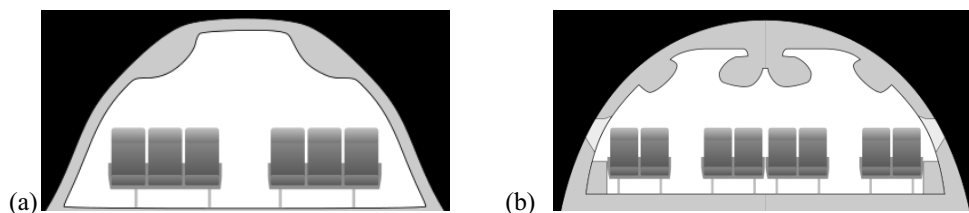
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [IATA 2019].

Warto jednak zaznaczyć, że duża powierzchnia terminala lotniczego lub lokalizacja mniejszych terminali na dużym obszarze wydłużają znacznie odległości, które pasażerowie muszą pokonać, aby przejść cały proces swojej odprawy.

Z drugiej strony, małe terminale, głównie regionalnych portów lotniczych, dysponują ograniczoną przestrzenią dla pasażerów, co wpływać może na pojawienie się niedogodności w strefie otwartej, ograniczenia miejsc w poczekalniach przed wejściem na pokład czy też małą przestrzeń w poczekalni odbioru bagaży.

4.2. Środki transportu lotniczego

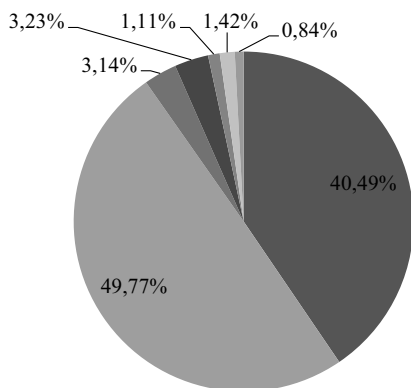
Pasażerskie statki powietrzne, z punktu widzenia turystów dzielą się ze względu na ich budowę i rozkład miejsc na pokładzie na maszyny regionalne, wąskokadłubowe i szerokokadłubowe (rysunek 4.7). Do krótkich lotów krajowych wykorzystywane są maszyny o zasięgu do 500 km, czyli samoloty regionalne. Samoloty wąskokadłubowe, będące podstawą kształtowania floty linii czarterowych i niskobudżetowych, są maszynami średniego zasięgu. Ich główną cechą jest rozkład siedzeń na pokładzie usytuowanych między jednym przejściem. Są wykorzystywane do lotów na średnio- i krótkodystansowych trasach. Z kolei maszyny szerokokadłubowe to największe samoloty pasażerskie, zwykle używane do lotów długodystansowych: transkontynentalnych i transoceanicznych [Bielawski 2015; Kulpiński 2010].



Rysunek 4.7. Przekrój wąsko- (a) i szerokokadłubowego (b) statku powietrznego
Źródło: opracowanie własne na podstawie [Kundu 2010].

Pod koniec 2018 roku źródła wskazywały, że na świecie istniało 17 typów samolotów regionalnych, 41 typów samolotów wąskokadłubowych i 32 typy samolotów szerokokadłubowych zbudowanych przez 13 zakładów produkcyjnych, z których największymi były firmy Airbus i Boeing [An overview of..., 2017]. Operacje pasażerskie operacje powietrzne wykonywano z wykorzystaniem 23227 maszyn, oferując łącznie około 4,025 mln miejsc⁶.

⁶ Na podstawie standardowej liczby miejsc siedzących wskazanych przez producenta.



■ Airbus ■ Boeing ■ Bombardier ■ Embraer ■ ATR ■ McDonnell Douglas ■ Pozostałe*

* Fokker (0,31%), Il (0,19%), Tupolew (0,18%), Suchoi (0,16%), Comac (0,004%)

Rysunek 4.7. Udział oferowanej liczby miejsc pasażerskich w statkach powietrznych w 2018 roku wg producentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie [An overview of..., 2017].

Do najpopularniejszych modeli samolotów szerokokadłubowych zaliczały się Boeing 777-300ER, których w służbie w roku 2018 było 745 sztuk, Airbus A330-300 – 663 sztuki oraz Airbus A330-200 – 529 sztuk (rysunek 4.8). Pośród maszyn wąskokadłubowych najczęściej służyły samolotów Boeing 737-800 (4481 szt.), Airbus A320-200 (4048 szt.) oraz Airbus 321-200 (1443 szt.). Loty regionalne obsługiwane były najczęściej przez maszyny Embraer 190 (484 szt.), Embraer 175 (477 szt.) oraz Embraer ERJ-145 (417 szt.).



(a) Airbus A330-300

Rysunek 4.8. Najpopularniejszy samolot szerokokadłubowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.airbus.com].



(b) Boeing 737-800



(c) Embraer 190

Cd. Rysunek 4.8. Najpopularniejsze wąskokadłubowe (b) i regionalne (c)

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.lufthansa.com; www.delta.com].

4.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem lotniczym

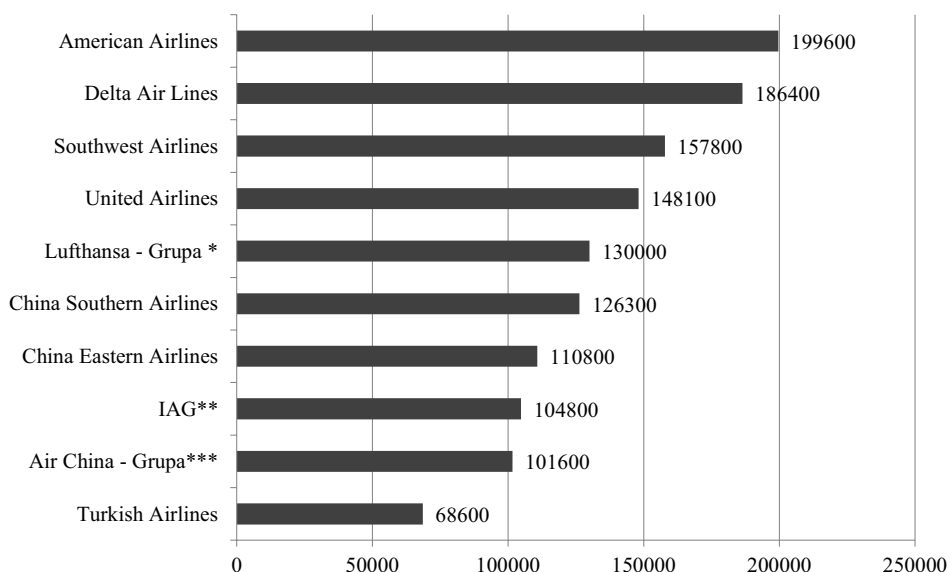
4.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem lotniczym

4.3.1.1. Tradycyjne linie lotnicze

Transport lotniczy to młoda gałąź, której zaczątki datuje się na początek XX wieku. Pierwszym przedsiębiorstwem komercyjnie wykonującym usługi transportu lotniczego był DELAG (z niem. Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft), zarejestrowany 16 listopada 1909 roku. W tym samym roku operacje rozpoczęła również linia lotnicza GGT (z fr. Compagnie Générale Transaérienne), która, jak podają źródła⁷, już w roku 1921 musiała zostać zamknięta ze względu na zbyt silną konkurencję. To wskazuje, że od początku wykonywania lotów, transport samolotami był postrzegany jako atrakcyjna forma przemieszczania osób. Po II wojnie światowej rynek lotniczy zaczął dynamicznie się rozwijać – przybywało zarówno pasażerów, jak też linii lotniczych, a także organizacji wspierających ten środek transportu. Powstające wówczas linie lotnicze były najczęściej przedsiębiorstwami państwowymi, a więc to państwo ustalało ceny często niezależne od wysokości ponoszonych kosztów, regulowało możliwości wejścia na rynek, budowało siatki połączeń itp.

⁷ <https://www.airships.net/delag-passenger-zeppelins/> [stan na dzień 20.04.2019].

Tradycyjnym przewoźnikiem na rynku lotniczym określa się przedsiębiorstwo świadczące usługi transportu lotniczego, które oferuje połączenia bezpośrednie lub transferowe (z przesiadką), wybór wielu taryf biletowych w zróżnicowanych klasach na pokładzie statków powietrznych, dysponuje zróżnicowaną flotą, bazami w portach lotniczych oraz oferuje wachlarz dodatkowych usług wliczonych w cenę przelotu [Button 2004] np. posiłek/poczęstunek na pokładzie, bagaż rejestrowany w wybranych taryfach, możliwość wyboru miejsca w wybranych taryfach itp.



* Lufthansa, Austrian Airlines i Swiss Airlines; ** British Airways i Iberia; *** Air China i Air Macau

Rysunek 4.9. Największe tradycyjne linie lotnicze świata pod względem liczby przewiezionych pasażerów (w tysiącach osób) w 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [IATA 2018].

Według ICAO, łączna liczba pasażerów przewożonych liniami regularnymi w roku 2017 wyniosła 4,1 mld, czyli o 7,2% więcej niż w poprzednim roku, podczas gdy liczba odlotów osiągnęła 36,7 mln w 2017 roku, ze wzrostem o 3,1% w porównaniu z rokiem 2016⁸. W badanym roku, największymi liniami lotniczymi pod względem liczby przewiezionych pasażerów były American Airlines, Delta Air Lines, Southwest Airlines oraz United Airlines – wszystkie linie zarejestrowane w USA. Największymi w Europie były przedsiębiorstwa Grupy Lufthansa, IAG i linie Turkish Airlines (rysunek 4.9).

⁸ <https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/the-world-of-air-transport-in-2017.aspx> [stan na dzień 25.03.2019].

4.3.1.2. Niskobudżetowe linie lotnicze

Zmiany związane z deregulacją i liberalizacją rynku transportu lotniczego swój początek miały w Stanach Zjednoczonych w latach 70. XX wieku. Ograniczona została wtedy rola państwa w zakresie swobody działania i kontroli nad przewoźnikami lotniczymi. Wprowadzona w 1978 roku ustawa „Airline Deregulation Act” umożliwiła przewoźnikom dowolność w ustalaniu taryf oraz zapewniała swobodę wejścia oraz wyjścia z rynku. Konkurencja pomiędzy przedsiębiorstwami lotniczymi zaowocowała m.in. obniżkami cen biletów, stwarzając możliwość podróżowania coraz większej liczbie Amerykanów. Bilateralne umowy międzyrządowe umożliwiały zagranicznym liniom lotniczym stopniowy dostęp do amerykańskiego rynku oraz zakładania partnerskich powiązań z amerykańskimi przewoźnikami. Pierwsza tego typu umowa „otwartego nieba” (ang. open sky) została podpisana z Holandią w 1992 roku, dając początek międzynarodowym procesom deregulacyjnym [Rekowski 2011, s. 5].

Za światowego prekursora niskokosztowych linii lotniczych uważa się amerykańskiego przewoźnika Southwest Airlines, który w 1971 roku rozpoczął loty pomiędzy Dallas a Houston. W Europie na początku lat 90. XX w. z oferty tanich przewozów mieli możliwość korzystać pasażerowie linii czarterowych, które oferowały loty nieregularne. Taki charakter przewozów określany jest jako tradycyjny model tanich przewozów (traditional low-cost model). Pierwszym przewoźnikiem w Europie, który zaoferował tanie przeloty rozkładowe, był Ryanair. Irlandzki przewoźnik rozpoczął operacje w 1991 roku na trasie Londyn Stansted-Dublin, a swoją strategię działania oparł na doświadczeniach amerykańskich linii Southwest [Karliński 2002]. Wkrótce po tym, wzrost gospodarczy wielu europejskich państw, a także rosnące zainteresowanie ludzi walorami turystycznymi oraz atrakcyjnymi regionami przyczyniły się do zwiększenia podaży tego segmentu rynku lotniczego. Kolejno niskokosztową działalność rozpoczęli easyJet (Wielka Brytania 1995), Debonair (Wielka Brytania 1996-1999), Virgin Express (Belgia 1997), GO (Wielka Brytania, 1998), Air One City Liner (Włochy 1999), Air Europa (Hiszpania 1999), Basiq Air (Holandia, 2000), buzz (Holandia 2000, a w 2013 odkupiona przez Ryanair), bmibaby (Wielka Brytania 2002).

Pojęcie przewoźnika niskokosztowego jest określeniem nie posiadającym ścisłej definicji. Powstało spontanicznie, na drodze rozwoju obsługi lotniczej konsumentów. Najczęściej takich przewoźników określano terminami *low-cost airlines* (tłumaczone jako tanie linie lotnicze), *low-cost no-frills* (gdzie sformułowanie *no-frills* rozumiane jest jako

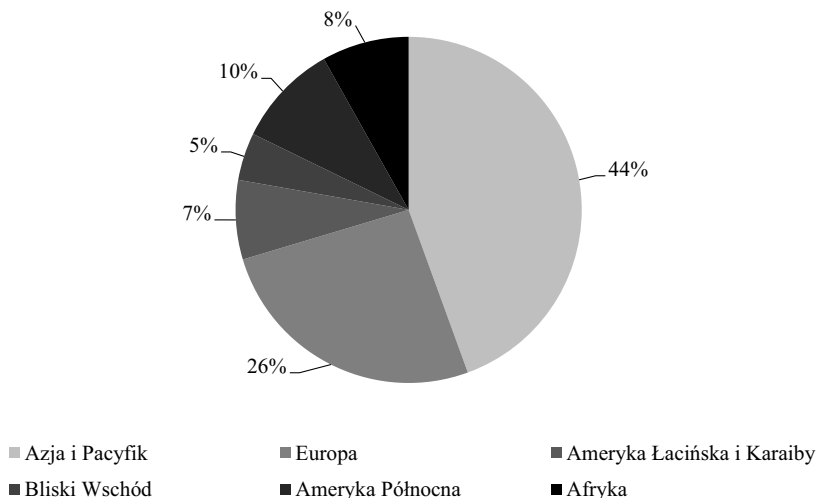
podróż „bez fanaberii”, czyli wszelkich dodatków, zwłaszcza luksusowych), czy *budget carrier airlines* (linie lotnicze niskobudżetowe) [Hawlana 2012]. Dla pasażerów tanią linią lotniczą jest taka, która na danej trasie oferuje niską cenę za przelot, a jednak pojęcie taniego połączenia jest dosyć niejednoznaczne [Petrykowski 2004]. Z punktu widzenia biznesowego, niskokosztowi przewoźnicy znacznie różnią od przewoźników tradycyjnych, jeśli chodzi o kształtowanie poziomu kosztów, o czym w kolejnej części rozdziału.

Oferta linii niskokosztowych w zakresie dodatkowych udogodnień dla pasażerów jest minimalna. Zakłada tylko podstawowe usługi związane z przelotem, a dodatkowy bagaż czy posiłek są wyłączone z ceny biletu i stanowią dodatkowy koszt dla pasażerów. Generują zatem część dochodów przewoźników. W przypadku linii tradycyjnych, pasażerowie mają dostęp do znacznie większej gamy udogodnień, np. poczekalni VIP, różnych klas samolotów, posiłku i napojów w cenie biletu, przyspieszonej odprawy, czy rozrywki na pokładzie [Liberalisation of European, ...2004].

Zasadniczymi wyróżnikami modelu biznesowego low-cost w działalności przewoźników lotniczych są [Hunter 2006, O’Connell i Williams 2005]:

- obsługa przelotów bezpośrednich (point-to point), brak rejsów łączonych (z przesiadkami) w ofercie;
- loty przeważnie na krótkich lub średnich dystansach;
- operowanie głównie z mniejszych, regionalnych, portów lotniczych o mniejszym obciążeniu ruchem lotniczym i niższych opłatach handlingowych;
- wykorzystanie jednolitej floty samolotów, w celu minimalizacji kosztów szkoleń personelu i załóg z zakresu różnych typów samolotów;
- maksymalizacja dobowego nalotu statków powietrznych;
- wykorzystanie outsourcingu w zakresie obsługi technicznej i naziemnej;
- dystrybucja biletów głównie przez kanały bezpośrednie tj. on-line;
- maksymalizacja liczby pasażerów na lot poprzez zmniejszenie odstępów między fotelami, większą liczbę foteli na pokładzie kosztem niższego komfortu podróży;
- uproszczona struktura taryfowa;
- oferowanie wąskiego, podstawowego produktu – niskiej ceny;
- opłaty za usługi dodatkowe – posiłek na pokładzie, wybór miejsca, bagaż itp.;
- uzyskiwanie dodatkowych przychodów z reklamy, sprzedaży produktów na pokładzie.

Na europejskim rynku wszystkie nowopowstałe po 2004 linie lotnicze roku charakteryzowały się niskokosztowym modelem biznesowym. Według danych ICAO⁹ w 2017 roku na świecie działało łącznie 136 przewoźników niskokosztowych, z czego 44% zarejestrowanych było w regionie Azji i Pacyfiku, 26% w Europie, a 10% w Ameryce Północnej (rysunek 4.10).



Rysunek 4.10. Udział linii niskokosztowych w poszczególnych regionach świata

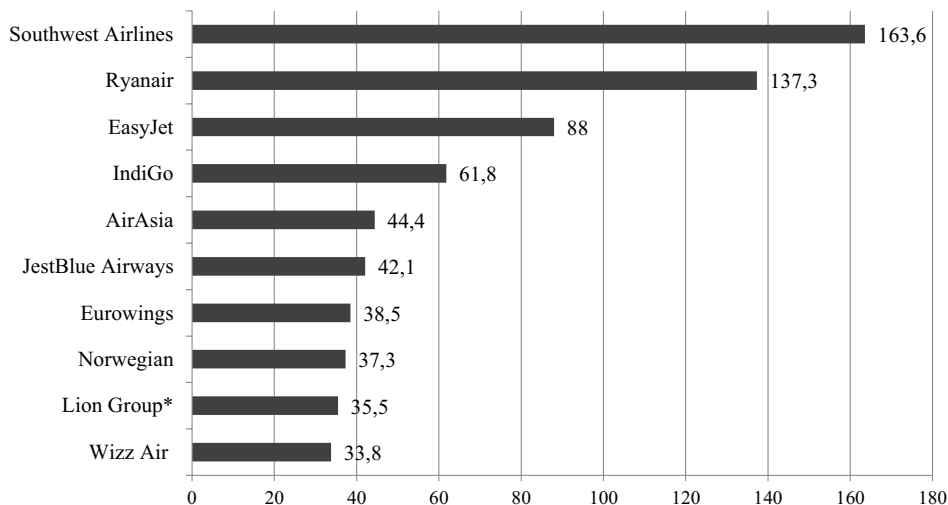
Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.icao.int/sustainability/Documents/LCC-List.pdf> [stan na dzień 24.04.2019].

Według danych ICAO przewoźnicy niskokosztowi w 2017 roku przewieźli 1,2 miliarda pasażerów, co stanowiło około 30% ogółu pasażerów na świecie. Wskazywało to na wzrost o 11,4% w porównaniu z liczbą pasażerów przewożonych przez tanich przewoźników w 2016 roku, i udział ten stanowił 1,5 punktów procentowych więcej niż światowy średni wzrost liczby pasażerów¹⁰.

Jeśli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów, zdecydowanie dominowały linie Southwest Airlines i Ryanair (rysunek 4.11), które łącznie obsłużyły 300,9 mln pasażerów. W Polsce przewoźnicy niskobudżetowi stanowili w 2018 roku 55,94% rynku, a głównymi liniami były Ryanair (51,6%) i Wizzair (38,94%) (rysunek 4.12).

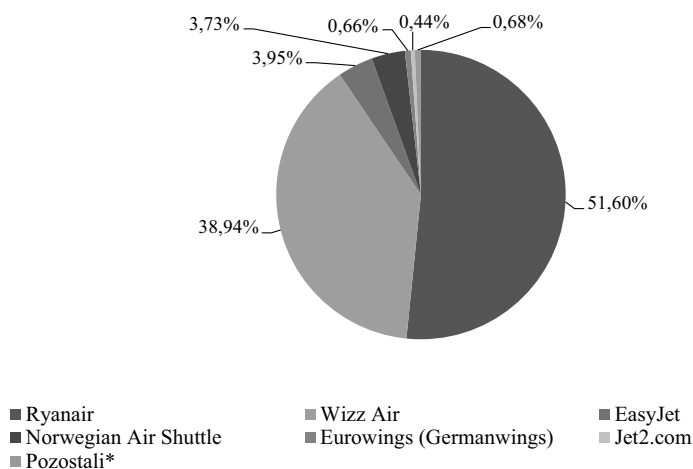
⁹ Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (z ang. International Civil Airtransport Organization).

¹⁰ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Low-Cost-Carriers.aspx> [stan na dzień 24.04.2019].



Rysunek 4.11. Liczba pasażerów największych światowych przewoźników niskokosztowych [mln pasażerów]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [ICAO 2019].



* Łącznie: Air Baltic, Vueling Airlines, Transavia Airlines, Flydubai, Laudamotion, Wow Air, Iberia Express

Rysunek 4.12. Struktura przewozów pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych przez przewoźników niskobudżetowych w 2018 roku

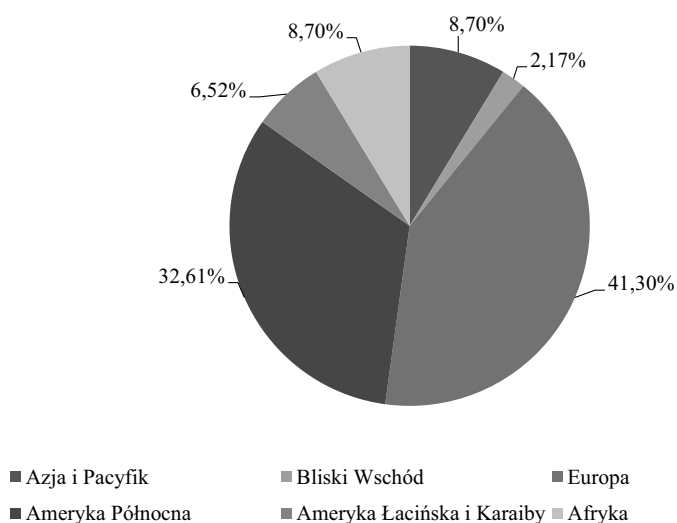
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Urzędu Lotnictwa Cywilnego 2019].

4.3.1.3. Czarterowe linie lotnicze

Czarterowe linie lotnicze to przedsiębiorstwa organizujące przeloty na trasach na podstawie zleceń od swoich klientów – zarówno indywidualnych, w postaci taksówek lotniczych, jak też dla większej liczby pasażerów. Dla ruchu turystycznego szczególnie

znaczenie mają wakacyjne linie lotnicze (z ang. leisure airlines), które na podstawie umów z touroperatorami układają rozkład lotów. Organizatorzy imprez turystycznych wykupują pulę miejsc w samolotach linii czarterowej na danej trasie, w celu transportu turystów do miejsc ich wypoczynku. Loty z portów lotniczych będących generatorami ruchu turystycznego na wyznaczonej trasie (np. WAW-HER-WAW) odbywają się zazwyczaj raz w tygodniu (np. we czwartki), co determinuje standardową długość imprezy turystycznej tj. 8 dni.

Na rynku światowym w 2018 roku działało 46 wakacyjnych linii lotniczych, z czego ponad 73% zarejestrowanych było w Europie (41,3%) i Ameryce Północnej (32,61%) (rysunek 4.13).



Rysunek 4.13. Udział wakacyjnych linii lotniczych wg regionów IATA

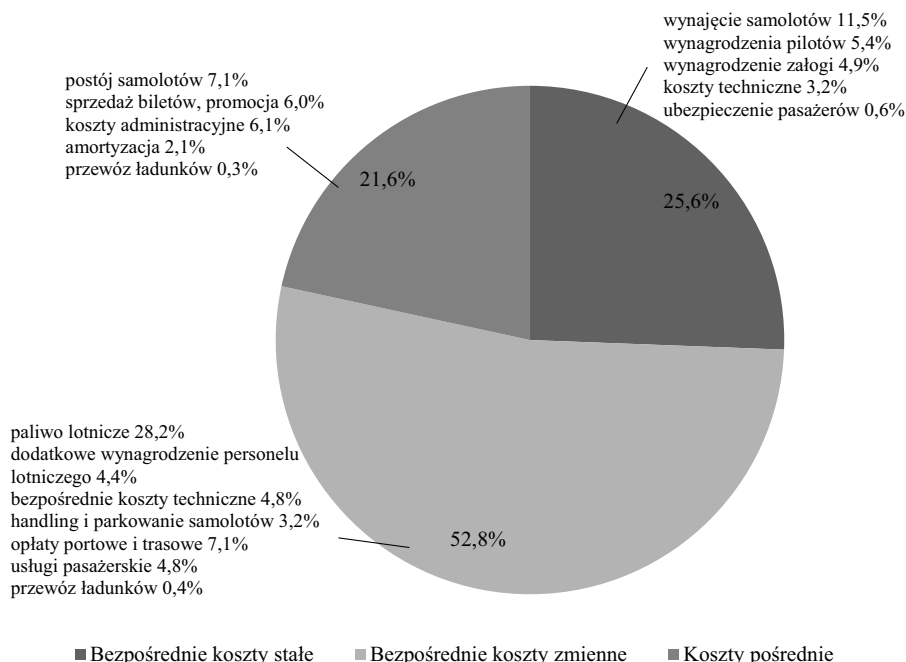
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych [ICAO 2019].

Świadczenie usług lotów czarterowych jest również wpisane jako jedna z form działalności wielu tradycyjnych lub niskokosztowych przewoźników lotniczych, do których należą np. PLL LOT, czy AerLingus. Fakt ten znacznie utrudnia wskazanie dokładnej liczby pasażerów, która w ciągu roku skorzystała z takiej formy transportu.

4.3.2. Koszty i ceny w transporcie lotniczym

W przedsiębiorstwach lotniczych przyjmuje się standardowo dwa rodzaje kosztów tj. koszty stałe (bezpośrednie i pośrednie) i zmienne (związane z obsługą statków powietrznych i pasażerami) [Doganis 2010; Wensveen 2010]. Tłoczyński [2014] wskazał

szacunki kosztów w firmie British Airways, które podzielił na bezpośrednie koszty: zmienne i stałe oraz na koszty pośrednie, a ich struktura przedstawiona została na rysunku 4.14.



Rysunek 4.14. Struktura kosztów w przedsiębiorstwie British Airways

Źródło: [Tłoczyński 2014, s. 348].

Istnieją też opracowania [Górecka i Horak 2014; Ghobrial 1992], w których wyróżnia się koszty administracyjne (pośrednie) i funkcjonalne (bezpośrednie). Bezpośrednie koszty operacyjne odnoszą się do poniesionych jako konieczny wynik lotu samolotem, podczas gdy pośrednie koszty operacyjne nie są bezpośrednio związane z eksploatacją statku powietrznego, ale ponoszone są w wyniku usług operacyjnych na ziemi i kosztów ogólnych związanych z zarządzaniem firmą.

IATA z kolei stosuje podział kosztów jako różne funkcje w ramach linii lotniczej: koszty operacyjne lotu tj. koszty pracy załogi lotniczej, koszty paliwa, rutynowa konserwacja, obszerne główne kontrole, amortyzacja), koszty operacyjne obsługi naziemnej (obsługa samolotów: obsługa samolotów na ziemi, opłaty za lądowanie; obsługa ruchu: przetwarzanie pasażerów, bagażu i ładunku na lotniskach; promocja i sprzedaż: centra rezerwacji linii lotniczych, biura sprzedaży biletów, prowizje biur podróży i opłaty za system dystrybucji) oraz koszty operacyjne systemu (usługi pasażerskie: posiłki, stewardesy, usługi pokładowe;

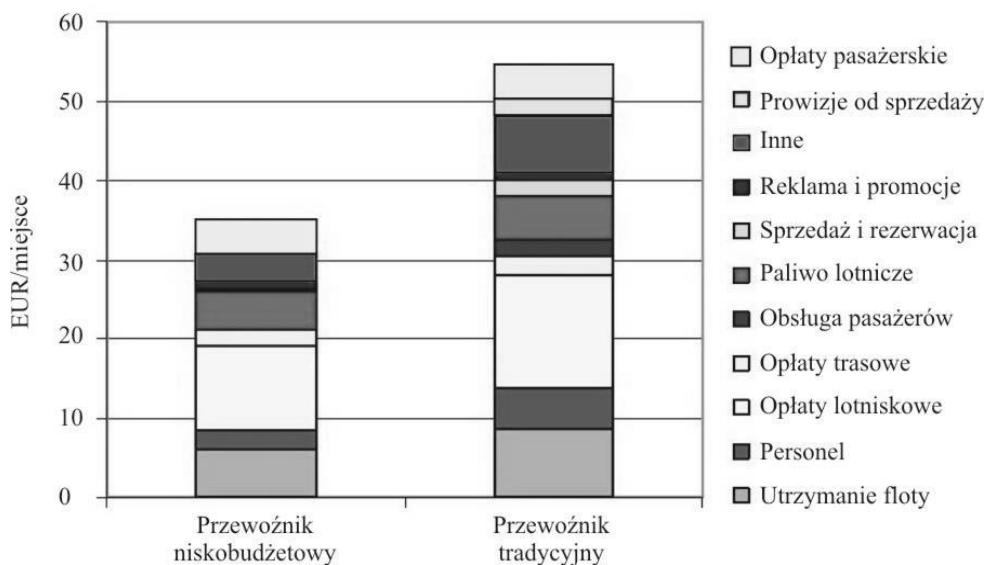
reklama i reklama; ogólne i administracyjne, które nie mogą być powiązane z konkretną działalnością; opłaty uiszczane regionalnym partnerom lotniczym, dodatkowe koszty bagażu i pozostałe koszty ogólne)¹¹. Innego podziału kosztów dokonali Swan i Adler [2006] oszacowali, że największy udział w kosztach linii lotniczej ma całkowity koszt posiadania floty (32%), a następnie utrzymanie floty (13%), koszty paliwa (12%) oraz koszty pracy pilotów (12%) i opłaty lotniskowe (12%).

W tym miejscu warto zaznaczyć, że struktura kosztów linii lotniczych ewaluowała wraz ze zmianami modeli biznesowych przewoźników. Model biznesowy niskobudżetowych linii lotniczych, który zaczął rozwijać się w Deregulacji Amerykańskiej (USA) oraz po Aktach Liberalizacyjnych (Europa) polega na maksymalnej redukcji kosztów operacyjnych i administracyjnych, co przekłada się na możliwość oferty niskich cen biletów.

Przewoźnicy niskokosztowi oferują wyłącznie loty point-to-point, oraz operują na krótkich lub średnich dystansach, co wiąże się z mniejszą złożonością procesów operacyjnych. W odróżnieniu od nich, tradycyjne linie operują zarówno na takich, jak i długich trasach, a w swojej ofercie mają także loty z przesiadkami. Wykorzystując zunifikowaną flotę, składającą się z jednego typu samolotów, przewoźnicy low-cost utrzymują niższe koszty zakupu samolotów, ich konserwacji oraz szkoleń załóg. Dodatkowo, zmniejszenie odległości między siedzeniami umożliwia lepsze wykorzystanie przestrzeni pokładowej. Linie tradycyjne korzystają z różnorodnej floty z większymi odstępami między siedzeniami. Niższe koszty związane z dystrybucją wynikają z tego, iż tani przewoźnicy udostępniają sprzedaż biletów drogą internetową, podczas gdy przewoźnicy tradycyjni poza kanałami bezpośrednimi korzystają również z punktów rezerwacji (biura linii lotniczych, agenci itp.) [Gross i Lück 2013; Zajac 2012].

Opłaty lotniskowe to najbardziej znaczący komponent, stanowiący 34% kosztów operacyjnych przewoźników niskobudżetowych i 24% kosztów tradycyjnych linii lotniczych. Koszty utrzymania samolotu takie jak amortyzacja i opłaty leasingowe są kolejnym znaczącym elementem i stanowią 21% i odpowiednio 19% kosztów całkowitych, koszty paliwa to 15% i 10% kosztów lotu. Porównanie struktury kosztów operacyjnych niskobudżetowych i tradycyjnych linii lotniczych na trasie Londyn – Edynburg przedstawiono na rysunku 4.15.

¹¹ www.iata.org [stan na dzień 19.05.2019].



Rysunek 4.15. Koszty operacyjne przewoźników tradycyjnego i niskobudżetowego na trasie Londyn-Edynburg

Źródło: [Air and rail..., 2006 s. 33].

Kształtowanie cen za loty to w przedsiębiorstwie lotniczym proces skomplikowany, oparty na szeregu czynników. Po Deregulacji Amerykańskiej działania linii lotniczych w zakresie kształtowania ceny koncentrowały się na zdolności przedsiębiorstwa do obniżania kosztów, jednak strategia taka nie była rozwiązaniem optymalnym, ponieważ opierała się na dążeniu do sprzedaży maksymalnej liczby biletów na loty oraz utrzymywaniem wszystkich lotów, nawet tych o niskim współczynniku wypełnienia samolotów. W celu zaspokojenia segmentu pasażerów wrażliwych na cenę, tj. tych, którzy wybierają kupno lub rezygnują z konkretnego lotu ze względu właśnie na jego cenę, linie American Airlines (AA) podjęły decyzję o sprzedaży pewnej liczby miejsc za minimalną możliwą cenę z ograniczeniem sprzedaży tańszych biletów do maksymalnie 21 dni przed lotem. Po tym okresie bilety nabywali pasażerowie zdolni zapłacić za lot więcej. Początkowo AA przeznaczało 30% biletów na tańszą sprzedaż na każdy lot, jednak wkrótce stało się oczywiste, że pasażerowie są zainteresowani zniżkami w zależności od dnia tygodnia lotu, pory dnia itp. Wymagane było więc wprowadzenie zaawansowanego systemu zarządzania cenami, który prognozowałby popyt, dokonywał segmentacji pasażerów, planował politykę cenową i dystrybuował miejsca w konkretnych taryfach. To dało początek strategii zarządzania przychodami (z ang. revenue mangement – RM) [Lindenmeier i Tscheulin 2008; Smith i in.

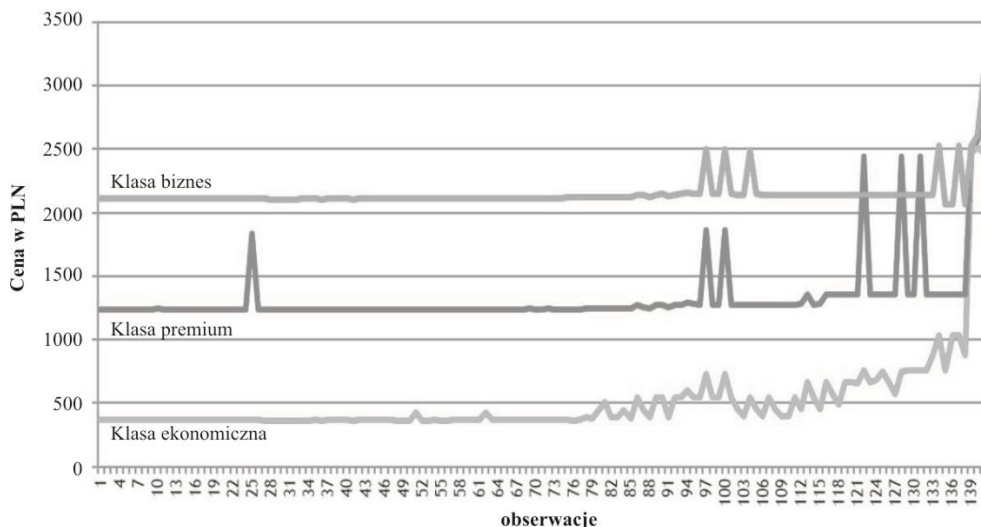
1992]. System RM w połączeniu z techniką komputerową stanowią o kształtowaniu cen biletów lotniczych w poszczególnych taryfach.

Taryfy są jedynym z elementów ustalaniu cen na rynku lotniczym, a każda obciążona jest odpowiednią liczbą restrykcji i wymogów dotyczących warunków dokonywania rezerwacji i zakupu samego biletu lotniczego, włączając zasady podróży i możliwości wprowadzenia ewentualnych zmian. Powszechnie taryfy dzieli się na biznes i ekonomiczne. Pierwsza z nich skierowana jest przede wszystkim do osób odbywających podróże służbowe, choć wykorzystywana może być przez wszystkich. Posiada najmniej restrykcji, będąc tym samym najdroższą. Pasażerowie kupujący bilet w tej taryfie zapewniają sobie pierwszeństwo w przypadku odprawy biletowo-bagażowej oraz miejsce w specjalnie wydzielonej strefie portu lotniczego. Same miejsca w samolocie mają także wyższy standard, a wybór posiłku następuję z bogato skomponowanego menu. Taryfa biznes nie ma praktycznie żadnych ograniczeń dotyczących rezerwacji oraz wystawiania biletu.

W przypadku kształtowania cen w taryfie ekonomicznej, dominuje zasada „Sunday rule” tj. cena jest niższa, gdy pasażer spędzi, chociaż jedną niedzielę w miejscu docelowym, rozpoczynając od dnia wylotu. Oferta w taryfie ekonomicznej posiada liczne restrykcje, które niejednokrotnie uniemożliwiają wprowadzenie jakichkolwiek zmian w bilecie czy dokonania zwrotu.

Głównym celem RM jest więc maksymalizacja wpływów z każdego rejsu. Powszechnie przyjmuje się, iż system komputerowy działający w oparciu o Revenue Management czerpie informacje na temat prawdopodobnego popytu z danych historycznych i na tej podstawie ustala ceny na poszczególne rejsy w konkretnych taryfach. Jeżeli prognozy wskazują na silny popyt w określonym okresie, do danego miejsca lub o konkretnej godzinie, to system rezerwacyjny dokona automatycznego zmniejszenia puli biletów w najniższych klasach rezerwacyjnych, natomiast, jeżeli popyt jest niższy to system je zwiększy. Kluczową kwestią jest stałe utrzymywanie miejsc w samolocie dla ruchu biznesowego. Zawsze, nawet kilka dni przed samym lotem, dostępna powinna być najdroższa klasa rezerwacyjna. Złe zarządzanie biletami przez RM mogłoby doprowadzić do sytuacji, w której dla ruchu biznesowego zabrakłoby miejsca, a taki stan rzeczy z punktu widzenia linii lotniczej jest niedopuszczalny. Oznacza to, bowiem że bilety na rejs zostały sprzedane za szybko i za tanio, a samolot został wypełniony ruchem, który charakteryzuje się mniejszymi wpływami, czyli RM okazało się nieoptymalne [Malighetti i in. 2009; Piga i Bachis 2007].

Wolski (2017) po rocznych obserwacjach wskazał różnice w kształtowaniu się cen biletów PLL LOT na trasach krótko-, średnio- i długodystansowych.

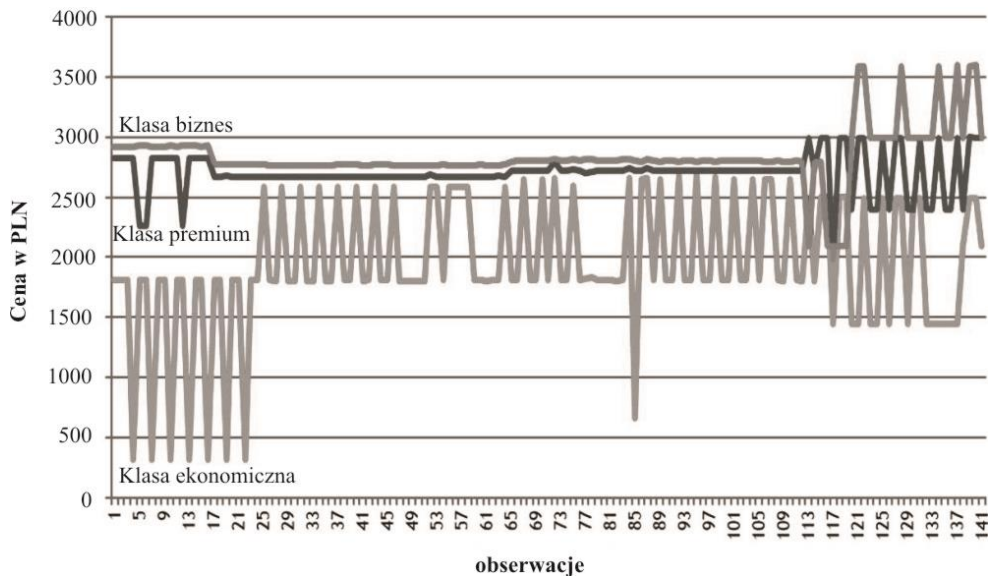


Rysunek 4.16. Średnia cena biletów na trasie WAW-LHR w PLL LOT
 Źródło: [Wolski 2014, s. 53].

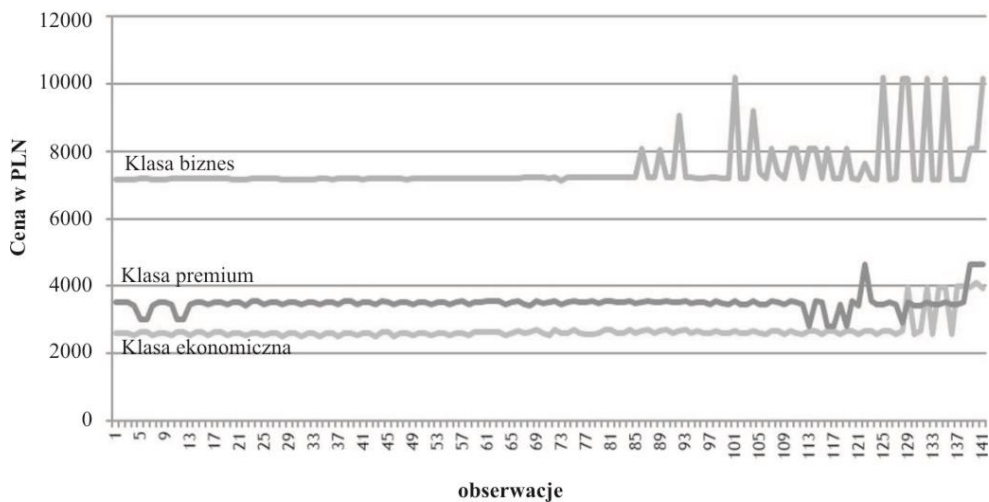
Na trasie Warszawa – Londyn (WAW-LHR) Przez pierwsze 6 miesięcy obserwacji cena w klasie ekonomicznej cechowała się stabilnością (rysunek 4.16). Na około 5 miesięcy przed odlotem zaczęła ona systematycznie wzrastać, aż do poziomu 4 100 PLN tuż przed odlotem. W tym samym czasie w klasach wyższych zaobserwowano nieco większą stabilność w kształtowaniu cen, oprócz kilku wyjątków. Pod koniec obserwacji można było zobaczyć, iż cena biletu w klasie premium przewyższa nawet tę w klasie biznes.

Na trasie średniodystansowej (Warszawa-Tel Aviv – WAW-TLV), wyniki badań wskazują, że przez kilka tygodni obserwacji cena za bilet kształtowała się na poziomie około 300 PLN oraz 1700 PLN. Ponadto, przez wnikliwą analizę wszelkich materiałów marketingowych potwierdzone zostało, iż wahania cen nie były efektem przeprowadzanych promocji przez PLL LOT (rysunek 4.17).

W przypadku lotów do Nowego Jorku (WAW-JFK) W klasie ekonomicznej dopiero na kilka tygodni przed wylotem (rysunek 4.18) można zaobserwować znaczne wahania cen. Przez większość czasu cena utrzymywała się na stałym poziomie.

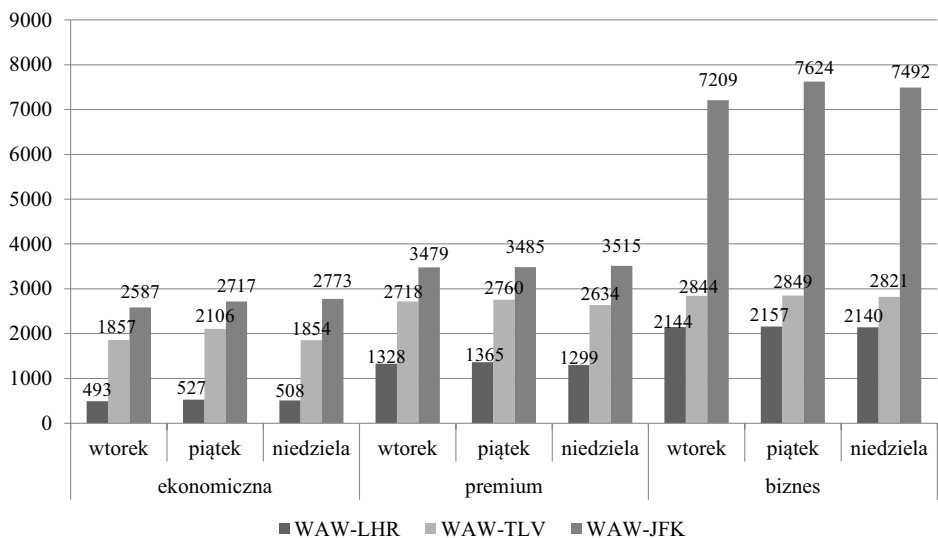


Rysunek 4.17. Średnia cena biletów na trasie WAW-LHR w PLL LOT
 Źródło: [Wolski 2014, s. 55].



Rysunek 4.18. Średnia cena biletów na trasie WAW-LHR w PLL LOT
 Źródło: [Wolski 2014, s. 58].

W przypadku klasy premium znaczące różnice następują nieco wcześniej, natomiast w klasie biznes najwcześniej. W momencie, w którym dany rejs cieszył się największą popularnością zauważyć można wyższą cenę za bilet w klasie ekonomicznej w stosunku do klasy premium (rysunek 4.19).



Rysunek 4.19. Średnia cena biletów na loty krótko-, średnio- i długodystansowe w wybrane dni tygodnia
 Źródło: opracowanie własne na podstawie [Wolski 2014].

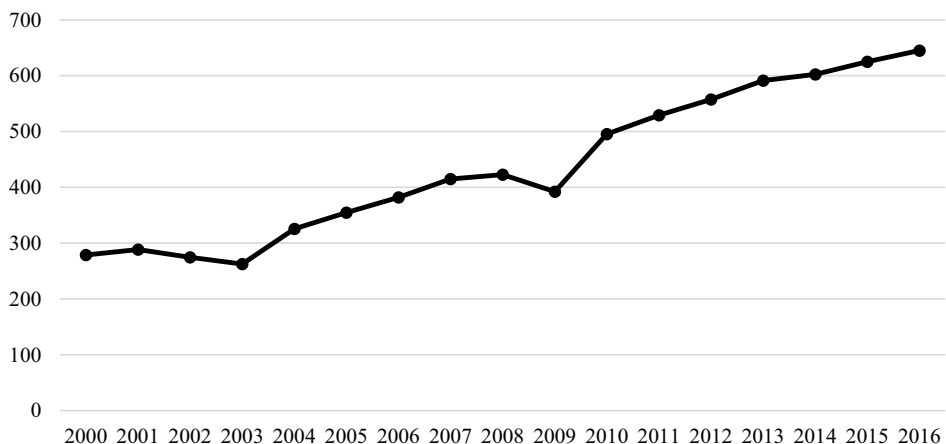
W przypadku lotu krótkodystansowego średnia cena za bilet na lot piątkowy była najwyższa, ze względu na największe zainteresowanie tym rejsem. Głównym czynnikiem było zainteresowanie lotem właśnie tego dnia tygodnia. Lot niedzielny w klasie ekonomicznej cenowo kształtował się pomiędzy wtorkowym, a piątkowym. Ponadto, na piątkowy rejs średnia cena za bilet była najwyższa w klasie premium oraz biznes.

Najniższą średnią cenę za bilet na lot średniodystansowy w klasie ekonomicznej zanotowano w niedzielę. Nieco tańszy okazał się być lot wtorkowy. Najdroższy był lot piątkowy, co związane mogło być ze zwiększonym zainteresowaniem destynacją ze strony turystów, jako kierunku weekendowego.

4.4. Przewozy turystyczne transportem lotniczym

4.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie

Transport lotniczy, jak już wspomniano, stanowi najważniejszą gałąź transportu w przewozach turystycznych. Przyjazdy turystyczne na świecie tym rodzajem transportu zwiększyły się o 130%, porównując lata 2000 i 2016 (rysunek 4.20). Ponadto, od 2009 roku ich wielkość stale zwiększała się i w 2016 roku odnotowano blisko 650 mln przyjazdów.



Rysunek 4.20. Przyjazdy turystyczne transportem lotniczym na świecie [mln]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].

Przewozy turystyczne transportem lotniczym są popularne również w krajach UE. Tylko w siedmiu krajach, porównując lata 2012 i 2016, odnotowano spadek wyjazdów turystycznych, związanych z celem odpoczynku i rekreacji. Największe zmniejszenie ich liczby było w Chorwacji, Słowacji i Włoszech. Natomiast najwięcej wyjazdów turystycznych transportem lotniczym odbyło się w Niemczech (44 mln), Francji (18 mln) i Hiszpanii (16 mln). Z czego największy ich wzrost odnotowały takie kraje, jak: Rumunia, Polska, Belgia i Estonia (tabela 4.3).

Tabela 4.3. Przewozy turystyczne transportem lotniczym w UE [mln]

Kraj	Wyjazdy turystyczne		Pasażerski transport lotniczy	
	2012	2016	2012	2016
Austria	4,3	4,4	26,1	27,4
Belgia	3,2	4,9	26,2	30,2
Bułgaria	0,2	0,2	6,9	9,4
Chorwacja	0,6	0,3	5,5	7,5
Cypr	1,1	1,2	7,3	9,1
Czechy	1,9	1,6	11,9	13,8
Dania	5,1	5,0	26,7	32,9
Estonia	0,4	0,6	2,2	2,2
Finlandia	5,8	5,7	16,5	18,1
Francja	19,2	18,3	130,9	146,0
Grecja	0,6	0,8	32,1	45,5
Hiszpania	14,7	16,0	160,4	194,2
Holandia	7,5	8,0	55,9	70,6
Irlandia	4,9	5,7	23,6	32,7
Litwa	0,8	1,0	3,2	4,8
Luksemburg	0,6	0,7	1,9	3,0

Cd Tabela 4.3. Przewozy turystyczne transportem lotniczym w UE [mln]

Łotwa	0,5	0,5	4,8	5,4
Malta	0,3	0,4	3,7	5,1
Niemcy	40,8	43,9	180,3	201,5
Norwegia	-	9,3	35,2	38,3
Polska	3,5	5,5	21,9	32,3
Portugalia	1,1	1,5	27,9	40,6
Rumunia	0,2	0,5	9,7	15,2
Słowacja	0,9	0,6	1,6	2,2
Słowenia	0,3	0,4	1,2	1,4
Szwecja	-	6,8	30,6	36,1
Węgry	1,2	1,5	8,4	11,7
Wielka Brytania	45,6	-	203,5	249,1
Włochy	14,2	9,9	117,3	135,1

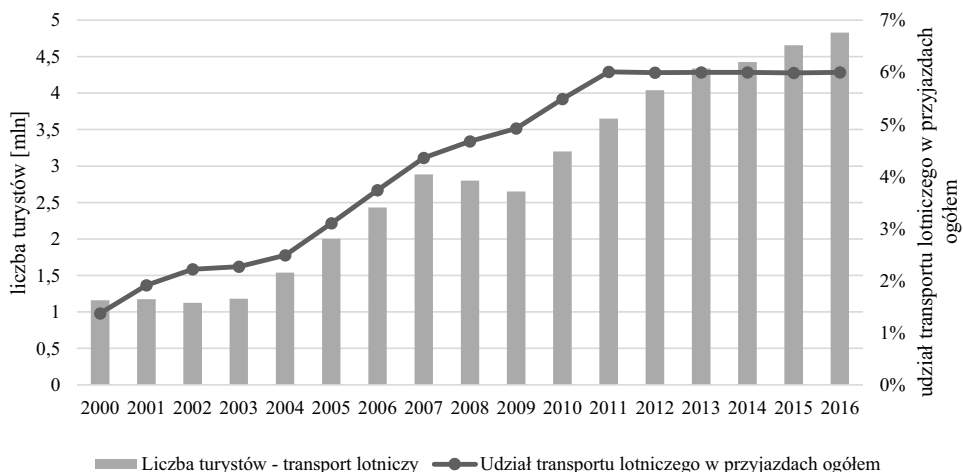
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [EUROSTAT 2018].

Analizując udział wyjazdów w całym pasażerskim transporcie lotniczym należy zauważyć, że średnio w krajach UE około 15% ruchu to wyjazdy związane z turystyką. Z czego największy ich udział w 2016 roku był w Słowenii (29%), Słowacji (27%) i Estonii (27%). Natomiast najmniejszy udział wyjazdów turystycznych w pasażerskim transporcie lotniczym był w takich krajach, jak: Bułgaria (2%), Grecja (2%), Rumunia (3%).

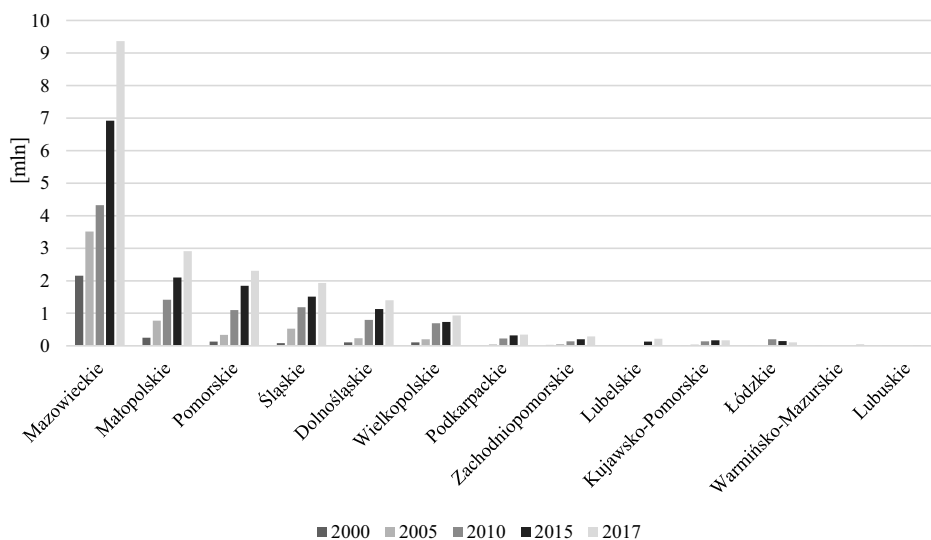
4.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce

Przyjazdy turystyczne transportem lotniczym do Polski w latach 2000-2016 miały tendencję wzrostową. Odnotowano ich spadek tylko w roku 2008 i 2009, na co w dużej mierze miał wpływ ekonomiczny kryzys gospodarczy. Za pozytywny wynik należy uznać wzrost udziałów transportu lotniczego w przyjazdach turystycznych ogółem z 1% w 2000 roku do 6%, utrzymujących się stale od 2011 roku (rysunek 4.21).

Na rysunku 4.22 przedstawiono przyjazdy pasażerów do polskich portów lotniczych ogółem w zestawieniu regionalnym. Niestety brakuje szczegółowych danych na temat przyjazdów pasażerów w celach turystycznych, ale zgodnie z danymi należy przypuszczać, że najwięcej tych przyjazdów odbywa się do województwa mazowieckiego. Łączne przyjazdy pasażerów w tym województwie zwiększyły się ponad czterokrotnie w latach 2000-2017.

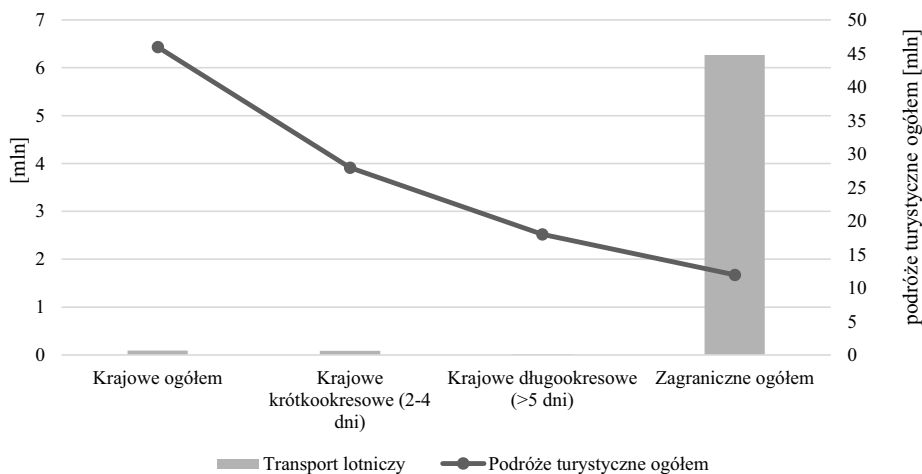


Rysunek 4.21. Przyjazdy turystyczne transportem lotniczym
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].



Rysunek 4.22. Przyjazdy pasażerów do polskich portów lotniczych według województw
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

Analizując podróże turystyczne mieszkańców Polski należy zauważyć, że transport lotniczy zdecydowanie dominuje w wyjazdach zagranicznych. Takich podróży w 2017 roku było ponad 6 mln (rysunek 4.23). Transport lotniczy wybierany był w przypadku ponad 50% podróży zagranicznych. Warto też zauważyć, że jego udział w tego rodzaju podróżach w latach 2014-2017 zwiększył się o 9% (tabela 4.4).



Rysunek 4.23. Podróże turystyczne mieszkańców Polski w wieku 15 lat lub więcej transportem lotniczym w 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [GUS 2018, s. 94].

Tabela 4.4. Udział transportu lotniczego w przewozach turystycznych według rodzaju podróży [%]

Rodzaj podróży turystycznej	2014	2015	2016	2017
Krajowe podróże długookresowe	0,1	0,2	0,2	0,1
Krajowe podróże krótkookresowe	0,2	0,3	0,2	0,3
Krajowe podróże ogółem	0,1	0,2	0,2	0,2
Podróże zagraniczne	43,5	46,2	48,3	52,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Charakterystyka krajowych.... 2015-2017].

W przypadku podróży krajowych, zarówno krótkookresowych i długookresowych udział transportu lotniczego stanowi marginalny udział, wynoszący zaledwie 0,2%. W 2017 roku w ponad 90 tys. podróży turystycznych krajowych wykorzystano środek transportu lotniczego, z czego około 84 tys. były to podróże krótkookresowe.

5. TRANSPORT WODNY W TURYSTYCE

5.1. Infrastruktura transportu wodnego

5.1.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego

Rzeki stanowią najstarsze szlaki komunikacyjne, a obecnie są podstawą liniowej infrastruktury transportu wodnego śródlądowego. Podstawowy jej podział wyróżnia drogi wodne naturalne i sztuczne. Drogi naturalne obejmują swobodnie płynące rzeki naturalne, uregulowane, rzeki skanalizowane oraz zbiorniki, takie jak: jeziora, zalewy, zatoki oraz morska strefa przybrzeżna. Drogi sztuczne natomiast to kanały żeglugowe budowane poza korytami rzek oraz zbiorniki sztuczne [Kulczyk i Winter 2003, s. 263-266].

Polska należy do krajów o bogatej sieci dróg wodnych w odniesieniu do krajów UE [EU in figures..., 2014; Rolbiecki i Wojewódzka-Król 2010]. Posiada korzystne warunki naturalne do rozwoju żeglugi śródlądowej, o czym świadczy relatywnie wysoki wskaźnik gęstości sieci dróg wodnych. Na 1000 km² powierzchni kraju przypada 11,6 km dróg żeglownych, co przewyższa średnią dla UE, gdzie wskaźnik ten wynosi 9,3 km/1000 km². Najwyższą gęstość sieci dróg wodnych mają: Holandia (121,6 km/1000 km²), Belgia (50,2 km/1000 km²), Finlandia (23,7 km/1000 km²), Niemcy (18,6 km/1000 km²), Węgry (15,5 km/1000 km²) oraz Luksemburg (14,2 km/1000 km²) [Skupień i in. 2016, s. 113]. Śródlądowe wodne drogi w Europie tworzą połączoną ze sobą sieć. Dokumenty unijne potwierdzają znakomite warunki w Polsce, żeby do tej sieci dołączyć, jednak po niezbędnej modernizacji.

Trzon polskiej sieci rzecznej stanowią rzeki Wisła i Odra z najważniejszymi dopływami, jednak ich naturalne warunki, zwłaszcza zmienność przepływów¹², nie ułatwiają rozwoju żeglugi śródlądowej. Dodatkowo drogi wodne mają zróżnicowane parametry i układ niedostosowany do współczesnych potrzeb [Arkuszewski i in. 1971; Szling i Winter 1988, Kulczyk i Winter 2003; Montwił i Barczak 2013]. Polska sieć śródlądowych dróg wodnych liczyła w 2017 roku 3654 km, a liczbę tę składały się:

- uregulowane rzeki żeglowne – 2417 km;
- jeziora żeglowne – 259 km;
- rzeki skanalizowane – 644 km;
- kanały żeglowne – 336 km.

Ekspluatowanych było 3363 km (92,1%) dróg żeglownych. Śródlądowe drogi wodne w zależności od klasy dzielą się na drogi wodne o znaczeniu regionalnym

¹² Długie okresy nieodpowiedniej głębokości, zamarzanie rzek w czasie zimy, zatory powodujące mielizny itp.

i międzynarodowym. Zostały one podzielone na siedem klas [Dz.U. 2002, poz. 685]: Ia, Ib, II, III (regionalne); IV, Va, Vb (międzynarodowe). Warto zaznaczyć, że jedynie 5,6% dróg żeglownych posiadało klasę dróg międzynarodowych tj. klasy IV i V (tabela 5.1).

Tabela 5.1. Drogi wodne śródlądowe żeglowne według klas w 2017 roku

Wyszczególnienie	Ogółem		Drogi wodne według klas o znaczeniu						
			regionalnym				międzynarodowym		
			Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb
	w km								
	w km	%							
Ogółem	3656	100	1079,7	892,6	1071,1	396,5	37,5	55,0	121,6
Rzeki żeglowne uregulowane	2417	66,11	757,7	755,4	691,4	115,1	--	--	96,7
Skanalizowane odcinki rzek	644	17,62	100,8	137,1	105,8	207,1	37,5	55,0	--
Kanaly	336	9,19	167,6	--	105,9	--	--	--	15,4
Jeziora żeglowne	259	7,08	53,6	--	168,0	--	--	--	9,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Woś 2006, s. 57, Wojewódzka-Król i Rolbiecki 2010].

Infrastruktura liniowa transportu wodnego śródlądowego była przez wiele lat zaniedbywana. Istniały, co prawda bardzo ciekawe plany jej rozwoju, do których należy np. projekt obwodnicy wodnej z lat 70., jednak pomysły te nie były realizowane. Brak niezbędnych inwestycji i zaniedbanie szlaków uczyniło szlaki nieużyteczne do celów komunikacyjnych. Podobnie jak w przypadku infrastruktury kolejowej, nastąpiło również kurczenie się wodnych dróg komunikacyjnych [Mindur 2010]. To doprowadziło do sytuacji, w której wykorzystanie dróg wodnego transportu śródlądowego w Polsce do transportu ładunków jest znikome, przede wszystkim ze względu na ich niskie parametry techniczne. Warto jednak podkreślić, że w tym można upatrywać szansy na rozwój różnych form aktywności turystycznej i rekreacyjnej przy ich wykorzystaniu. Śródlądowe drogi wodne w obsłudze ruchu turystycznego stanowią bowiem ważny instrument wzrostu gospodarczego rozwoju regionów położonych w ich sąsiedztwie. Często są to właśnie szlaki o bardzo niskich parametrach technicznych, niespełniających wymagań żeglugi międzynarodowej, ani nawet lokalnej [Mątwił i Barczak 2013, Kruczek 2008, Kacperczyk 2012].

Chęć turystyczno-rekreacyjnego użytkowania dróg wodnych śródlądowych stała się przesłanką do ich klasyfikacji. Europejska charakterystyka powstała w celu zapewnienia bezpieczeństwa i przewidywania warunków na wodzie. Istnieją 4 klasy rekreacyjnych dróg wodnych (tabela 5.2), które określają wielkość jednostki mogącej przepłynąć przez dany odcinek drogi wodnej.

Tabela 5.2. Klasyfikacja dróg wodnych o znaczeniu rekreacyjnym w Unii Europejskiej

Klasa drogi wodnej	Typ statku			Minimalna wysokość pod mostami
	Maksymalna długość (m)	Maksymalna szerokość (m)	Zanurzenie (m)	
RA *	5,50	2,00	0,50	2,00
RB **	9,50	3,00	1,00	3,25
RC ***	15,00	4,00	1,50	4,00
RD ****	15,00	4,00	2,10	30,00

* Małe jednostki: otwarte łodzie, łodzie motorowe, kajaki, łodzie wiosłowe, pontony, itp.,

** Małe i średnie łodzie kabinowe lub żaglowce kabinowe ze składanymi masztami,

*** Duże jachty motorowe,

**** Żaglowce, w których obniżenie masztu jest trudne lub niemożliwe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [European Recreational..., 2004].

Elementami nierozzerwalnie związanymi z liniową infrastrukturą wodną śródlądową ważną z punktu widzenia obsługi turystycznego transportu wodnego śródlądowego są obiekty sztuczne, do których zalicza się: jazy oraz śluzy: komorowe i windowe (podnośnie i pochylnie). Jazy to budowle hydrotechniczne stawiane w poprzek rzek bądź kanałów. Ich zadaniem jest piętrzenie, aby utrzymać stały poziom wód, co dalej niezbędne dla celów żeglownych oraz przeciwdziałania powodziom¹³ [Tołkacz 2010]. Jazy są bezpośrednimi obiektami, które tworzą sztuczne zbiorniki wodne. W Polsce jest 37 tam, a przykładem może Solina na rzece San, która tworzy Jezioro Solińskie (rysunek 5.1), Sulejów na Pilicy czy uruchomiona w 2005 roku Kuźnica Warężyńska na Czarnej Przemszy.



Rysunek 5.1. Tama Solina i Zalew Soliński

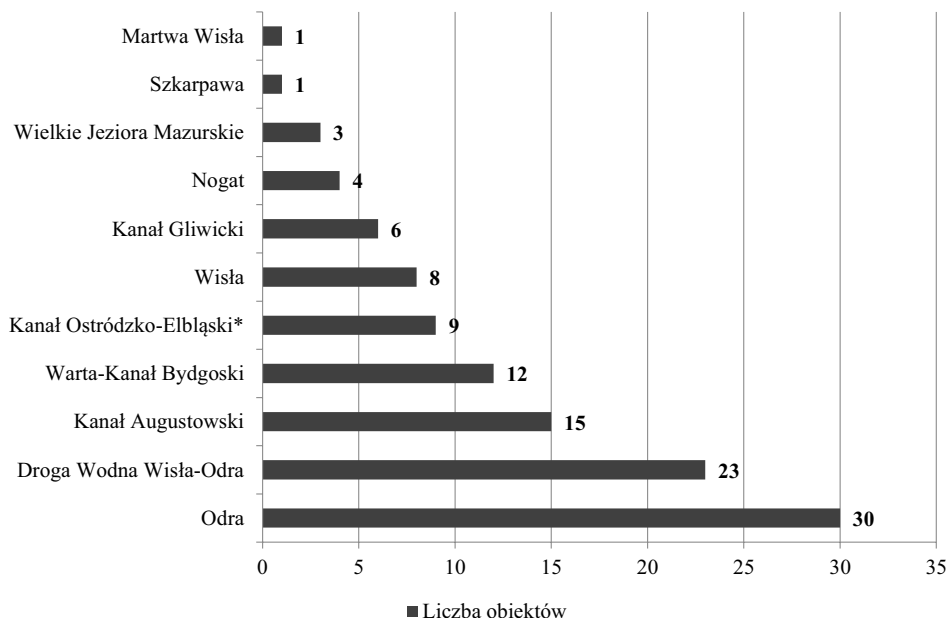
Źródło: [www.solina-czarter.pl, stan na dzień 12.01.2019].

Śluzy umożliwiają przemieszczanie się statków w każdym kierunku obowiązującym na drodze wodnej i pozwalają tym samym na pokonanie różnic poziomu wody przez jednostki

¹³ Jazy to także budowle, które stosuje się w celu zaopatrzenia w wodę oraz dla celów energetycznych.

pływające [Barański 2014]. Obiekty tego typu wznoszone są na kanałach żeglownych, rzekach (jako fragment jazu) oraz pomiędzy jeziorami¹⁴.

Podnośnie i pochylnie pełnią tę samą funkcję, co służy jednak różnią się konstrukcją i sposobem działania. W Polsce zlokalizowanych jest 111 śluz (rysunek 5.2), najwięcej (53) na Odrze oraz na drodze wodnej Wisła Odra (23 obiekty).



* w tym 5 pochylni

Rysunek 5.2. Śluzy w Polsce wg miejsca występowania

Źródło: opracowanie własne.

Unikalnym w skali Europy i świata jest zespół pięciu pochylni suchych (Buczyniec, Kąty, Oleśnica, Jelenie, Całuny) zlokalizowany na Kanale Elbląskim (rysunek 5.3).

Ciekawymi przykładami śluzy jest podnośnia Niederfinow w Niemczech ułatwiająca żeglugę śródlądową na Kanale Odra-Hawela (rysunek 5.4) czy też podnośnia Falkirk Wheel w Wielkiej Brytani łącząca Kanały Union z Forth and Clyde (rysunek 5.5). Obie, poza funkcje transportową, stanowią jednocześnie atrakcję turystyczną regionu.

¹⁴ http://www.wikiwand.com/pl/%C5%9AAluza_wodna [stan na dzień 3.01.2019].



Rysunek 5.3. Pochylnia sucha Bucznice

Źródło: [http://www.wikiwand.com/pl/Kanał_Elbląski, stan na dzień 7.01.2019].



Rysunek 5.4. Podnośnia statków Niederfinow

Źródło: [<https://grupabiwakowa.pl/podnosnia-statkow-niederfinow/>, stan na dzień 9.01.2019].



Rysunek 5.5. Podnośnia statków Falkirk Wheel

Źródło: [www.bryla.pl stan na dzień 9.01.2019].

Prawidłowe usługi świadczone przez infrastrukturę transportu wodnego śródlądowego dla celów rekreacyjnych zapewniają również elementy punktowe, które umożliwiają zatrzymanie się w czasie rejsu. W nich ma miejsce bezpieczny postój jednostek pływających, z jednoczesną gwarancją odpowiednich warunków sanitarnych, gastronomicznych oraz

dotatkowo noclegowych. Jednocześnie, można wyróżnić również aktywności turystyczno-rekreacyjne takie jak spływy tratwami, spływy kajakowe, podczas których brak zabudowanych przystani czy nieuregulowane koryta rzek stanowią dodatkowy atut [Lijewski i in. 2008; Bentkowska-Senator i Kordel 2008].

Elementy punktowe w transporcie wodnym śródlądowym istotne dla turystów dzieli się na: porty jachtowe (mariny), przystanie, pomosty i inne miejsca do cumowania. Porty jachtowe to miejsca przystosowane do przybijania, cumowania i postoju jachtów i innych niewielkich jednostek pływających. Ich obszar osłonięty jest najczęściej od strony otwartego akwenu falochronem w sposób naturalny lub sztuczny. Mariny oferują szeroki zakres usług począwszy od podstawowych takich jak możliwość przycumowania i podłączenia prądu do łódki, poprzez zaplecze sanitarne, gastronomiczne, zakwaterowanie, parkingi dla samochodów, stacje paliw itp. (rysunek 5.6).



Rysunek 5.6. Marina Brewers na rzece Connecticut, USA
Źródło: [<https://dcarbo.photoshelter.com> stan na dzień 30.01.2019].

Przystanie to mniejsze obiekty, które często nie oferują tak szerokiego wachlarza usług dla przybijających żeglarzy śródlądowych. Wyznacza się je również w osłoniętych miejscach na brzegach rzek, jeziorach czy wyspach. Pomosty i inne miejsca do cumowania tj. keje to obiekty należące do terenu, na których znajduje się pensjonat, hotel czy stanica

wodna, gospodarstwo agroturystyczne. Mogą występować również na terenach miejskich (rysunek 5.7).



Rysunek 5.7. Miejsce do cumowania na szlaku kajakowym Krutyni

Źródło: fotografia własna A. Góreckiej.

Miejscami do cumowania też zagospodarowane nabrzeża rzek, z których korzystają turyści wodni oraz osoby, które nie uprawiają rekreacji wodnej, ale inne aktywności np. jazda na rowerze, spacer, jazda na rolkach (rysunek 5.8).



Rysunek 5.8. Nabrzeże rzeki Sarthe w Angers, Francja

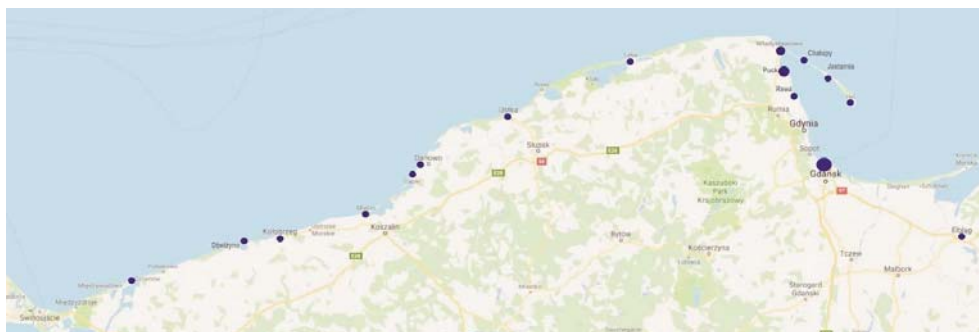
Źródło: fotografia własna A. Góreckiej.

W Polsce nie są prowadzone zbiorcze statystyki i dokładna inwentaryzacja niewielkich obiektów na szlakach śródlądowych, ze względu na wielkie rozdrobnienie. Są one

opisywane lub oznaczone jedynie na mapach żeglarskich czy w przewodnikach poszczególnych szlaków wodnych. Jeśli chodzi zaś o mariny, jest ich 15 i zlokalizowane są w: Giżycku, Mikołajkach, Pisz, Rucianym-Nidzie, Rynie, Sztynorcie, Tczewie, Węgorzewie, Wrocławiu, Bydgoszczy, Krapkowicach, Ślesinie, Grudziądzu i Koronowie.

5.1.2. Infrastruktura transportu morskiego

Infrastrukturę liniową transportu morskiego stanowią naturalne i sztuczne trasy komunikacji morskiej na otwartych oceanach, morzach przybrzeżnych i śródładowych, naturalne drogi wodne między morzami i oceanami tj. cieśniny, naturalne kanały morskie, sztuczne drogi morskie tj. kanały, morza zamknięte oraz kanały morsko-rzeczne. Ze względu na obsługę ruchu turystycznego najważniejsze są jednak elementy punktowe tj. nabrzeża w portach morskich przeznaczone do obsługi osób podróżujących statkami pasażerskimi jak również mariny morskie. Nad polskim morzem powstało wiele portów jachtowych. Są nowoczesnie wyposażone i stanowią dobre zaplecze dla turystów żeglujących wzdłuż polskiego wybrzeża. Najbardziej znane i uczęszczane są mariny w dużych miastach portowych, jak Gdańsk czy Gdynia, ale jest ich wiele w mniejszych miejscowościach wypoczynkowych, gdzie często powstają na bazie portów rybackich¹⁵ (rysunek 5.9).



Rysunek 5.9. Mariny na Polskim wybrzeżu

Źródło: opracowanie własne.

5.2. Środki transportu wodnego śródładowego i morskiego

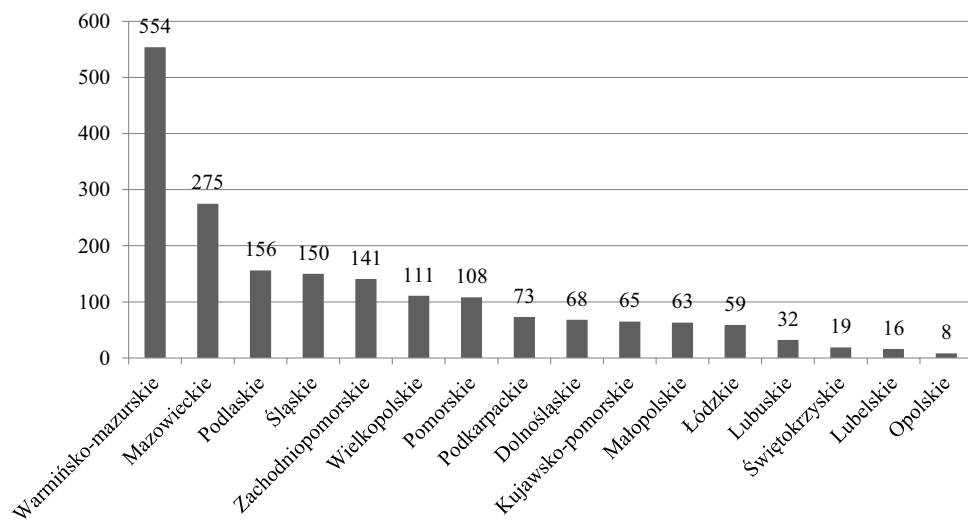
Do środków transportu śródładowego wykorzystywanych w turystyce wodnej wykorzystuje się:

- małe jednostki, takie jak otwarte łodzie, łodzie motorowe, kajaki, łodzie wiosłowe, pontony;

¹⁵ <http://nordi.pl/atracje/mariny/> [stan na dzień 25.04.2019].

- małe i średnie łodzie kabinowe lub żaglowce kabinowe ze składanymi masztami;
- duże jachty motorowe;
- żaglowce, w których obniżenie masztu jest trudne lub niemożliwe.

W 2018 roku w Polsce, w rejestrze jachtów śródlądowych żaglowych przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji (rysunek 5.10), łącznie zarejestrowanych było 1899 jednostek, z których największa liczba znajdowała się w województwie warmińsko-mazurskim i mazowieckim.



Rysunek 5.10. Liczba jachtów śródlądowych żaglowych do uprawiania sportu lub rekreacji zarejestrowanych w PZZ w latach 2013-2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Polskiego Związku Żeglarskiego 2014-2019].

W turystycznym transporcie morskim, poza żaglowcami wykorzystywane są również motorowe statki wycieczkowe. Największe na świecie są zdolne pomieścić ponad 5 tys. osób, i oferują na swoim pokładzie pełen zakres usług turystycznych (rysunek 5.11). W 2018 roku na świecie łącznie zarejestrowanych było 341 morskich statków przeznaczonych do transportu pasażerów. W Polsce w 2018 roku operowało 12 statków pasażerskich, 2 pasażerskie katamarany oraz jedna jednostka będąca baza nurkową [Rejestr Statków..., 2019].



Rysunek 5.11. Przykład statku wycieczkowego, Kotor, Czarnogóra

Źródło: fotografia własna A. Góreckiej.

5.3. Ekonomia przewozów turystycznych transportem wodnym

5.3.1. Realizatorzy przewozów turystycznych transportem wodnym

Celem żeglugi jest przewóz pasażerów statkami, w celach zarobkowych przez wody morskie i śródlądowe. W 2018 roku liczba statków floty przybrzeżnej w Polsce wynosiła 31 z 5630 miejscami pasażerskimi. Najwięcej statków pasażerskich występowało w województwie pomorskim. Przewozy pasażerskie stanowią znikomy odsetek ogólnego transportu ludzi, a to ze względu na długi czas podróży (tabela 5.3).

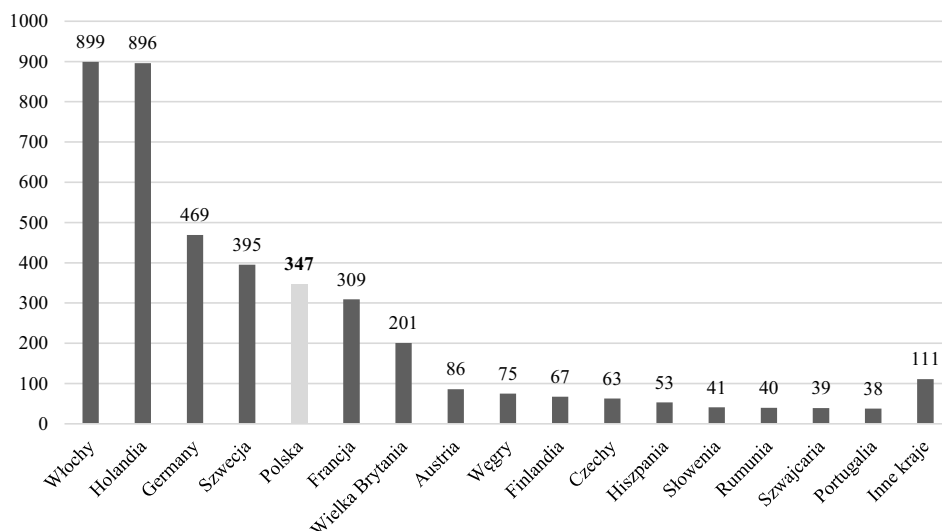
Tabela 5.3. Przybrzeżna flota transportowa w Polsce w 2017 roku

Wyszczególnienie	Polska	Województwo pomorskie	Województwo zachodniopomorskie
Liczba statków pasażerskich	31	24	7
Miejsca pasażerskie	5 630	4 604	1 026

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2019].

Według Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 roku w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej, Dz. U. 2003 nr 39 poz. 340, Art. 33 ust.2, przewoźnik żeglugi śródlądowej – osoba, która w imieniu właściciela przewozu międzybrzegowego wykonuje funkcje związane z eksploatacją promu (łodzi przewozowej), odpowiadając za przewożone osoby, pojazdy i inny ładunek. Patent

żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej uprawnia do kierowania promem lub łodzią przewożącą bez napędu mechanicznego.



Rysunek 5.12. Liczba firm żeglugi śródlądowej w transporcie pasażerskim w krajach europejskich

Źródło: [Annual Report 2018, s. 73].

Z danych raportu „Inland Navigation in Europe. Market Observation” wynika, że najwięcej firm żeglugi śródlądowej w transporcie pasażerskim w 2017 roku było we Włoszech (rysunek 5.12). Tylko 42% wszystkich firm żeglugowych żeglugi śródlądowej znajduje się w krajach nadreńskich, 6% jest zarejestrowanych w krajach naddunajskich, a 52% w Szwecji, Polsce, Wielkiej Brytanii, Finlandii, Czechach, Hiszpanii itd. Wyjaśnia to fakt, że definicja Eurostatu dla żeglugowej firmy żeglugowej żeglugi śródlądowej obejmuje firmy działające na rzekach i jeziorach. Statystycznie nie ma rozróżnienia pomiędzy transportem pasażerskim rzeczonym a jeziornym. W szczególności Włochy, Szwajcaria, Szwecja, Austria i Niemcy to kraje z dużą liczbą jezior i wieloma statkami pasażerskimi, które oferują jednodniowe wycieczki lub regularne usługi na tych jeziorach [Annual Report 2018, s. 73].

Usługi transportu śródlądowego świadczą przedsiębiorstwa zwane na północy Europy białą flotą, do której należą jednostki pływające jak małe statki pasażerskie typu barki, promy, katamarany itp. Podstawowymi zadaniami przedsiębiorstw białej floty są [Piwowski 1989]:

- organizowanie rejsów wycieczkowych po akwenach portowych np. Gdynia, Hamburg, Rotterdam, Szczecin lub do obcych portów np. do Rønne na Bornholmie czy Trellegorg w Szwecji;

- utrzymywanie liniowych połączeń pasażerskich pomiędzy nadmorskimi miejscowościami Szczecin – Świnoujście, Gdynia – Hel, Solina – Polańczyk itp.;
- utrzymywanie regularnych połączeń oraz organizowanie przejazdów po zalewach, rzekach, kanałach śródlądowych oraz dużych jeziorach np.: na trasie Elbląg–Krynica Morska–Frombork, po Dunaju, po Wiśle w Warszawie itp.;
- organizowanie rejsów spacerowych (przejażdżki w morze z Ustki, Darłowa, Łeby);
- utrzymywanie połączeń promowych;
- organizowanie rejsów umożliwiających zakupy w sklepach wolnocłowych znajdujących się na statku (trasy Gdańsk–Bałtyjsk Elbląg–Kalininograd, Altwarp–Nowe Warpno);
- czarterowanie statków oraz organizowanie konferencji, imprez, rejsów okolicznościowych.

Transport wodny jest również atrakcją turystyczną dla turystów. W Polsce osoby zainteresowane taką formą odpoczynku mogą wykupić rejsy statkami pasażerskimi np. po rzece Bug w Klepaczewie, po Gwdzie w Pile, po Kanale Augustowskim w Augustowie, po Kanale Elbąskim w Elblągu, po Narwi w Pułtusku, po Odrze w Wrocławiu, po Pisie w Piszcu, po Prośnie w Kaliszu, po Warcie w Poznaniu, po Wiśle w Warszawie. Ponadto, można również wybrać się na spływ tratwami lub kajakami po rzece Biebrzy w Sztabinie (województwo podlaskie).

5.3.2. Koszty i ceny w transporcie wodnym

Na koszty transportu morskiego wpływ ma wiele czynników. Przykładowo wymieniane są następujące aspekty: czynniki geograficzne, ubezpieczenie transportu, wymagania specjalne transportu, liczba linii morskich, efektywność portów [Clark i inni 2004]. Sa'nchez i inni [2003] zwracają uwagę na znaczenie infrastruktury portowej i jej wydajności. Marti'nez-Zarzoso i inni [2003] stwierdzili, że koszty transportu wzrastają wraz z dłuższymi odległościami i słabą infrastrukturą. Istnieje obszerna literatura na temat relacji między wielkościami handlu a kosztami transportu, jednakże nie jest szeroko omawiana analiza kosztów transportu pasażerskiego.

Koszty klasyfikowane mogą być według różnych kryteriów. Najogólniejszym podziałem kosztów transportu morskiego wydaje się być ten zaproponowany przez Stopforda [2009, s. 221]:

- koszty operacyjne - obejmują wydatki związane z bieżącą eksploatacją statków (np. koszty załogowe, koszty materiałów i zapasów, koszty ubezpieczenia);

- okresowe koszty utrzymania - wynikają z konieczności utrzymania statku w zdatności żeglugowej (np. koszty przeglądów, koszty remontów klasowych);
- koszty podróży - związane są z realizowaną podróżą (np. koszty paliwa, opłaty portowe, opłaty kanałowe);
- koszty kapitałowe - wynikają ze sposobu finansowania statku (np. amortyzacja, odsetki od kredytów, raty leasingowe).

Ze względu na zależność kosztów od wielkości produkcji, koszty w transporcie morskim można sklasyfikować jako:

- koszty stałe - ponoszone przez przewoźnika niezależnie od liczby przewiezionych pasażerów i długości wykonanej trasy;
- koszty zmienne (inaczej koszty podróży) - dotyczą konkretnej usługi przewozowej.

W tabeli 5.4 przedstawiono przykładowe koszty stałe i zmienne, z podziałem na koszty podróży.

Tabela 5.4. Struktura kosztów w transporcie morskim

Kategoria	Koszty
Koszty stałe	Koszty kapitału: – amortyzacja statku – koszty finansowania kredytów – inne koszty finansowe Koszty bieżące lub stałe koszty operacyjne: – załoga – konserwacja i naprawy – ubezpieczenie – koszty administracyjne – koszty proporcjonalne
Koszty podróży	– Zużycie paliwa - koszty nieproporcjonalne – koszty portu – opłaty za przejazd – inne

Źródło: [Polo 2012, s. 22, Roman i Baran 2018, s. 51].

W żegludzie morskiej występuje ścisła zależność między kosztami całkowitymi a wielkością statków. Koszty operacyjne, koszty kapitałowe i paliwa rosną nieproporcjonalnie wraz ze wzrostem jednostek, co wpływa na regresję kosztów jednostkowych. Jest to powodem utrzymującej się tendencji do budowy coraz to większych, pod względem możliwości przewozowych statków, np. obsługujących rejsy wycieczkowe [Urbanyi-Popiołek 2013, s. 83].

Transport wodny odpowiedzialny jest także za generowanie kosztów zewnętrznych. Do kosztów tych należy zaliczyć głównie: koszty środowiskowe (hałas i zanieczyszczenie powietrza głównie w portach, zanieczyszczenie wody), koszty zajęcia terenu (związane

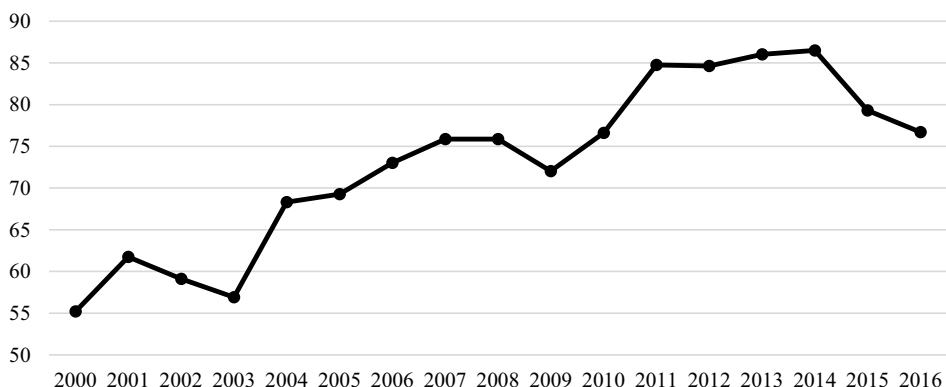
z rozbudową infrastruktury portowej), zmiany klimatyczne [Puławska 2008, s. 48]. Według danych za 2012 rok żegluga śródlądowa była odpowiedzialna jedynie za 0,3% kosztów zewnętrznych w Europie [Urbanyi-Popiołek 2013, s. 43]. Stanowi więc go jednym z najkorzystniejszych środków transportu pod tym względem.

W transporcie wodnym, podobnie jak w innych rodzajach transportu, mechanizm kształtowania cen oparty jest na dwóch metodach - umownych i taryfowych. W metodzie umownej podstawą ustalenia ceny jest przeprowadzona kalkulacja konkretnej usługi transportowej. Może to dotyczyć np. wynajmu statku dla konkretnej liczby osób na kilka dni. W transporcie wodnym popularne są ujednoczone stawki jednostkowe, które mają charakter cen odpowiadających przeciętnym warunkom i kosztom produkcji tych usług. Podaje się do publicznej wiadomości cenę za wykonanie określonych usługi transportowej wraz z postanowieniami, które określają zasady jej stosowania i obliczania opłat. Takim przykładem może być zakup biletu na prom dla jednej osoby w relacji Giżycko-Mikołajki.

5.4. Przewozy turystyczne transportem wodnym

5.4.1. Przewozy turystyczne w Europie i na świecie

Transport wodny stanowi niewielki udział w światowych przewozach turystycznych. Przyjazdy turystyczne na świecie tym rodzajem transportu zwiększyły się o blisko 40%, porównując lata 2000 i 2016 (rysunek 5.13). Jednakże od 2014 do 2016 roku obserwowany był duży spadek korzystania z transportu wodnego w celach turystycznych. W 2016 roku przyjazdy turystyczne kształtowały się na poziomie około 76 mln, gdzie w 2014 roku ich wartość wynosiła o blisko 10 mln więcej.



Rysunek 5.13. Przyjazdy turystyczne transportem wodnym na świecie [mln]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].

Przewozy turystyczne transportem wodnym w krajach UE przedstawiono w tabeli 5.5. Najwięcej, tego rodzaju środkiem transportu, przewozów w 2016 roku było w Finlandii (około 3,7mln), Niemczech (około 2,9 mln) Szwecji (około 1,5 mln) i Hiszpanii (około 1,4 mln).

Tabela 5.5. Przewozy turystyczne transportem wodnym w UE [tys.]

Kraj	2012	2016
Austria	-	44,4
Belgia	149,5	102,5
Chorwacja	202,8	76,9
Cypr	42,1	25,7
Dania	263,0	485,5
Estonia	370,5	263,1
Finlandia	3796,1	3 750,6
Francja	978,3	795,6
Grecja	978,3	1 054,1
Hiszpania	1270,2	1 432,2
Holandia	407,5	346,9
Irlandia	405,4	306,7
Litwa	50,1	49,2
Luksemburg	13,0	8,4
Łotwa	120,5	86,9
Malta	215,6	277,5
Niemcy	3366,7	2 976,5
Norwegia	-	816,1
Polska	-	217,3
Portugalia	55,8	57,6
Rumunia	-	235,6
Słowenia	26,1	-
Szwecja	-	1 460,1
Wielka Brytania	4886,7	-
Włochy	1971,0	1 321,0

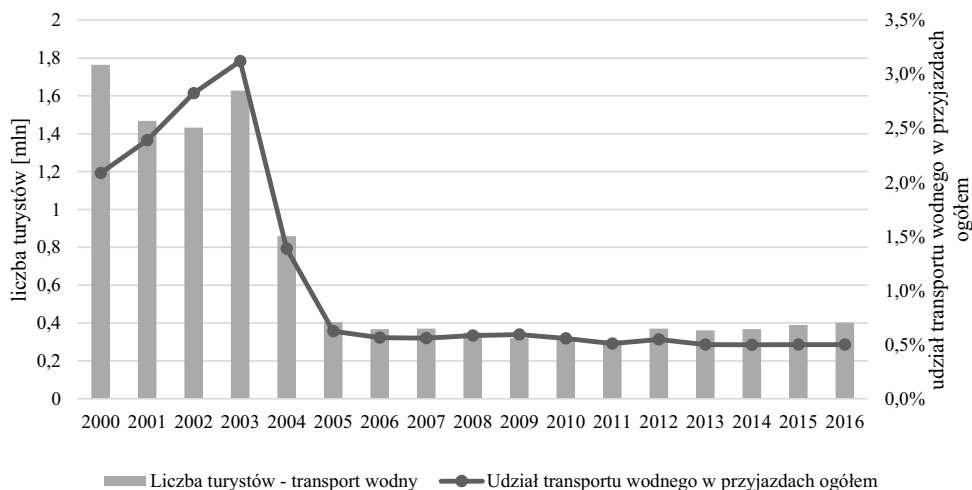
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [EUROSTAT 2018].

Polska w zastawieniu, z wynikiem 0,2 mln przewozów, odbiega znacząco od średniej dla krajów UE, wynoszącej 0,7 mln. W przypadku tylko pięciu krajów UE nastąpił wzrost liczby przewozów turystycznych transportem wodnym. Porównując lata 2012 i 2016 to ich największy wzrost odnotowały takie kraje, jak: Dania, Malta i Hiszpania.

5.4.2. Przewozy turystyczne w Polsce

Przejazdy turystyczne w Polsce z wykorzystaniem transportu wodnego od 2004 roku zmniejszyły się znacząco (rysunek 5.14). W latach 2005-2016 wynosiły tylko około 0,3-0,4 mln, co stanowiło w przybliżeniu zaledwie 0,5% wszystkich przyjazdów turystycznych.

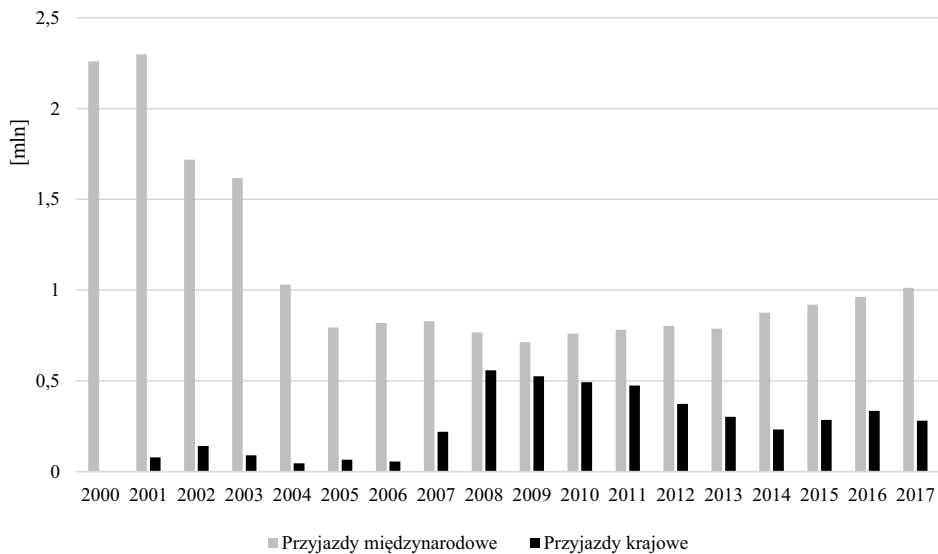
Należy zauważyć istotne zmiany w ruchu pasażerów w polskich portach morskich. W latach 2000-2006 były to prawie wyłącznie przyjazdy międzynarodowe, które z roku na rok miały tendencję spadkową. Od 2007 znacząco zwiększyły się przyjazdy krajowe, a przyjazdy międzynarodowe wahały się w granicach 0,7-1 mln (rysunek 5.15).



Rysunek 5.14. Przyjazdy turystyczne transportem wodnym

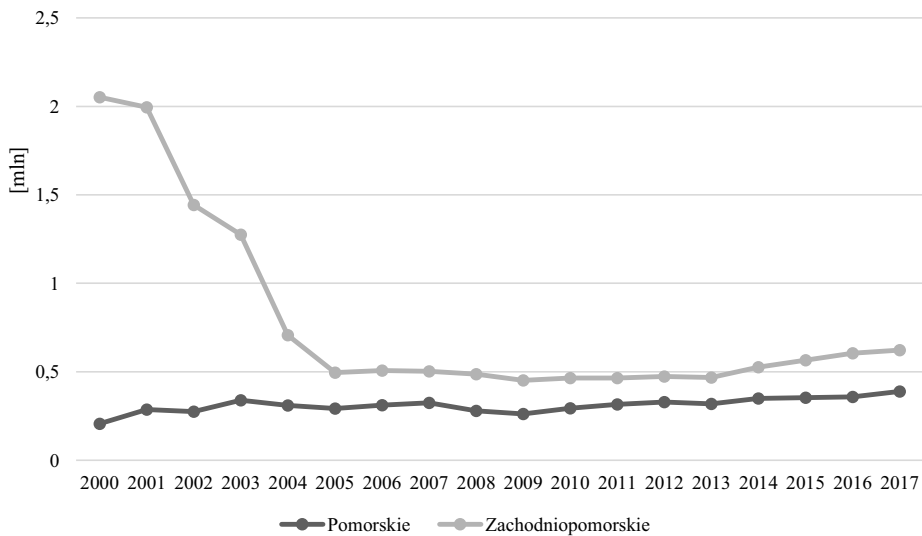
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [UNWTO 2001-2018].

W ujęciu regionalnym najwięcej przyjazdów międzynarodowych do polskich portów morskich było w województwie zachodniopomorskim. Jednakże od 2005 roku przewaga liczby pasażerów w tym województwie względem województwa pomorskiego jest niewielka, wynosząca około 0,2 mln (rysunek 5.15). W przypadku przyjazdów krajowych od 2006 roku zdecydowanie najwięcej pasażerów korzystało z portów zlokalizowanych w województwie pomorskim. Liczba pasażerów w portach województwa warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego kształtowała się na niższym poziomie. W 2017 roku było to około 260 tys., 22 tys. i 0,4 tys. odpowiednio dla województwa pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego (rysunek 5.16).



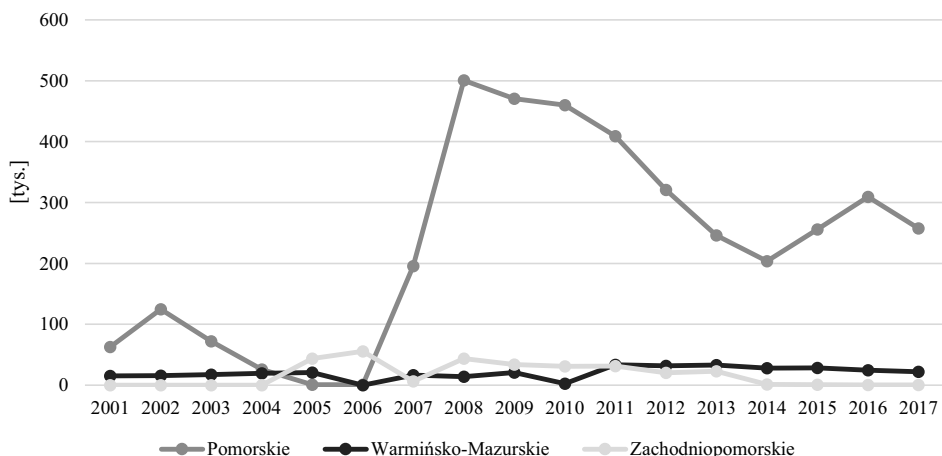
Rysunek 5.15. Ruch pasażerów w polskich portach morskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].



Rysunek 5.16. Przyjazdy międzynarodowe do polskich portów morskich według województw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].



Rysunek 5.17. Przyjazdy krajowe do polskich portów morskich według województw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

W tabeli 5.6. przedstawiono udział transportu wodnego w przewozach turystycznych w Polsce według rodzaju podróży. Należy zauważyć, że transport wodny ma niewielki udział w podróżach krajowych, zarówno krótkookresowych, jak i długookresowych. Jego udział w latach 2014-2016 wynosił tylko 0,1% wszystkich przewozów turystycznych.

Tabela 5.6. Udział transportu wodnego w przewozach turystycznych według rodzaju podróży [%]

Rodzaj podróży turystycznej	2014	2015	2016	2017
Krajowe podróże długookresowe	0,1	0,1	0	0
Krajowe podróże krótkookresowe	0,1	0,2	0,1	0
Krajowe podróże ogółem	0,1	0,1	0,1	0
Podróże zagraniczne	1,7	1,7	1,7	1,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [Charakterystyka krajowych.... 2015-2017].

W przypadku podróży zagranicznych udział transportu wodnego w przewozach turystycznych również jest marginalny. W 2017 roku udział ten nieznacznie zwiększył się w porównaniu do lat 2014-2016. Taka tendencja prawdopodobnie będzie utrzymywała się w przypadku podróży zagranicznych.

6. TRANSPORT ROWEROWY W TURYSTYCE

6.1. Infrastruktura transportu rowerowego

W literaturze przedmiotu oraz zgodnie z istniejącymi przepisami wyróżnia się następujące liniowe obiekty, które mogą być wykorzystywane do uprawiania turystyki rowerowej (tabela 6.1): drogi publiczne, drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, drogi leśne, drogi publiczne na obszarach leśnych oraz drogi i ścieżki na terenach chronionych [Ciszewska i in. 2014].

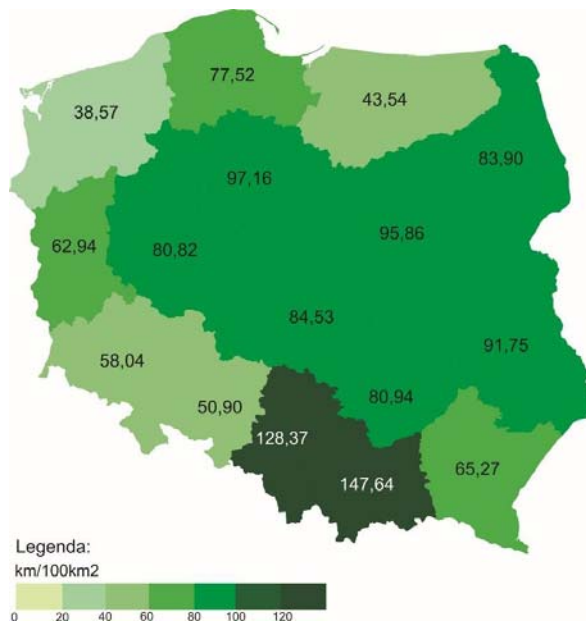
Tabela 6.1. Obiekty infrastruktury liniowej wykorzystywane do uprawiania turystyki rowerowej

Rodzaj drogi	Przepis prawny odnoszący się do rowerzystów	Podmiot zarządzający
Drogi publiczne	Ustawa o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19 poz.114 z późn. zm.) Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 z późn. zm.)	Dla dróg krajowych – GDDKiA Dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa Dla dróg powiatowych – zarząd powiatu Dla dróg gminnych – zarząd gminy
Drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów	Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 z późn. zm.)	jw.
Drogi leśne, drogi publiczne na obszarach leśnych	Ustawa o lasach (Dz.U. z 2011 r. Nr12 poz. 59 z późn. zm.)	Lasy Skarbu Państwa Lasy Prywatne - właściciel
Drogi i ścieżki na terenach chronionych	Ustawa o ochronie przyrody (Dz.U. z 2009 r. Nr 151 poz. 1220 z późn. zm.)	Park Narodowy – dyrektor Parku Narodowego Rezerwat przyrody – dyrektor Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska Pozostałe formy ochrony – zarządy dróg

Źródło: [Ciszewska i in., 2014, s. 9].

W przypadku wykorzystania dróg publicznych do uprawiania turystyki rowerowej poza obszarami dużych miast, najbardziej pożądane wydają się być drogi powiatowe i gminne o powierzchni twardej jak też utwardzonej, ze względu na fakt, że charakteryzują się stosunkowo małym natężeniem ruchu samochodowego [Stinson i Bhat 2003]. Przez kraje europejskie w roku 2013 łącznie przebiegało ponad 5,1 mln kilometrów dróg o charakterze lokalnym [Nicodème i in. 2017], a największy ich udział był we Francji (20,39%) i Hiszpanii (12,35%). Jeśli chodzi o gęstość sieci dróg lokalnych w Europie to na pierwszym miejscu uplasowała się Czarnogóra (1494,3 km/100km²), a po niej Belgia (459,31 km/100km²), Dania (326,12 km/100km²) oraz Holandia (321,11 km/100km²).

Drogi lokalne w Polsce stanowią 7,68% dróg europejskich tej samej rangi, a wewnątrz kraju występuje dysproporcja, jeśli chodzi o ich rozmieszczenie (rysunek 6.1).



Rysunek 6.1. Gęstość dróg lokalnych w Polsce wg województw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [BDL 2018].

Chęć wykorzystania dróg publicznych do uprawiania turystyki rowerowej zależy w znacznym stopniu od walorów przyrodniczych czy antropogenicznych terenu, przez który przebiegają. Przez szczególnie atrakcyjne obszary wytycza się rowerowe szlaki turystyczne, tj. liniowe, oznakowane elementy infrastruktury, które umożliwiają poruszanie się rowerem po terenie, umożliwiając dotarcie do atrakcji turystycznych. Rowerowy szlak turystyczny może przebiegać wzdłuż dróg publicznych, drogami dla rowerów, jak i innymi drogami np. drogami gruntowymi czy drogami leśnymi oraz na wałach przeciwpowodziowych.

W Europie wytyczono 14 głównych szlaków rowerowych o łącznej długości 83 983km wchodzących w skład projektu EuroVelo oznaczonych na tablicach informacyjnych dla turystów symbolem „R”. Przez Polskę przebiega 6 odcinków: R-2, R-4, R-9, R-10, R-11 oraz R-13 (rysunek 6.2).

Wytyczono również sieć Zielonych Szlaków (z ang. Greenways), których głównym celem jest umożliwienie niezmotoryzowanym turystom poznania walorów przyrodniczych i antropogenicznych regionów, przez które przebiegają. Szlaki poprowadzone zostały wzdłuż historycznych dróg handlowych, naturalnych granic terenu np. rzek czy kolei [Deklaracja z Sorpon, 2006; Deklaracja z Lille, 2000]. W Polsce wytyczono odcinek rowerowego szlaku dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego Greenways Kraków-Morawy-Wiedeń - cały ten szlak

liczy 780 km, Podlaski Szlak Bociani, Szlak Naszyjnik Północy, Szlak Odry, Szlak Dobrego Wojaka Szwejka (rysunek 6.3).



- | | |
|---|---|
| 1: Szlak Wybrzeżem Atlantyku – 8 186 km | 8: Szlak Śródziemnomorski – 5 888 km |
| 2: Szlak Stolic – 5 500 km | 9: Szlak Bałtyk-Adriatyk – 1 930 km |
| 3: Szlak Pielgrzymów – 5 122 km | 10: Szlak Wokół Bałtyku – 7 980 km |
| 4: Szlak Europy Centralnej – 4 000 km | 11: Szlak Europy Wschodniej – 5 984 km |
| 5: Via Romea Francigena – 3 900 km | 12: Szlak Wokół Morza Północnego – 5 932 km |
| 6: Szlak Atlantyk – Morze Czarne – 4 448 km | 13: Szlak Żelaznej Kurtyny – 10 400 km |
| 7: Szlak Słońca – 7 409 km | 15: Szlak Renu – 1 320 km |

Rysunek 6.2. Schemat przebiegu europejskich szlaków rowerowych Eurovelo

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.eurovelo.com stan na dzień 15.06.2019].

Zielone Szlaki to przykład infrastruktury rowerowej, która pełni szereg funkcji. Przede wszystkim promuje niezmotoryzowane formy transportu, przyczyniając się tym samym do rozwoju transportu zrównoważonego (trwałego) zarówno w miastach jak i na terenach wiejskich, wskazuje możliwości prowadzenia zdrowego trybu życia propagując rekreację, wypoczynek i uprawianie sportu. Niewątpliwie równie ważną funkcją jest wkład w rozwój gospodarki poprzez wspieranie lokalnej przedsiębiorczości w postaci punktów gastronomicznych, miejsc noclegowych, usług przewodnickich, izb regionalnych, galerii itp. [Blázquez i Sarrión 2014].



- Bursztynowy Szlak Budapeszt-Gdańsk (na odcinku Kraków-Gdańsk – projektowany)
- Szlak Dobrego Wojaka Szwejka
- Szlak Naszyjnik Północy
- Podlaski Szlak Bociani
- Szlak Odry
- Fragment Szlaku Kraków-Morawy-Wiedeń
- Szlak Karpaty Wschodnie
- Łącznik
- Szlak Dziedzictwo Wschodu (projektowany)

Rysunek 6.3. Schemat Zielonych Szlaków Rowerowych w Polsce
 Źródło: www.greenways.org.pl [stan na dzień 05.06.2019].

Wzdłuż szlaków rowerowych, zwłaszcza poza terenami miejskimi, powinny być zlokalizowane obiekty i urządzenia, które ułatwiają podróżowanie. Obiekty i punkty gastronomiczne, miejsca piknikowe, sklepy spożywcze, toalety, miejsca naprawy rowerów powinny być usytuowane nie rzadziej, niż co 15-30 km. Przy każdym znajdować się muszą stojaki rowerowe, które pozwolą w sposób bezpieczny przechować rowery. Warto zwrócić uwagę, że elementy wyposażenia powinny komponować się z krajobrazem i współgrać z miejscową architekturą (rysunek 6.4.).

Obiekty noclegowe powinny być na szlakach nie rzadziej niż co 50 km. Dodatkowo warto zaznaczyć, że szlaki rowerowe muszą być skomunikowane z obiektami dalekobieżnego transportu zbiorowego w odległości nie większej niż 150 km, oraz znacznie bliżej z punktami transportu lokalnego i regionalnego. Wszystkie obiekty należy wskazać na mapach szlaku rowerowego, a informacja o nich powinna być też zamieszczona w Internecie [Kopta 2010].



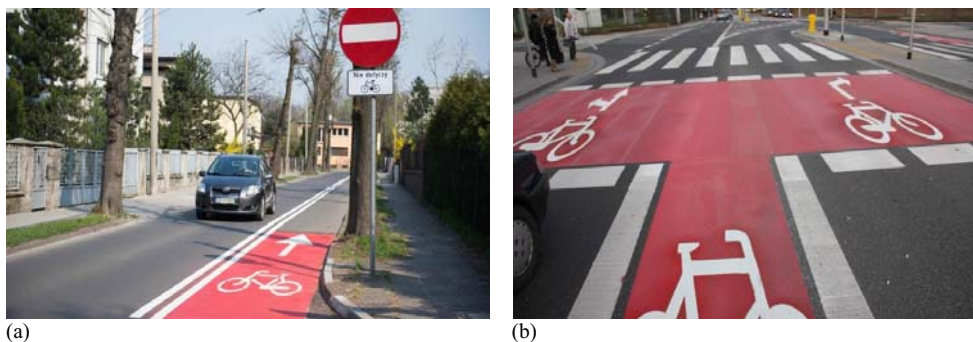
Rysunek 6.4. Przykład stojaka na szlaku rowerowym w Dolomitach, Włochy
Źródło: fotografia własna A. Góreckiej.

6.2. Transport rowerowy w mieście

Na początku tej części opracowania warto podkreślić, że transport rowerowy w miastach jest częścią miejskiego systemu transportowego, który służyć ma przede wszystkim poprawie mobilności mieszkańców. Głównymi użytkownikami są więc osoby zamieszkujące miasta, aglomeracje czy metropolie. Oczywistym jest fakt, że jeśli miasto jest atrakcyjne turystycznie, odwiedzane licznie przez turystów, system rowerów miejskich może służyć również im. W tym kontekście prowadzone będą rozważania dotyczące turystyki rowerowej w miastach.

Jeśli chodzi o infrastrukturę transportu rowerowego, to występuje tu szereg obiektów, których często nie spotyka się na terenach niezurbanizowanych. Podstawą infrastruktury są niezmiennie drogi publiczne oraz drogi rowerowe, w miastach zwane ścieżkami rowerowymi, tj. wydzielone pasy terenu przeznaczone dla ruchu rowerowego. Obiekty powinny być oznaczone właściwymi znakami drogowymi i oddzielone od innych dróg tego samego ciągu komunikacyjnego konstrukcyjnie lub z wykorzystaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu

drogowego. Wydzielona droga rowerowa jest fizycznie oddzielona od jezdni i stanowi część pasa drogowego lub biegnie niezależnie od niego. Następnie, w miastach wyróżnia się pasy rowerowe, a więc jednokierunkowe drogi rowerowe w formie podłużnego pasa w jezdni, które są zwykle oznaczone znakami poziomymi i służą wyłącznie dla ruchu rowerowego. Kontra pasy umożliwiają ruch rowerów w stronę przeciwną do ruchu samochodowego na danym odcinku drogi, ponieważ znajdują się w jezdni ulicy jednokierunkowej po jej lewej stronie (rysunek 6.5a). Sieć dróg rowerowych połączona jest ze sobą infrastrukturalnymi obiektami punktowymi.



Rysunek 6.5. Przykłady kontra-pasa (a) i śluzy rowerowej (b)
Źródło: [<http://warszawa.wyborcza.pl> stan na dzień 20.06.2019].

Śluza rowerowa to oznakowany obszar na wlocie skrzyżowania wyposażonego w sygnalizację świetlną (rysunek 6.5b). Strefa ta znajduje się przed linią zatrzymań dla samochodów i umożliwia rowerzystom opuszczenie przed innymi pojazdami tarczy skrzyżowania na zielonym świetle [Kopta 2010]. Drogi rowerowe w mieście mogą być również wytyczonymi szlakami.

6.3. Ekonomia transportu rowerowego

Bardzo trudno wskazać jest ogólną liczbę turystów rowerowych. Powodem jest fakt, że są to zazwyczaj turyści indywidualni, organizujący wyjazd samodzielnie i posiadający własne rowery. Nie prowadzi się również ogólnych statystyk użytkowania szlaków czy dróg rowerowych, co niewątpliwie ułatwiłoby badanie skali popytu na transport rowerowy.

Jeśli chodzi o stronę podażową, to w przypadku transportu miejskiego istnieją statystyki traktujące liczbę wypożyczeń rowerów od operatorów stacji rowerów miejskich. W Polskich miastach działa trzech operatorów, którzy wraz z zarządami transportu miast udostępniają rowery mieszkańcom i turystom (tabela 6.2). Przykład transportu rowerowego jako szansy na

rozwój turystyki miejskiej w Warszawie można znaleźć w publikacji M. Roman i M. Roman [2014].

Tabela 6.2. Charakterystyka systemów rowerów miejskich w wybranych miastach Polsce w 2018 roku

Miasto	System	Operator	Liczba rowerów	Liczba stacji dokujących
Warszawa	Veturilo	Nextbike	5500	54
Poznań	Poznański Rower Miejski	Nextbike	1657	113
Łódź	Łódzki Rower Miejski	Nextbike	1574	156
Kraków	Wavelo	BikeU	1500	168
Wrocław	Wrocławski Rower Miejski	Nextbike	1000	204
Lublin	Nextbike	Nextbike	951	97
Szczecin	Bike S	BikeU	700	87
Białystok	BiKeR	Nextbike	650	64
Toruń	Toruński Rower Miejski	BikeU	510	51
Bydgoszcz	Bydgoski Rower Aglomeracyjny	BikeU	500	54
Katowice	City by bike	Nextbike	452	54
Opole	Opole Bike	Nextbike	198	19
Bielsko-Biała	BBbike	BikeU	192	24

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [<https://nextbike.pl/>, <http://bikeu.pl/> stan na dzień 20.06.2019].

Rowery miejskie cieszą się popularnością podczas weekendów, kiedy to służą mieszkańcom głównie do rekreacji. Według dostępnych danych¹⁶ wynika, że liczba wypożyczeń może osiągać 115 tysięcy, tj. średnio jedno wypożyczenie co sekundę w ciągu doby. Dla osób korzystających z rowerów miejskich kosztem będzie cena za ich wypożyczenie.

W przypadku indywidualnej organizacji kosztem będzie cena zakupu roweru, utrzymanie go (koszty przeglądów) oraz koszt dojazdu do miejsca rozpoczęcia wycieczki, o ile początkiem nie jest bezpośrednio miejsce zamieszkania.

¹⁶ <https://www.veturilo.waw.pl/na-majowke-rowerem/> [stan na dzień 20.06.2019].

7. TRANSPORT W TURYSTYCE W OPINII BADANYCH RESPONDENTÓW

7.1. Charakterystyka próby badawczej

Głównym celem opracowania było zdiagnozowanie czynników mających wpływ na wybór gałęzi transportu podczas wyjazdów turystycznych. W celu pełnego i obiektywnego rozpoznania tych czynników materiał empiryczny zebrano za pomocą metody sondażu diagnostycznego z wykorzystaniem techniki kwestionariusza ankiety. Badania zrealizowano w 2018 roku, a kwestionariusz ankiety skierowano do 487 mieszkańców województwa mazowieckiego. W badaniach udział wzięło 467 respondentów (20 osób na początku badania zadeklarowało, że nie korzysta z wyjazdów turystycznych). Charakterystykę społeczno-demograficzną badanych respondentów przedstawiono w tabeli 7.1.

Tabela 7.1. Charakterystyka społeczno-demograficzna badanych respondentów

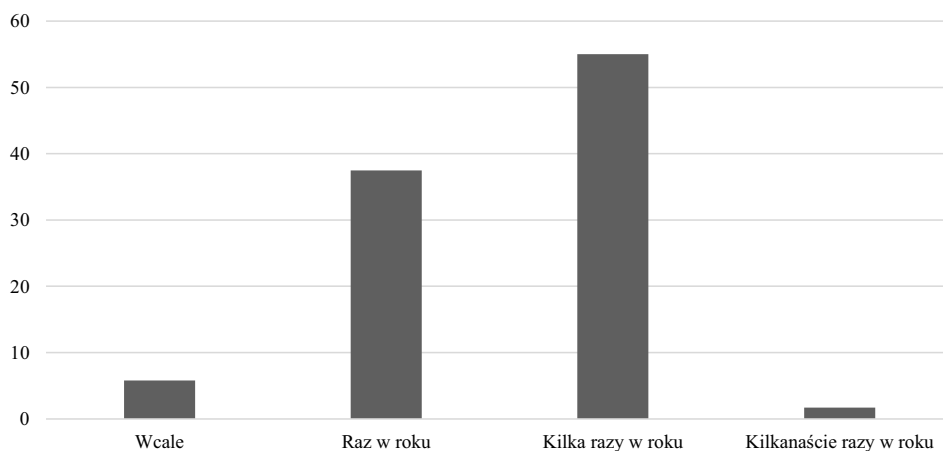
Wyszczególnienie	Ogółem	
	N=467	%
Płeć:		
• kobieta	305	65,3
• mężczyzna	162	34,7
Wiek:		
• 18-24 lat	122	26,1
• 25-34 lat	145	31,0
• 35-44 lat	105	22,5
• 45-64 lat	70	15,0
• powyżej 65 lat	25	5,4
Wykształcenie:		
• podstawowe	10	2,1
• średnie	111	23,8
• wyższe	346	74,1
Status zawodowy:		
• pracownik umysłowy	311	66,6
• pracownik fizyczny	22	4,7
• emeryt/Rencista	10	2,1
• student/Studentka	118	25,3
• inne	6	1,3
Miejsce zamieszkania:		
• wieś	99	21,2
• miasto do 50 tys. mieszkańców	58	12,4
• miasto od 50 tys. do 100 tys. mieszkańców	27	5,8
• miasto od 100 tys. do 200 tys. mieszkańców	35	7,5
• miasto powyżej 200 tys. mieszkańców	248	53,1
Średnia wysokość miesięcznego dochodu przypadającego na 1 członka rodziny (netto):		
• poniżej 1000 PLN	35	7,5
• 1001 - 1500 PLN	38	8,1
• 1501 – 2500 PLN	144	30,8
• 2501 – 3500 PLN	132	28,3
• powyżej 3500 PLN	118	25,3

Źródło: wyniki badań własnych.

Wśród badanych respondentów najliczniejszą grupę stanowiły kobiety (ponad 65%). Większość badanych osób znalazła się w przedziale wiekowym 18-44 lat (blisko 80%). Respondenci biorący udział w badaniach byli osobami wykształconymi, gdyż ponad 74% posiadało wykształcenie wyższe. Ważnym elementem charakterystyki społeczno-demograficznej był status zawodowy, ponieważ pracownicy umysłowi stanowili blisko 67% badanej populacji. Ponad połowa badanych osób pochodziła z miast powyżej 200 tys. mieszkańców. Średnia wysokość miesięcznego dochodu przypadającego na jednego członka rodziny wśród ponad połowy (blisko 54%) respondentów wynosiła powyżej 2500 zł.

7.2. Organizacja wyjazdów turystycznych

Organizując podróż turystyczną należy mieć na uwadze wiele czynników, m.in. długość pobytu, przeznaczony budżet, osoby towarzyszące podczas wyjazdu, rodzaj środka transportu, jak również docelowe miejsce wypoczynku. Istotnym elementem była częstotliwość udziału w wyjazdach turystycznych wskazana przez respondentów. Szczegółowe dane na ten temat zaprezentowano na rysunku 7.1.



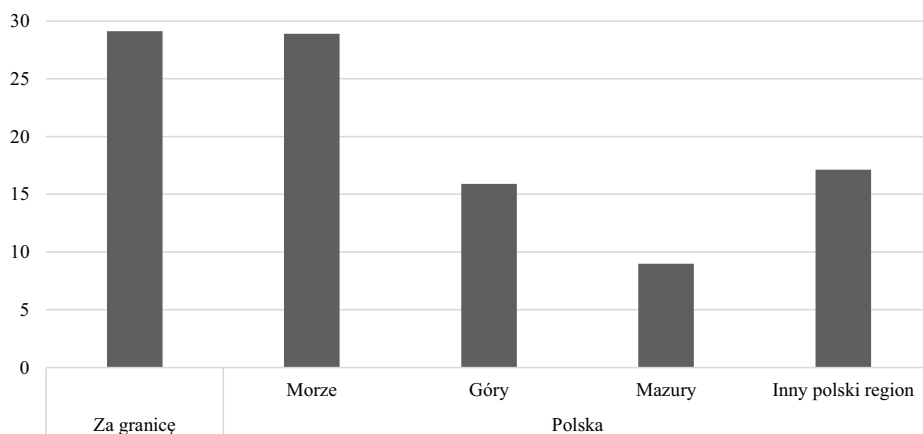
Rysunek 7.1. Częstotliwość udziału w wyjazdach turystycznych w opinii respondentów [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

Ponad połowa badanych respondentów kilka razy w roku wyjeżdżała na wyjazdy turystyczne, a blisko co trzecia osoba – raz w roku. Może być to uwarunkowane dochodowością badanych respondentów, stanem zdrowia, jak również ilością wolnego czasu przeznaczanego na tego typu podróże (np. możliwość otrzymania urlopu). Z danych Departamentu Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki wynika, że główną przyczyną

nieuczestniczenia w wyjazdach turystycznych w 2016 roku wśród Polaków były powody finansowe (36,5%), problemy zdrowotne (17,1%), brak wolnego czasu spowodowany zobowiązaniami wynikającymi z pracy lub nauki (15,8%). Inną ważną przyczyną nieuczestniczenia był brak motywacji do podróży (15,7%) [Charakterystyka krajowych ... 2017, s. 1].

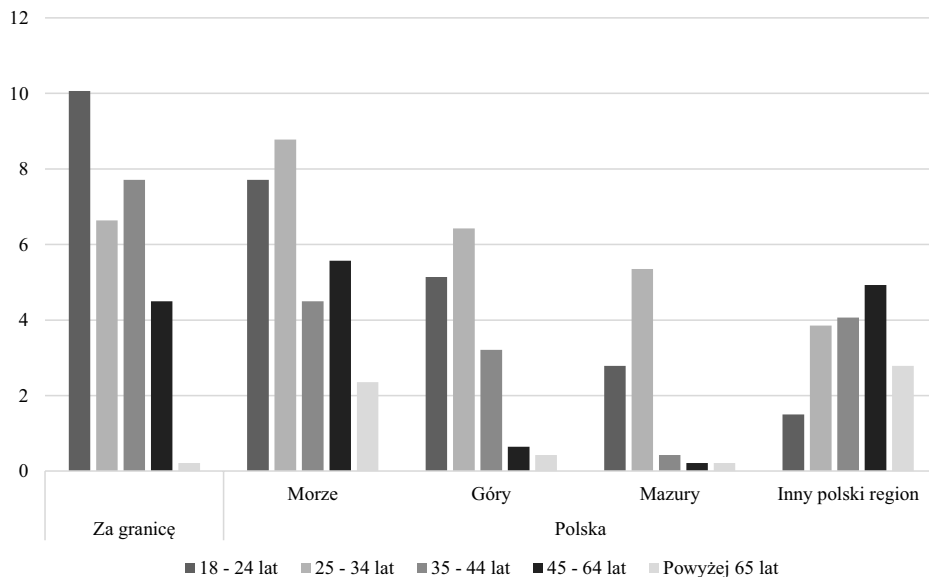
Na rysunku 7.2 przedstawiono dane dotyczące kierunków wyjazdów turystycznych w opinii respondentów. Co trzecia badana osoba najczęściej odpoczywała na zagranicznych wyjazdach turystycznych.



Rysunek 7.2. Kierunki krajowych i zagranicznych wyjazdów turystycznych w opinii respondentów [%]
Źródło: wyniki badań własnych.

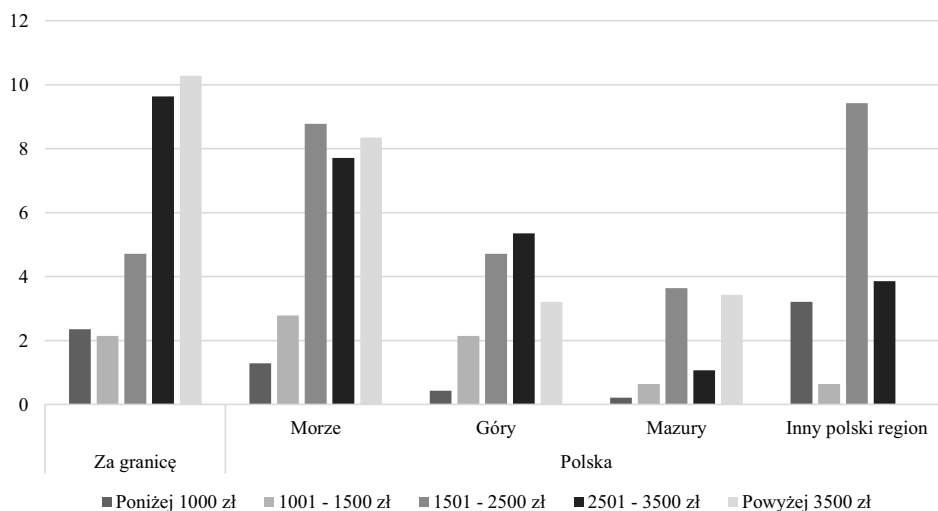
W Polsce respondenci wypoczywali nad morzem i w innych regionach, np. góry, Mazowsze, Podlasie, Lubelszczyzna, Mazury. Krajowe wyjazdy turystyczne mogą cieszyć się dużym zainteresowaniem wśród turystów ze względu na walory przyrodniczo-kulturowe Polski. Opisywane zagadnienie zestawiono z wiekiem badanych respondentów (rysunek 7.3).

Z badań wynika, że osoby młodsze biorące udział w badaniach częściej wybierały zagraniczne podróże niż osoby starsze. Ponadto, bardziej skłonne były wypoczywać nad polskim morzem, w górach czy też na Mazurach. Osoby starsze wybierały najczęściej inne polskie regiony jako miejsce swojego wypoczynku. Opisywane zagadnienie zestawiono z poziomem dochodu respondentów (rysunek 7.4).



Rysunek 7.3. Kierunki krajowych i zagranicznych wyjazdów turystycznych w opinii respondentów w zależności od ich wieku [%]

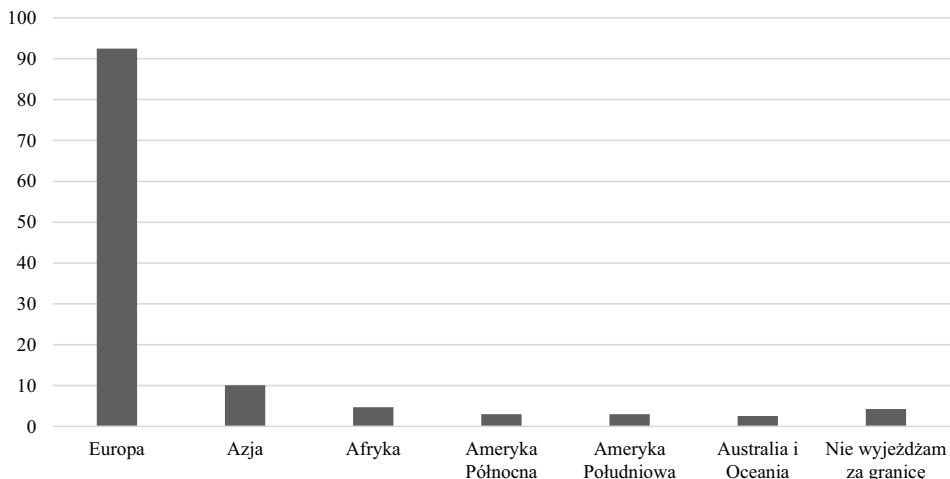
Źródło: wyniki badań własnych.



Rysunek 7.4. Kierunki krajowych i zagranicznych wyjazdów turystycznych w opinii respondentów w zależności od ich poziomu dochodu [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

Osoby z wyższym poziomem dochodu częściej wybierały wyjazd za granicę niż wypoczynek w Polsce. Na rysunku 7.5 zaprezentowano kierunki zagranicznych wyjazdów turystycznych respondentów.

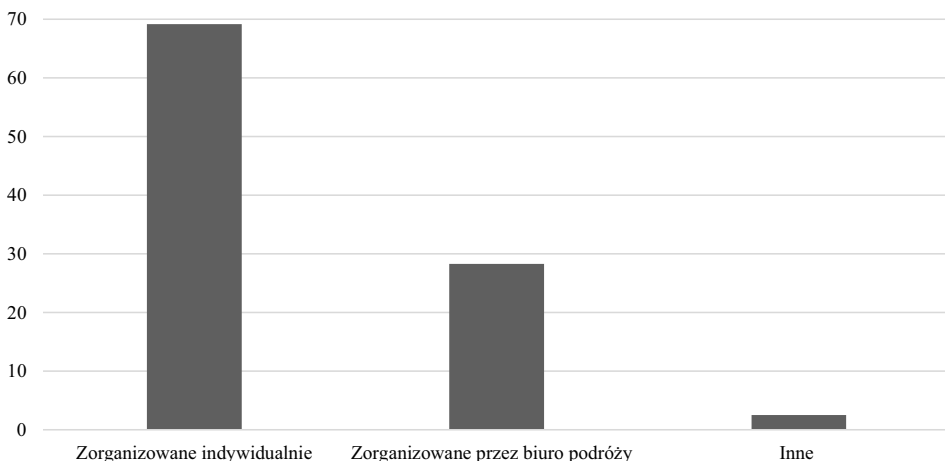


Rysunek 7.5. Kierunki zagranicznych wyjazdów turystycznych w opinii respondentów [%]

* Respondenci mogli wskazać więcej niż 1 odpowiedź.

Źródło: wyniki badań własnych.

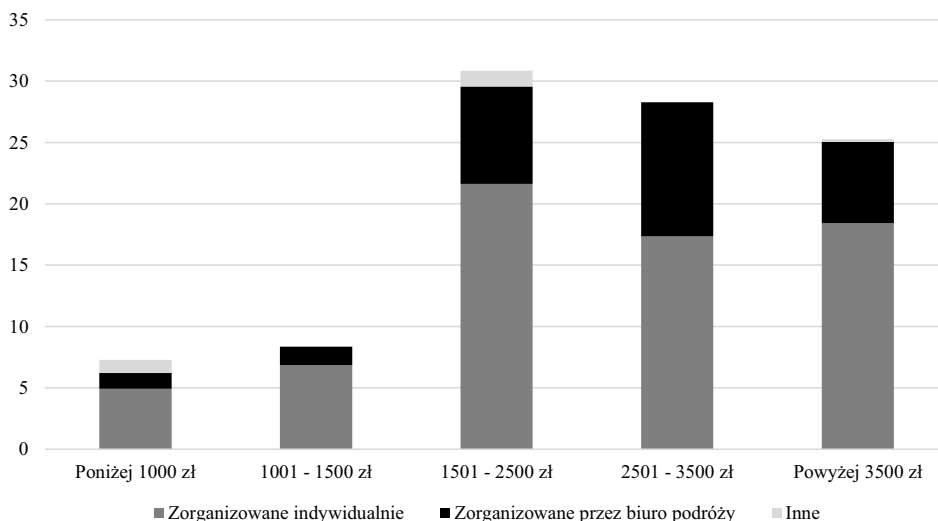
Jak wynika z przeprowadzonych badań, respondenci najczęściej wskazywali Europę jako kierunek swoich wyjazdów turystycznych. Wśród europejskich krajów największe zainteresowanie miała: Grecja, Bułgaria, Hiszpania, Turcja, Włochy, Chorwacja, Portugalia, Cypr, Austria, Niemcy i inne kraje Europy oraz świata (np. USA, Egipt). Coraz częściej polscy turyści rezygnują z ofert biur podróży i samodzielnie organizują wyjazdy turystyczne. Szczegółowe dane na ten temat zaprezentowano na rysunku 7.6.



Rysunek 7.6. Formy organizacji wyjazdów turystycznych w opinii respondentów [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

Z przeprowadzonych badań wynika, że blisko 70% respondentów samodzielnie organizowała wyjazdy turystyczne w kraju i za granicą. Można zauważyć, że zaprezentowane wyniki są zbliżone do danych Departamentu Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki, z których wynika, że zwiększył się udział wyjazdów organizowanych samodzielnie do 66%, a co 4 wyjazd był zorganizowany za pośrednictwem biura podróży (25,1%) [Charakterystyka krajowych... 2017, s. 5]. Opisywane zagadnienie zestawiono z poziomem dochodu respondentów (rysunek 7.7).

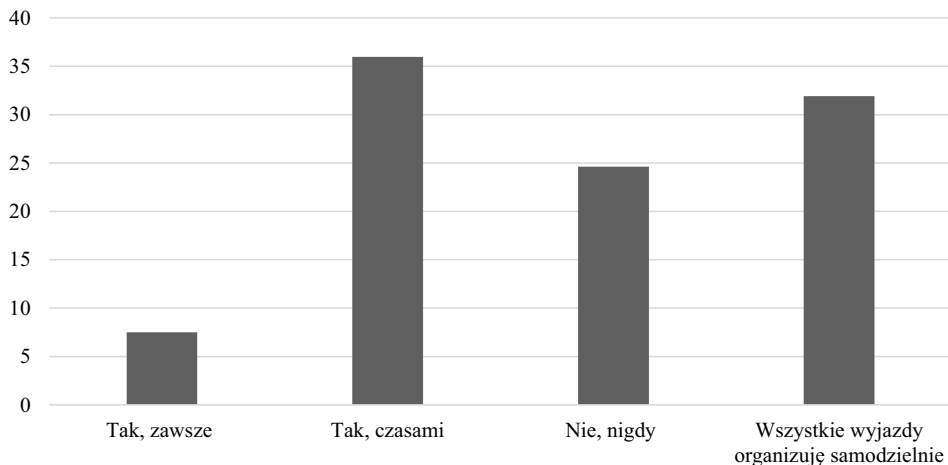


Rysunek 7.7. Formy organizacji wyjazdów turystycznych w opinii respondentów w zależności od ich poziomu dochodu [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

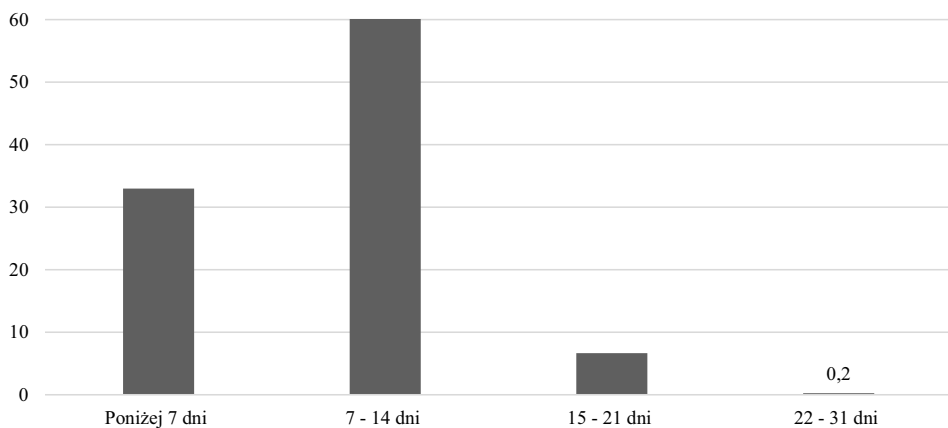
Osoby z wyższym poziomem dochodu częściej organizowały wyjazdy turystyczne korzystając z usług biura podróży. Z danych zaprezentowanych na rysunku 7.8 wynika, że tylko 7,5% osób zawsze wykupowało usługę turystyczną w biurze podróży.

Na rysunku 7.9 przedstawiono długość wyjazdów turystycznych respondentów. Czas odpoczynku turystów na wyjazdach urlopowych najczęściej trwał od 7 do 14 dni. Co trzeci badany uważał, że długość jego pobytu wynosiła poniżej 7 dni.



Rysunek 7.8. Częstotliwość zakupu wyjazdu turystycznego w biurze turystycznym [%]

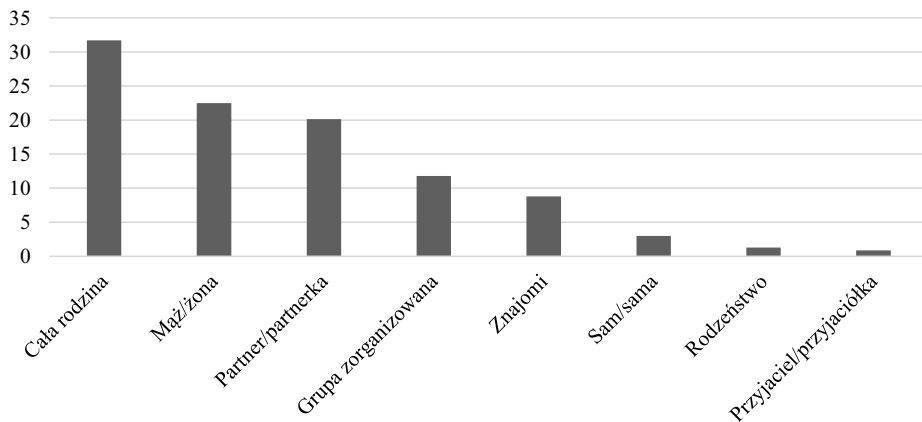
Źródło: wyniki badań własnych.



Rysunek 7.9. Długość pobytu respondentów podczas wyjazdów turystycznych [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

Z danych Polskiej Izby Turystyki wynika, że w 2017 roku polscy turyści najczęściej spędzali urlop wakacyjny w okresie do 7 dni (78%). Pozostałe osoby były skłonne odpoczywać od 8 do 14 dni (18%), inne 4% [Dane Polskiej Izby Turystyki 2017]. Na rysunku 7.10 zaprezentowano osoby towarzyszące respondentom podczas wyjazdów turystycznych.



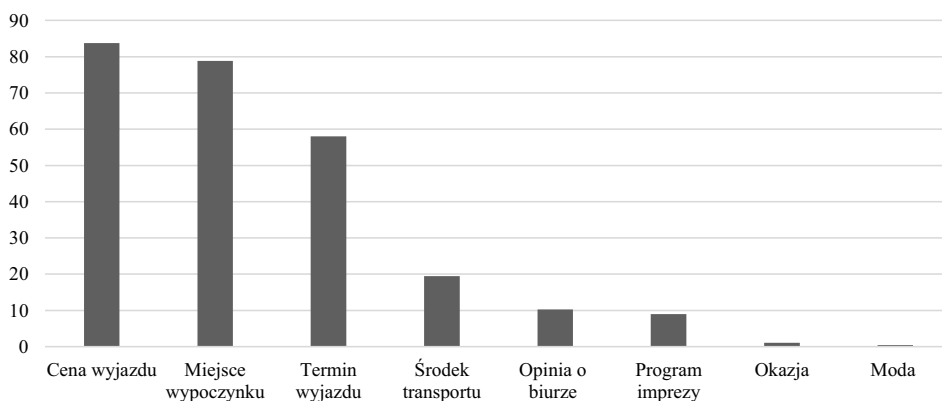
Rysunek 7.10. Osoby towarzyszące respondentom podczas wyjazdów turystycznych w opinii badanych osób [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

Blisko co trzecia badana osoba uważała, że wyjazdy turystyczne są organizowane wspólnie z całą rodziną. Pozostałe osoby preferowały wybrać się razem w podróż z mężem lub żoną, partnerem/partnerką albo z grupami zorganizowanymi.

7.3. Motywy wyjazdów turystycznych

Bardzo ważnym zagadnieniem przy wyborze miejsca docelowego jest motyw wyjazdu. Pobyt turysty może być uwarunkowany wieloma przesłankami. Na rysunku 7.11 przedstawiono czynniki, które w największym stopniu mają wpływ na zakup wyjazdu turystycznego.



Rysunek 7.11. Czynniki, które w największym stopniu mają wpływ na zakup wyjazdu turystycznego [%]

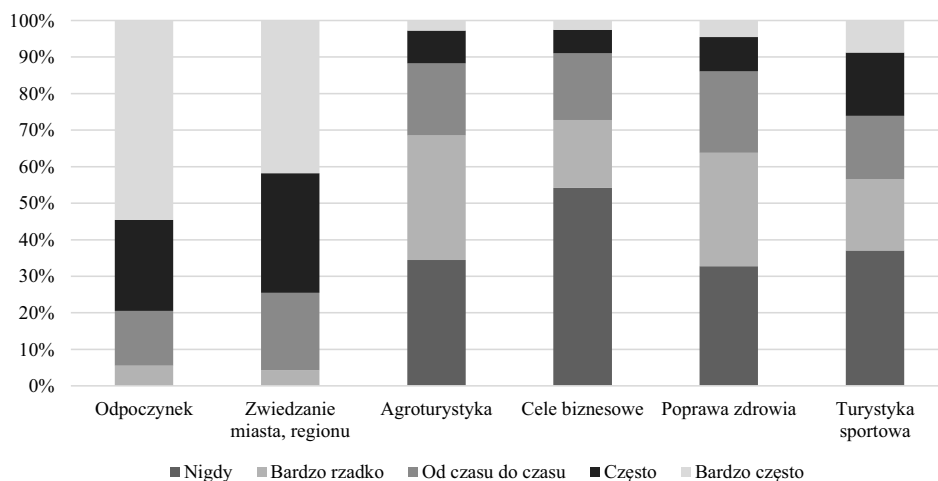
* Respondenci mogli wskazać więcej niż 1 odpowiedź.

Źródło: wyniki badań własnych.

Jak wynika z przeprowadzonych badań głównie cena decydowała o zakupie wyjazdu turystycznego. W opinii badanych osób istotne było również miejsce wypoczynku i termin wyjazdu. Blisko co piąta badana osoba wskazała, że środek transportu miał również duże znaczenie.

Na rysunku 7.12 respondenci ocenili poszczególne motywy wyjazdów turystycznych. Głównym motywem skłaniającym turystów do wyboru danego kraju lub regionu miał odpoczynek. Osoby wyjeżdżające w podróż turystyczną chcą wypoczywać i zwiedzać atrakcje przyrodniczo-kulturowe, zabytki miast czy też poszczególnych regionów.

Warto zauważyć, że badani respondenci w dużym stopniu nie byli skłonni wyjeżdżać do miejsc docelowych wybierając turystykę biznesową, sportową czy też agroturystykę, a wyjazdy związane z poprawą zdrowia nie cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród badanych osób.



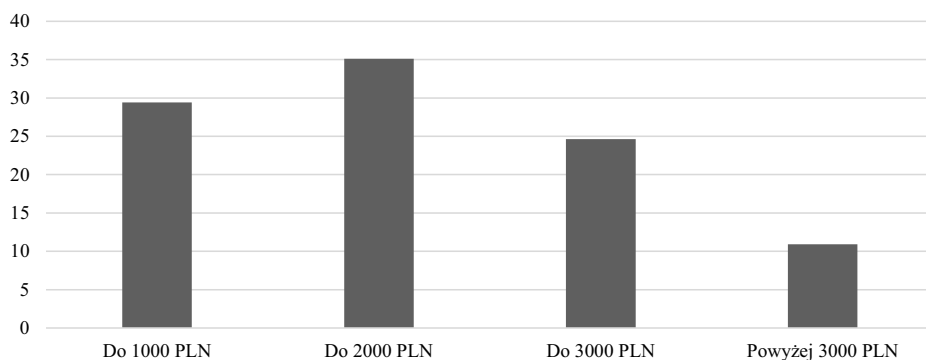
Rysunek 7.12. Ocena poszczególnych motywów wyjazdów turystycznych w opinii respondentów

Źródło: wyniki badań własnych.

Z danych Departamentu Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki Głównym wynikiem, że głównym celem zagranicznych wyjazdów mieszkańców Polski w 2016 roku była turystyka i wypoczynek (56,2%). Duży udział miały również wyjazdy w celu odwiedzin krewnych i znajomych (31,2%), a podróże służbowe to około 8% wszystkich wyjazdów zagranicznych [Charakterystyka krajowych ... 2017, s. 4].

Istotnym zagadnieniem podczas wyjazdów turystycznych jest budżet. przeznaczany na wyjazd turystyczny. Środki finansowe przeznaczane przez respondentów na 1 wyjazd

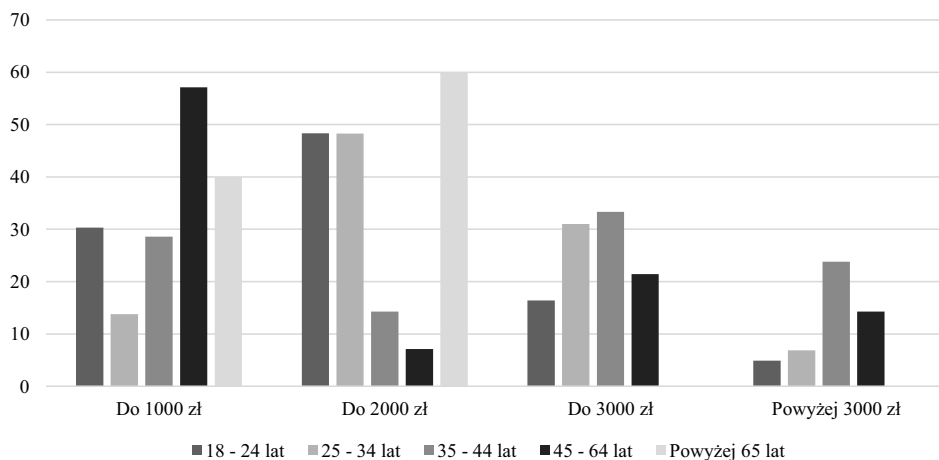
turystyczny (głównie od 7 do 14 dni) w większości wynosiły do 2000 zł. Szczegółowe dane zaprezentowano na rysunku 7.13.



Rysunek 7.13. Budżet przeznaczony przez respondentów na 1 wyjazd turystyczny (na jedną osobę) [%]
Źródło: wyniki badań własnych.

Zaprezentowane wyniki badań porównano z danymi Departamentu Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki, z których wynika, że wzrosły wydatki na podróże zagraniczne z 2125 zł na 2232 zł. Największy udział stanowią wydatki na transport – 33,3% oraz na zakwaterowanie – 26,9% [Charakterystyka krajowych ... 2017, s. 14].

Zagadnienie dotyczące budżetu przeznaczonego na wyjazd turystyczny zestawiono z wiekiem badanych osób (rysunek 7.14). Można zauważyć, że osoby do 24 lat przeznaczały mniej środków finansowych na podróż (np. studenci).

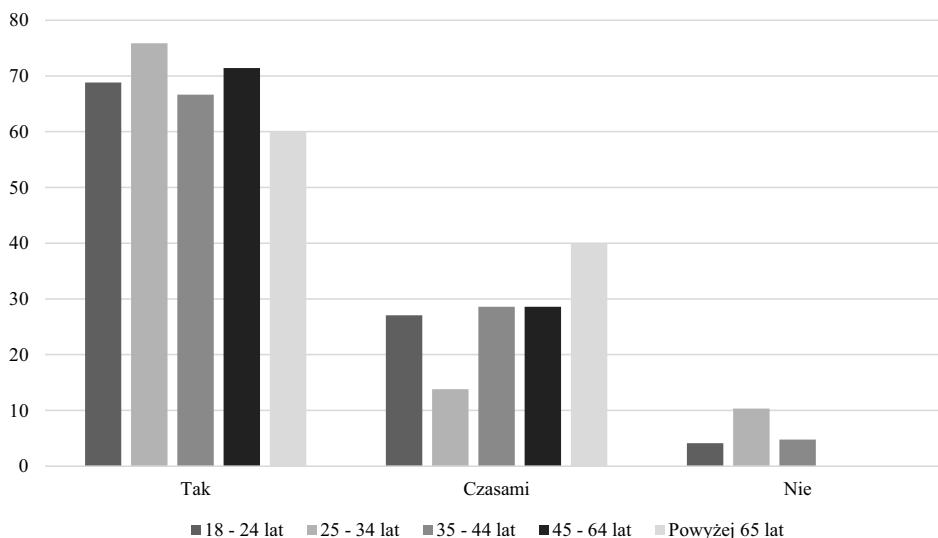


Rysunek 7.14. Budżet przeznaczony na 1 wyjazd turystyczny (na jedną osobę) w zależności od wieku badanych respondentów [%]
Źródło: wyniki badań własnych.

Osoby powyżej 35 roku życia mogły pozwolić sobie na droższe wyjazdy turystyczne. Może być to uzasadnione podejmowaniem pracy zarobkowej. Wyjątek jednak stanowią osoby powyżej 65 roku życia, które przeznaczały tylko do 2000 zł środków finansowych na tego typu wyjazdy.

7.4. Środki transportu preferowane podczas wyjazdów turystycznych

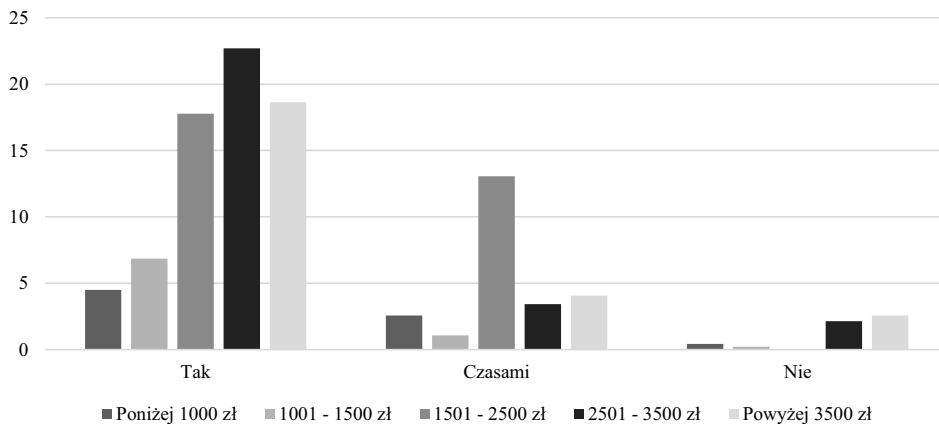
Z przeprowadzonych badań wynika, że dla 70,4% respondentów środek transportu miał duże znaczenie w organizacji podróży turystycznej. Tylko 5,4% osób uważała, że nie przykłada do tego znaczącej uwagi, a blisko co czwarty respondent był zdania, że ma to czasami znaczenie (24,2%). Opisywane zagadnienie zestawiono z wiekiem badanych respondentów (rysunek 7.15).



Rysunek 7.15. Znaczenie środka transportu przy organizacji podróży turystycznej w zależności od wieku badanych respondentów [%]

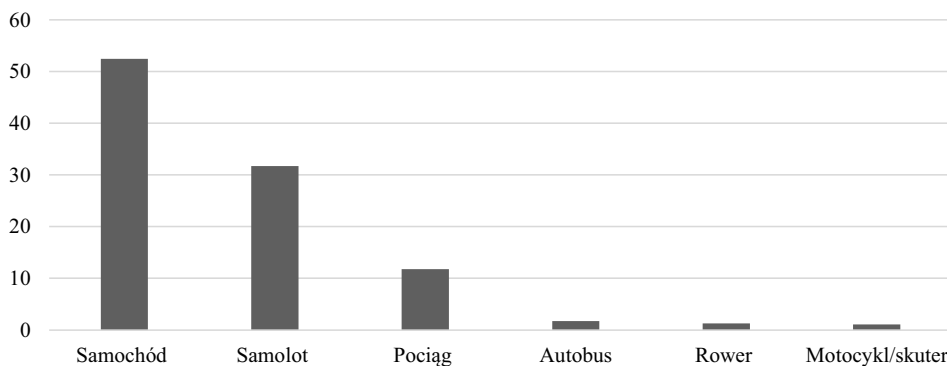
Źródło: wyniki badań własnych.

Osoby najmłodsze biorące udział w badaniach w większym stopniu przykładały wagę do wybieranego środka transportu podczas organizacji wyjazdów turystycznych niż osoby starsze. Opisywane zagadnienie zestawiono z poziomem dochodu respondentów (rysunek 7.16).



Rysunek 7.16. Znaczenie środka transportu przy organizacji podróży turystycznej w opinii respondentów w zależności od ich poziomu dochodu [%]

Dla osób z wyższym poziomem dochodu środek transportu miał większe znaczenie przy organizacji wyjazdu turystycznego. Dominującym środkiem transportu był samochód osobowy, takiego zdania była ponad połowa badanych respondentów (rysunek 7.17). Prawie co trzecia badana osoba podróżowała wybierając samolot.



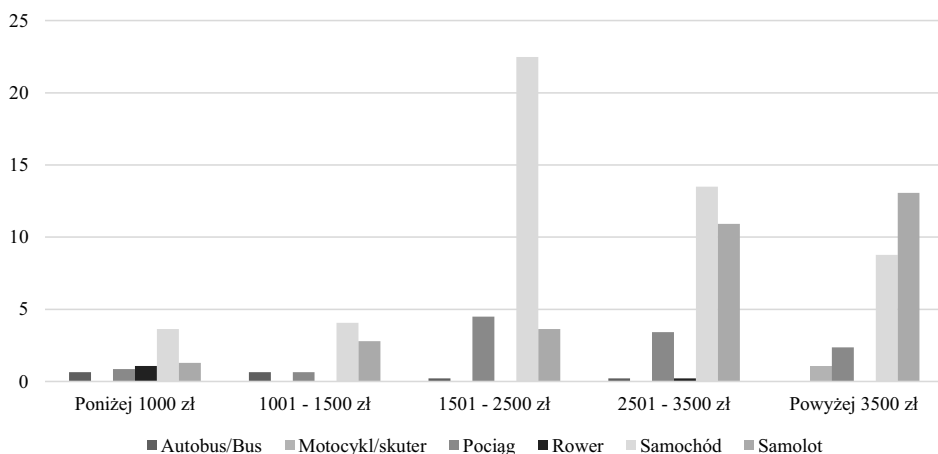
Rysunek 7.17. Środek transportu preferowany podczas wyjazdów turystycznych w opinii respondentów [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

Z danych Departamentu Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki wynika, że podczas, zarówno długich, jak i krótkich wyjazdów, coraz częściej jako środek transportu wykorzystywany jest samochód (odpowiednio: 74,9% i 76,9%) oraz znaczną popularnością cieszyły się publiczne środki komunikacji takie, jak: autobus i autokar (odpowiednio: 13,7% i 15,2%). Istotną rolę odgrywa również transport kolejowy (około 10,8% i 7,1%), natomiast

znikomą rolę w obydwu rodzajach transportu pełnił transport lotniczy, wodny i inny, np. rowerowy [Charakterystyka krajowych ... 2017, s. 8].

Opisywane zagadnienie dotyczące preferowanych środków transportu zestawiono z poziomem dochodu respondentów (rysunek 7.18). Z badań wynika, że osoby bardziej zamożne preferowały jako środek transportu – samolot lub samochód. Respondenci z niższym poziomem dochodu wybierali również inne rodzaje środków transportu takie, jak: rower, pociąg czy autobus.

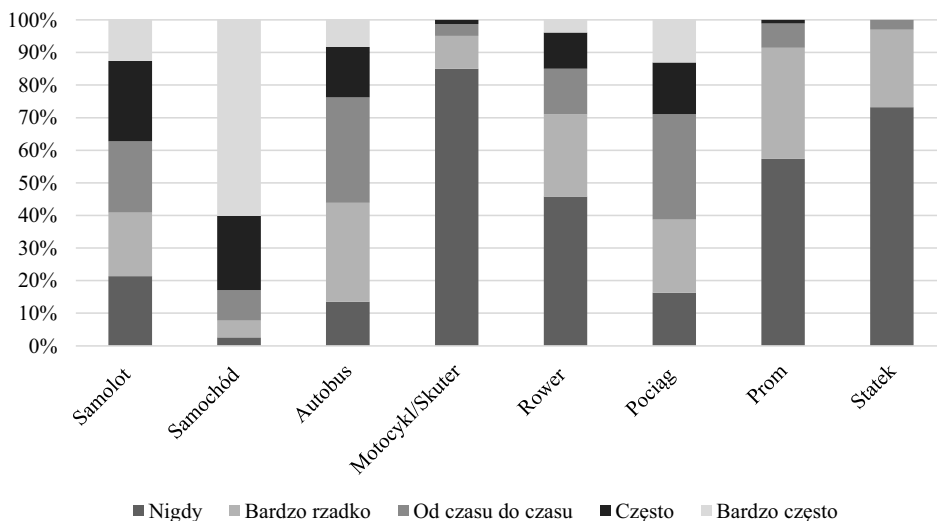


Rysunek 7.18. Środek transportu preferowany podczas wyjazdów turystycznych w opinii respondentów w zależności od ich poziomu dochodu [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

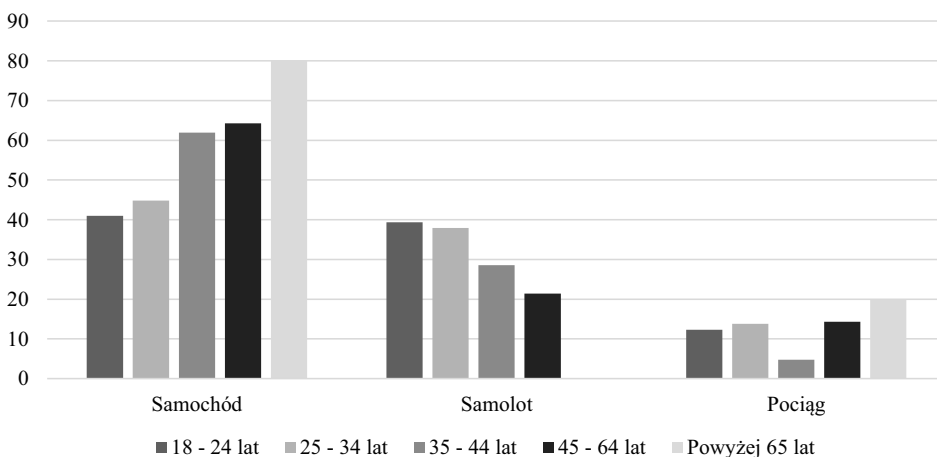
Częstotliwość korzystania ze środków transportu podczas wyjazdów turystycznych w opinii respondentów zaprezentowano na rysunku 7.19. Najmniej popularnym środkiem transportu w opinii respondentów był motocykl/skuter, jak również prom i statek.

Omawiane zagadnienie zestawiono z wiekiem respondentów. Do tego celu wybrano trzy najczęściej preferowane środki transportu (rysunek 7.20). Można zauważyć, że osoby powyżej 35 roku życia były bardziej skłonne podróżować samochodem niż samolotem.



Rysunek 7.19. Częstotliwość korzystania ze środków transportu podczas wyjazdów turystycznych w opinii respondentów

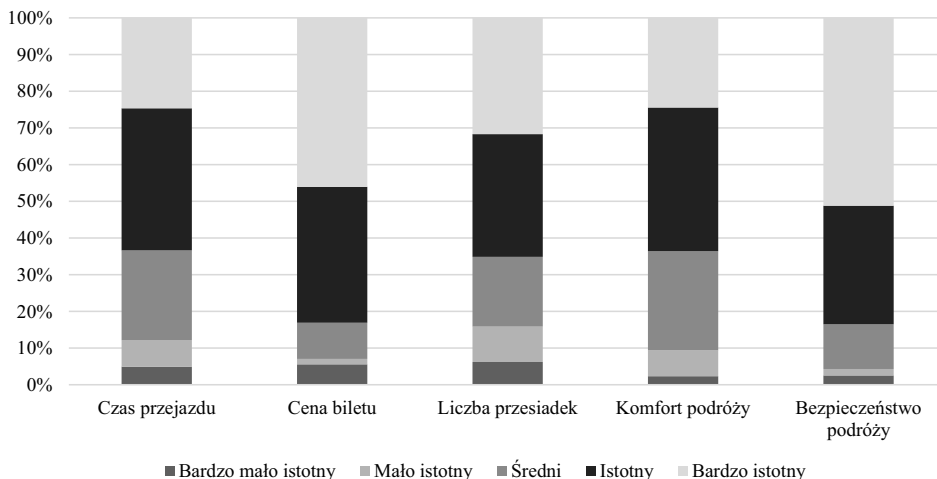
Źródło: wyniki badań własnych.



Rysunek 7.20. Środek transportu preferowany podczas wyjazdów turystycznych w zależności od ich wieku [%]

Źródło: wyniki badań własnych.

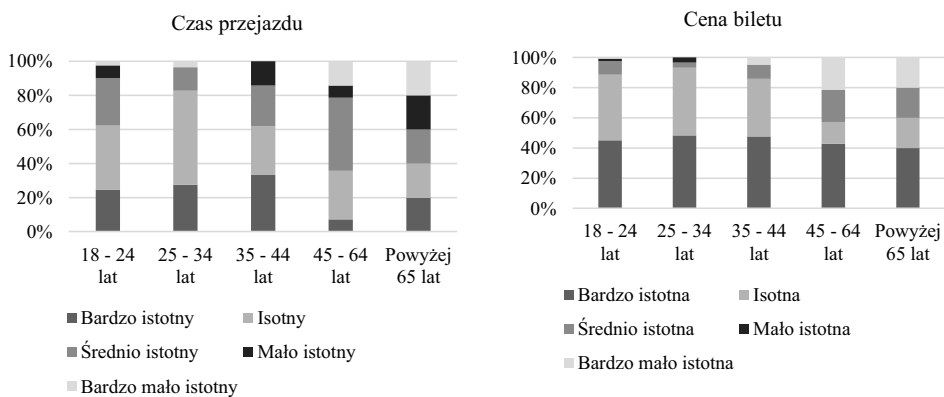
W badaniach zwrócono uwagę na poszczególne kryteria wyboru środków transportu (rysunek 7.21). Największe znaczenie podczas wyjazdów turystycznych wybierając środek transportu miało bezpieczeństwo podróży. Może być to uzasadnione wydarzeniami jakie miały wpływ na podróżowanie w ostatnich latach (np. terroryzm).



Rysunek 7.21. Ocena poszczególnych kryteriów wyboru środka transportu w opinii respondentów

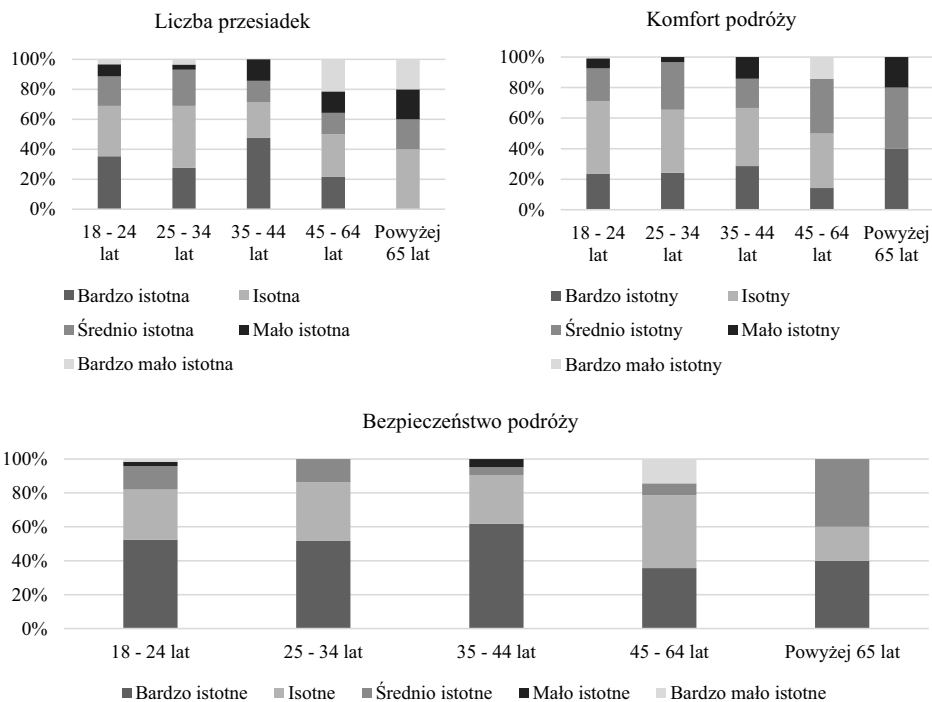
Źródło: wyniki badań własnych.

Respondenci uważali, że cena biletu ma również duże znaczenie podczas organizacji wyjazdu turystycznego. Warto także zauważyć, że liczba przesiadek jest istotnym czynnikiem planując połączenia transportowe. Omawiane zagadnienie zestawiono z wiekiem respondentów (rysunek 7.22).



Rysunek 7.22. Ocena poszczególnych kryteriów wyboru środka transportu w zależności od ich wieku

Źródło: wyniki badań własnych.



Cd. Rysunek 7.22. Ocena poszczególnych kryteriów wyboru środka transportu w opinii respondentów w zależności od ich wieku

Źródło: wyniki badań własnych.

Z przeprowadzonych badań wynika, że czas przejazdu, cena, jak również liczba przesiadek była mało istotna dla osób powyżej 45 roku życia. Respondenci powyżej 65 roku życia jako ważny czynnik wyboru środka transportu wybierali komfort i bezpieczeństwo podróży. Osoby najmłodsze biorące udział w badaniach przy wyborze środka transportu dużą wagę przypisywały cenie biletu na wyjazd turystyczny.

PODSUMOWANIE

Turystyka jest ściśle związana z transportem, który jest jednym z czynników jej kształtowania i nabiera szczególnego znaczenia przez oferowanie różnych środków transportu do przemieszczania się ludzi pomiędzy atrakcjami turystycznymi. Ponadto, wysokiej jakości liniowa i punktowa infrastruktura transportu stanowi warunek dla rozwoju całego sektora turystyki na poziomie krajowym i międzynarodowym, a także zwiększa atrakcyjność regionów.

Głównym problemem badawczym podjętym w opracowaniu było określenie wykorzystania transportu pasażerskiego w rozwoju turystyki. W tym celu przedstawiono wyniki badań własnych, dokonano krytycznego przeglądu literatury krajowej i zagranicznej oraz zaprezentowano dane statystyki krajowej i zagranicznej w postaci opisu statystycznego w ujęciu dynamicznym.

Cel pracy wypełniono poprzez zrealizowanie przyjętych zadań badawczych. Na początku został rozpoznany dotychczasowy stan wiedzy na temat transportu i turystyki oraz powiązania między nimi. Dokonano szczegółowego podziału rodzajów turystyki i jej funkcji, omówiono znaczenie ruchu turystycznego oraz motywów wyjazdów turystycznych, przedstawione zostały główne pojęcia związane z transportem oraz jego klasyfikacja. Ponadto, został opracowany rozdział dotyczący transportu w turystyce, w którym ukazano ich wzajemne powiązanie w prowadzeniu badań naukowych. Istotnym z punktu widzenia niniejszej pracy było określenie międzynarodowych trendów turystycznych z uwzględnieniem przyjazdów turystycznych różnymi gałęziami transportu.

Następnie podjęto się scharakteryzowania infrastruktury transportu kluczowej ze względu na przewozy turystyczne oraz wskazano środki transportu wykorzystywane w przewozach pasażerów. Zagadnienia te zostały omówione z podziałem na gałęzie transportu.

W dalszej części pracy podjęto próbę określenia znaczenia transportu samochodowego, lotniczego, kolejowego, wodnego, rowerowego i miejskiego w turystyce. W tym celu dokonano analizy przewozów turystycznych poszczególnymi rodzajami transportu w ujęciu dynamicznym na poziomie krajowym, europejskim i światowym.

Rozważania uzupełniono o identyfikację czynników i uwarunkowań wyboru różnych środków transportu w celach turystycznych. Zagadnienia te zostały omówione z uwzględnieniem organizacji wyjazdów turystycznych, ich motywów oraz określenia

środków transportu preferowanych podczas tego typu wyjazdów. Badania umożliwiły spojrzeć na zagadnienie transportu w turystyce z perspektywy użytkowników/turystów.

Przeprowadzone badania pozwoliły na sformułowanie następujących wniosków:

- istnieje silny związek między transportem i turystyką;
- dobrze rozwinięta infrastruktura transportu wpływa na rozwój całej branży turystycznej oraz zwiększa atrakcyjność turystyczną regionu;
- obserwowany jest ciągły wzrost przewozów turystycznych różnymi gałęziami transportu, który w najbliższych latach nadal będzie miał tendencję wzrostową;
- podczas wyjazdów turystycznych najbardziej popularnym rodzajem transportu był transport lotniczy, a następnie samochodowy; na świecie łącznie było to 94% wszystkich przyjazdów turystycznych tymi dwiema gałęziami;
- w Polsce najbardziej popularnym środkiem transportu w krajowych wyjazdach turystycznych były: samochód osobowy (77%), autokar (14%) oraz pociąg (9%);
- w Polsce najbardziej popularnym środkiem transportu w zagranicznych wyjazdach turystycznych były: samolot (52%), samochód osobowy (30%), autokar (14%);
- w Polsce obserwowany jest znikomy udział transportu wodnego w przewozach turystycznych krajowych i zagranicznych;
- środek transportu jako czynnik, które w największym stopniu ma wpływ na zakup wyjazdu turystycznego był istotny dla 20% respondentów w przeprowadzonych badaniach; jednocześnie był to jeden z najważniejszych czynników za ceną, miejscem i terminem wyjazdu;
- najbardziej popularnym środkiem transportu preferowanym podczas wyjazdów turystycznych wśród respondentów był samochód (53%), następnie był to samolot (32%) i pociąg (12%);
- respondenci kierując się wyborem środka transportu zwracali największą uwagę na czynnik związany z bezpieczeństwem podróży.

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że transport kształtuje funkcję turystyczną regionów oraz pozwala na ich rozwój. Cały system transportowy (usługa transportu, środki transportu i infrastruktura) jest czynnikiem determinującym zarówno kierunek podróży, czas przejazdu, jak również charakter całego wyjazdu turystycznego. Jednocześnie wybór środka transportu uwarunkowany jest wieloma czynnikami, m.in. ceną, bezpieczeństwem, towarzyszeniem w podróży czy destynacją. Można więc wskazać, że system transportowy oraz turystyka są ze sobą nierozdzielne i bezpośrednio na siebie oddziałują.

Autorzy zdają sobie sprawę, że nie wszystkie problemy dotyczące ekonomiczno-organizacyjnych aspektów transportu pasażerskiego w turystyce zostały w monografii uwzględnione. Dlatego też niniejsza rozprawa nie wyczerpuje w pełni tej problematyki, a przeprowadzone w pracy rozważania, zarówno teoretyczne, jak i empiryczne, mogą stanowić inspirację do dalszych prac z tego zakresu. Dalsze kierunki badań mogą być związane z kontynuacją badań i analizowaniem zmian zachodzących w preferowaniu określonych gałęzi transportu w wyjazdach turystycznych. Ciekawym aspektem byłaby również analiza porównawcza wybranych krajów pod względem znaczenia transportu w turystyce. Za interesujący kierunek badań należy uznać również wpływ infrastruktury transportu na rozwój turystyki w krajach czy regionach.

BIBLIOGRAFIA

POZYCJE ZWARTE I ARTYKUŁY NAUKOWE

- Air and rail competition and complementarity* (2006), Final Report August 2006, European Commission DG TREN.
- Aleziak W. (2000), *Turystyka w obliczu wyzwań XXI wieku*, Wydawnictwo Albis, Kraków.
- An Overview of Commercial Aircraft 2018 – 2019* (2017). Aviation Research.
- Annual Report 2018* (2018), Inland Navigation in Europe. Market Observation. Published by the CCNR – Central Commission for the Navigation of the Rhine, Rhine.
- Arkuszewski A., Przyłęcki W., Symonowicz A., Żylicz A. (1971), *Eksploracja dróg wodnych*. Arkady, Warszawa.
- Barański M.J. (2014), Śluz Kanału Rideau w Ottawie, [w:] *Na Szlaku. Magazyn turystyczno-krajoznawczy*, R. XXVIII, nr e-98 (294), Wydawnictwo Oddział Wrocławski PTTK.
- Bednarek-Szczepańska M., Bański J. (2014), Lokalizacyjne uwarunkowania oferty gospodarstw agroturystycznych w Polsce, *Przegląd Geograficzny*, nr 86(2).
- Bentkowska-Senator K., Kordel Z. (2008), *Transport w turystyce; Część I. Charakterystyka rynku transportowego*. Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz.
- Bielawski R. (2015), *Wybrane zagadnienia z budowy statków powietrznych. Definicje, pojęcia i klasyfikacje*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa.
- Blázquez J., Sarrión J. (2014), *Specific methodology for creating a tourism product based on greenways*. Rutas Pangea & Greenways and Environment Department. Spanish Railways Foundation. Spain.
- Bocheński T. (2017), Analiza rozmieszczenia i funkcjonowania stacji pasażerskich i dworców kolejowych w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(1).
- Borne H., Doliński A. (1998), *Organizacja turystyki*, WSiP, Warszawa.
- Burdzik R., Kabot M, Cieśla M. (2014), Podział i internalizacja kosztów zewnętrznych transportu samochodowego, *Logistyka*, nr 4.
- Burghouwt G. (2013), *Airport Capacity Expansion Strategies in the era of Airline Multi-hub Networks*, International Transport Forum, Discussion Paper No 2013-5, OECD.
- Button K. (2004), *Wings Across Europe, Towards an Efficient European Air Transport System*, Ashgate Publishing Limited, Hampshire, England.
- Chakuu S., Kozłowski P., Nędza M. (2012), *Podstawy transportu lotniczego*. Konsorcjum Akademickie, Kraków-Rzeszów-Zamość.
- Charakterystyka krajowych i zagranicznych podróży mieszkańców Polski w 2016 roku* (2017), Ministerstwo Sportu i Turystyki, Główny Urząd Statystyczny, Narodowy Bank Polski, Warszawa.
- Chew J. (1987), Transport and tourism in the year 2000. *Tourism Management*, 8(2).
- Clark, X., Dollar, D., Micco, A. (2004), Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade. *Journal of Development Economics*, 75.

- Coyle J.J., Bardi E.J., Langley C.J. (2007), *Zarządzanie logistyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWE, Warszawa.
- Customer satisfaction (2008): The case of capacity-based airline revenue management: *Tourism management*.
- Cymańska-Garbowska B., Steblik-Właźlak B. (2011), *Podstawy turystyki*, WSiP, Warszawa.
- Czajewski J. (red.) (1996), *Encyklopedia Żeglarstwa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Czerwiński J. (2015), *Podstawy turystyki*, CeDeWu, Warszawa.
- Davidson R., Cope B. (2003), *Turystyka biznesowa*, FT Prentice Hall, Warszawa.
- Doganis R. (2010), *Flying off Course. Airline Economics and Marketing*. Routledge, New York 2010.
- Duda-Gromada K. (2009), Charakterystyka ruchu turystycznego wokół wybranych zbiorników retencyjnych w Polsce, *Prace Geograficzne*, zeszyt 121.
- Dziedzic E. (1996), Turystyka międzynarodowa w Europie i jej wpływ na ofertę transportową, *Przegląd Komunikacyjny*, nr 3.
- Gaworecki W. W. (2010), *Turystyka*, PWE, Warszawa.
- Gądek-Hawlenka T., Żabińska T. (2017), *Transport w turystyce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.
- Ghobrial A. (1992), A Comparison between Airline Cost Structure Pre-and Post-Deregulation, *The Journal of Aviation/Aerospace Education & Research* 3 (1), JAAER Fall 1992.
- Gołębski G. (2002), *Kompedium wiedzy o turystyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Poznań.
- Górecka A. (2018), *Purchasing Decisions of Low Emission Cars: Case Study of Poland and Turkey*, Conference Book, 5th International Annual Meeting of Sosyoekonomi Society. Oct 52-27, Milan-Italy.
- Górecka A., Horák T. (2014), *Ineffective but reasonable - Why do European airlines operate short-haul flights?*, The International Conference on Logistics & Sustainable Transport 2014, June 19th–21st, 2014 Celje, Słowenia.
- Gross S., Lück M. (2013), *The low cost Carrier Worldwide*. Routledge Taylor&Francis Group, Londyn, Nowy Jork.
- Grzywacz W., Burnewicz J. (1989), *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- GUS (2018), *Turystyka w 2017 roku*, Wydawnictwo GUS, Warszawa.
- Haliman B. C., Gardiner J., Blair D. (red.). *Geographical Essays*, t. 9, nr 1, University of Winnipeg.
- Harassek A. (2005), Rozwój kolei dużych prędkości na świecie. *Historia. Technika Transportu Szybowego* 5-6.
- Harassek A. (2014), Rozwój kolei dużych prędkości w Europie. *Technika Transportu Szybowego* 4.

- Hawlena J. (2012), Znaczenie lotniczych przewoźników niskokosztowych w procesie rozwoju turystyki kontynentalnej na przykładzie Europy, *Logistyka*, nr 3.
- Hunter L. (2006), Low Cost Airlines: Business Model and Employment Relations, *European Management Journal* 2006, V. 24, nr 5.
- Hunziker W.: LE Tourisme Social, Berne, Gurten 1951.
- Inskeep E. (1991), *Tourism planning: An integrated and sustainable development approach*, New York: Van Nostrand Reinhold.
- Jacyna M. Pyza D., Wasiak M. (2011), Znaczenie infrastruktury transportowej w realizacji procesów logistycznych, *Czasopismo Techniczne – Mechanika*, nr 4 (108).
- Kacperczyk R. (2012), *Środki transportu. Część 1*. Difin, Warszawa.
- Kaliński D. (2002), *Europejski rynek tanich przewoźników lotniczych*, *Przegląd Komunikacyjny*, nr 10.
- Kategoryzacja dworców w zarządzaniu PKP S.A. w strategii i kategoryzacji dworców kolejowych PKP S.A 2014-2020*. (2015), PKP S.A., Warszawa.
- Kaul, R. N. (1985), *Dynamics of tourism: A trilogy (Vol. 111) Transportation and Marketing*, New Delhi: Sterling Publishers.
- Khadaroo J., Seetana B. (2008), The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management* 29.
- Kolej wąskotorowa w Polsce: Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei*, (2017), Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
- Kopta T. (2010), *Standardy dla trasy rowerowej realizowanej w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej*. Kraków.
- Korc P. (2006), *Atlas wąskotorówek*. Wydawnictwo Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań.
- Kornak A. (1979), *Ekonomika turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Kornak A., Montygierd-Łoyba M. (1985), *Ekonomika turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Wrocław.
- Kowalczyk A. (2001), *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Kozioł L. (2012), Typologia czynników motywujących do podróżowania, *Zeszyty Naukowe Małopolskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Tarnowie*, t. 20, nr 1.
- Koźlak A. (2008), *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka*. Wydawnictwo UG, Gdańsk.
- Krasucki Z. (2002), Transport w gospodarce kraju i międzynarodowych stosunkach ekonomicznych [w:] T. Szczepaniak, *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, (red.). Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Kruczek Z. (red.) (2006), *Kompendium pilota wycieczek*, Proksenia, Kraków.
- Kulczyk J., Winter J. (2003), *Śródlądowy transport wodny*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Kundu A.K. (2010), *Aircraft design*. Cambridge, UK.
- Kurek W. (red.) (2007), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Liberadzki B., Mindur L. (2007), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Wydawnictwo Instytutu Technicznej Eksploatacji, Radom.
- Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment* (2004), European Low Fares Airline Association Bruksela.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J. (2008), *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa.
- Lindenmeier J., Tscheulin D. K. (2008), The effects on inventory control and denied boarding on customer satisfaction: The case of capacity-based airline revenue management, *Tourism Management*, No. 29.
- Łobożewicz T., Bieńczyk G. (2001), *Podstawy turystyki*. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Warszawie, Warszawa.
- Madeyski M., Lissowska E., Marzec J. (1971), *Wstęp do nauki o transporcie*. Wydawnictwo SGPiS, Warszawa.
- Malighetti, P., Palesi, S., & Redondi, R. (2009). Pricing strategies of low-cost airlines: the Ryanair case study. *Journal of Air Transport Management*, 15(4).
- Martínez-Zarzoso, I., Garcí'a-Menendez, L., and Sua'rez-Burguet, C. (2003), The impact of transport cost on international trade: the case of Spanish ceramic exports. *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 5/2.
- Małwił A., Barczak M. (2013), *Transport wodny śródlądowy*. Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz.
- Middleton V.T.C. (1996), *Marketing w turystyce*. Wydawnictwo Polska Agencja Rozwoju Turystyki, Warszawa.
- Milewski D. (2008), Przewozy turystyczne [w:] Panasiuk A. (red.), *Gospodarka turystyczna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Mindur M. (2010), *Transport w erze globalizacji gospodarki*. Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii i Eksploatacji – PIB, Warszawa-Radom.
- Mindur M. (2015). Rozwój transportu w Hiszpanii z uwzględnieniem kolei dużych prędkości. *Logistyka* 4.
- Muszyńska-Jeżewska D., Marciniak Ż., Wasil R. (2017), *Rola Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w rozwoju regionalnym i lokalnym*. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Nastaj W. (2007), Podróże służbowe a system podatkowy w Polsce. [w:] Gaworecki W.W. (red.) *Turystyka biznesowa*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Turystyki i Hotelarstwa w Gdańsku, Gdańsk.
- Nicodème Ch., Diamandouros K., Diez J., Durso C., Arampidou K., Nuri A.K. (2017), *Road Statistics. Yearbook 2017*. European Union Road Federation, Bruksela, Belgia.
- Nowakowski M. (2001), *Słownik terminów związanych z turystyką i hotelarstwem*, GWSH, Katowice.
- O'Connell J. F., Williams G. (2005), Passenger's perceptions of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines, *Journal of Air Transport Management*, V. 11, nr 4.

- Panasiuk A. (red) (2011): *Ekonomika turystyki i rekreacji*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Petrykowski M. (2004), *Strategie rozwoju wybranych niskokosztowych linii lotniczych w Europie*, Warszawa.
- Pfohl H.Ch. (2001), *Systemy logistyczne. Podstawy organizacji i zarządzania*. Wydawnictwo Biblioteka Logistyka, Poznań.
- Piga, C., & Bachis, E. (2007), Pricing strategies by European traditional and low-cost airlines: or, when is it the best time to book on line? D. Lee (ed.), *The economics of airline institutions, operations and marketing. Advances in airline economics*, Vol. 2, Elsevier.
- Pinto H., Guerreiro J. (2010), Innovation regional planning and latent dimensions: The case of the Algarve region, *Annals of Regional Science*, nr 44.
- Piskozub A. (1982), *Gospodarowanie w transporcie. Podstawy teoretyczne*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Piwowoński J. (1989), *Flota spod bialo-czerwonej*. Nasza Księgarnia, Warszawa.
- Poliński J. (2016), Dworce we współczesnym transporcie kolejowym. *Prace instytutu Kolejnictwa – Zeszyt 150*.
- Polo G. (2012), On maritime transport costs, eVolution, and forecast, *Ship Science & Technology*, Vol. 5, No 10.
- Pratte J. (2006), *Bicycle Tourism on the Trail to Economic Development*, [w:] *Prairie Perspectives, Geographical Essays*", Volume 9:1.
- Prideaux, B. (2000), The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 21 (1).
- Przećławski K. (1997), *Człowiek a turystyka, Zarys socjologii turystyki*, ALBIS, Kraków.
- Przewozy Regionalne (2005), *Raport roczny 2005*, Wydawnictwo Art., Warszawa.
- Przypisywanie kategorii liniom kolejowym w PKP PLK SA – propozycja UTK na podstawie zebranych opinii uczestników rynku*, (2011), Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
- Puławska S. (2008), Koszty zewnętrzne w polityce transportowej Unii Europejskiej, *Transport i Ochrona Środowiska*, nr 5-6.
- Rapacz A. (1994), *Przedsiębiorstwo turystyczne. Podstawy i zasady działania*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Razin P., Kruszewski M. (2017), Preferencje kierowców w wyborze miejsc obsługi podróżnych. *Zeszyty Naukowe Politechniki Warszawskiej, Transport*, z. 119.
- Rehman Khan S. A., Qianli D., SongBo W., Zaman K., Zhang Y. (2017), Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism. *Journal of Air Transport Management* 58.
- Rejestr statków 2019* (2019), Polski Rejestr Statków S.A., Gdańsk,
- Rekowski M., (red.). (2011), *Rewolucja na rynku lotniczym – linie niskokosztowe i ich wpływ na regionalne porty lotnicze*, w: *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, Poznań.

- Rochmińska A., Roczniak J.A. (2016). Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych w Polsce i na Ukrainie [w:] *Uwarunkowania polityki mieszkaniowej w Polsce i na Ukrainie*, red. Masierek E., Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Rogalewski O. (1979), *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa.
- Rogowska E. (2013), Systematyczny rachunek kosztów jako narzędzie wspomagające pozyskiwanie informacji do celów zarządzania przedsiębiorstwem, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego - Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia*, nr 61.
- Rolbiecki, Wojewódzka-Król. (2010), *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Roman M., Baran J. (2018), *Ekonomiczno-organizacyjne uwarunkowania funkcjonowania transportu morskiego*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Roman M., Roman M. (2014), Bicycle transport as an opportunity to develop urban tourism – Warsaw example, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 115.
- Roman M., Świetlińska M. (2013), Transport w gospodarce turystycznej, *Ekonomika i Organizacja Przedsiębiorstw*, nr 3 (78).
- Roman M., Niedziółka A. (2017), *Agroturystyka jako forma przedsiębiorczości na obszarach wiejskich*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Roman M., Wielechowski M. (2016), Stan sektora turystycznego w Polsce i Unii Europejskiej, *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, t. 103, z. 1.
- Rusak R. (2004), Kolejowe przejścia graniczne. *Analizy. Technika Transportu Szynowego* 9.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.) (2008), *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Sánchez R.J., Hoffmann J., Micco A., Pizzolitto G.V., Sgut M., Wilmsmeier G. (2003), Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs, *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 5.
- Shwanen T., Lucas K. (2011). Understanding auto motives [w:] K. Lucas, K. Blumengers, R. Weiberger (red.), *Auto motives. Understanding car use behaviours*, Wydawnictwo Emerald, Bingley, UK.
- Skupień E., Kuciaba E., Gasior A. (2016), Perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni*, nr 97.
- Smith, B. C., Leimkuhler, J. F. and Darrow, R. M. (1992), Yield management at American airlines: NFORMS Journal on Applied Analytics, Vol. 22, No.1.
- Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2017 r.*, (2018), Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
- Stinson M. A., Bhat Chandra. (2003), An analysis of commuter bicyclist route choice using a stated preference survey. In *Transportation research record: Journal of the transportation research board* (pp. 107-115). No. 1301, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C.
- Stopford M. (2009), *Maritime Economics*. Routledge Taylor&Frnacis Group, New York.

- Swan W.M., Adler N. (2006), Aircraft trip cost parameters: A function of stage length and seat capacity, *Transportation Research Part E* 42.
- Szczepaniak T. (red.) (2002), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Wydawnictwo Naukowe PWE, Warszawa.
- Szling Z., Winter J. (1988), *Drogi wodne śródlądowe*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Szymonik A. (2010), *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw*. Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- Taczanowki J. (2009), Znaczenie turystyczne linii kolejowych na przykładzie Austrii [w:] *Człowiek i Rolnictwo*, red. Górka Z., Zborowski A., Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Tarski I. (1973), *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*. Wydawnictwo Naukowe PWE, Warszawa.
- Terminologia turystyczna. Zalecenia WTO* (1995), Organizacja Narodów Zjednoczonych, World Tourism Organization. Instytut Turystyki, Warszawa.
- Tłoczyński D. (2014), Koszty funkcjonowania pasażerskiego rynku transport lotniczego. *Logistyka* 2.
- Towpik K. (2009), *Infrastruktura transportu kolejowego*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Urbanyi-Popiołek I. (red.) (2013), *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*. Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz.
- Urząd Transportu Kolejowego – *Przewozy pasażerskie*, utk.gov.pl [stan na dzień 15.11.2018].
- Warszyńska, J., Jackowski, A. (1979), *Podstawy geografii turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Wensveen J. G. (2010), *Air Transportation. A Management Perspective*. Ashgate, Cornwall Winnipeg.
- Wodejko S. (1998), *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Handlu i Prawa, Warszawa.
- Wojciechowski Ł., Wojciechowski A., Kosmatka T. (2009), *Infrastruktura magazynowa i transportowa*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R. (2018), *Infrastruktura transportu. Europa, Polska – teoria i praktyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Wolski A. (2017), *Revenue Management jako narzędzie wspierające politykę cenową linii lotniczych na przykładzie Polskich Linii Lotniczych LOT*. Praca magisterska, Wydział Nauk Ekonomicznych, SGGW w Warszawie.
- Woś K. (2006), Kierunki rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego [w:] *Rozwój infrastruktury transportu w Polsce*, Załga E. (red.), Uniwersytet Szczeciński, Szczecin.
- Woźniak D., Kukielka L. (2011), Niektóre aspekty logistyki transportu, *Autobusy*, nr 5.
- Zajas S. (2012), *Międzynarodowa polityka lotnicza a rozwój lotnictwa w ujęciu światowym*, Warszawa.

NETOGRAFIA

- BDL (2018), <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/temat> [stan na dzień 11.11.2018].
- Biletyautokarowe.pl (2018), <https://www.biletyautokarowe.pl/> [stan na dzień 08.12.2018].
- Boroński Z. (2003), Międzynarodowe trasy rowerowe w Polsce. *Gościńiec* 2 (10)/2003 https://gosciniac.pttk.pl/10_2003/index.php?co=23 [stan na dzień 15.05.2019].
- Cieszewska A., Wałydkowski P., Adamczyk J., Maksymiuk G., Giedych R., Wasilewski M., Sadurski M., Szumilas H. *Strategia rozwoju turystyki w województwie mazowieckim* <mrot.pl/images/strategia.docx> [stan na dzień 15.05.2019].
- Dane Polskiej Izby Turystyki – „Zagraniczne wakacje Polaków w sezonie letnim 2017” <http://www.pit.org.pl/media/1/002/1989.pdf> [stan na dzień 19.11.2018].
- Encyklopedia Zarządzania – https://mfiles.pl/pl/index.php/Ruch_turystyczny [stan na dzień 11.10.2018].
- E-podróżnik.pl (2018), <https://www.e-podroznik.pl/> [stan na dzień 08.12.2018].
- EUROSTAT (2018), <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> [stan na dzień 07.11.2018].
- Flix Bus (2018), <https://www.flixbus.pl/> [stan na dzień 08.12.2018].
- fpspoznan.pl [stan na dzień 10.12.2018].
- Frankfurt Airport Statistics 2011*. (2012), <http://www.fraport.com/content/fraport/en/misc/binaer/press-center/air-traffic-statistics-2011/jcr:content.file/air-traffic-statistics-2011.pdf> [stan na dzień 15.04.2014].
- Google Maps (2018), <https://www.google.com/maps> [stan na dzień 08.12.2018].
- <http://bikeu.pl/> [stan na dzień 20.06.2019].
- http://gdziebylec.pl/obiekt/galeria/Przystanek_Autobusowy_Go%C5%82awiec_szko%C5%82a/19047 [stan na dzień 19.11.2018].
- <http://gryf24.pl/2015/10/14/spotkanie-o-nowym-dworcu-autobusowym-w-slupsku/> [stan na dzień 9.12.2018].
- <http://mapa.plk-sa.pl/> [stan na dzień 10.12.2018]].
- <http://mapa.plk-sa.pl/> [stan na dzień 15.01.2019].
- <http://nordi.pl/atrakcje/mariny/> [stan na dzień 25.04.2019].
- <http://warszawa.wyborcza.pl> [stan na dzień 20.06.2019].
- <http://world.frey-united.com/europe/poland/masovia/grodzisk-mazowiecki/grodzisk-mazowiecki-railway-station/> [stan na dzień 9.12.2018].
- <http://wroclaw.eska.pl/poznaj-miasto/majestatyczny-dworzec-glowny-zdjecie-dnia/685911> [stan na dzień 9.12.2018].
- <http://www.millau-viaduc-tourisme.fr/en/discover/millau-viaduct/discover-millau-viaduct> [stan na dzień 5.11.2018].
- <http://www.s7-lubien-rabka.pl/b-odcinek2.html> [stan na dzień 29.11.2018].
- http://www.wikiwand.com/pl/Kanał_Elbląski, [stan na dzień 7.01.2019].
- <https://businessinsider.com.pl> [stan na dzień 12.12.2018].

<https://dcarbo.photoshelter.com> [stan na dzień 30.01.2019].

<https://edroga.pl/drogi-i-mosty/miejsca-obsługi-pasazerow-klasyfikacja-111114670> [stan na dzień 15.11.2018].

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_rail_transport_network_size [stan na dzień 8.12.2018].

<https://fotobabij.blogspot.com/2016/12/dworzec-pkp-puawy-miasto-zdjecia-uhd-4k.html> [stan na dzień 9.12.2018].

<https://grupabiwakowa.pl/podnosnia-statkow-niederfinow/> [stan na dzień 9.01.2019].

<https://kriki9429.flog.pl/wpis/7396975/dworzec-kolejowy-w-zabim-rogu-> [stan na dzień 9.12.2018].

<https://nextbike.pl/> [stan na dzień 20.06.2019].

<https://okazjepodroznika.pl/flirt-z-flirtem3-dla-pkp-intercity/> [stan na dzień 12.12.2018].

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Railway_Station_Szklarska_Por%C4%99ba_G%C3%B3rna_\(Poland,_August_2010\).jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Railway_Station_Szklarska_Por%C4%99ba_G%C3%B3rna_(Poland,_August_2010).jpg) [stan na dzień 9.12.2018].

<https://www.airships.net/delag-passenger-zeppelins/> [stan na dzień 20.04.2019].

<https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/the-world-of-air-transport-in-2017.aspx> [stan na dzień 25.03.2019].

<https://www.icao.int/sustainability/Documents/LCC-List.pdf> [stan na dzień 24.04.2019].

<https://www.la-croix.com/Actualite/France/A-Millau-le-viaduc-fait-toujours-son-effet-2015-08-04-1341247> [stan na dzień 5.11.2018].

<https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pierwsze-zmodernizowane-wagony-z-newagujuz-w-pkp-intercity-82581.html> [stan na dzień 12.12.2018].

<https://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/pendolino-bez-pendolino-czyli-wloski-pociag-na-polskich-torach,333784.html> [stan na dzień 10.12.2018].

<https://www.veturilo.waw.pl/na-majowke-rowerem/> [stan na dzień 20.06.2019].

Koleje Mazowieckie (2016), *Raport roczny 2016*,
https://www.mazowieckie.com.pl/sites/default/files/docs/Raport%20roczny%202016_0.pdf
[stan na dzień 10.12.2018].

Koleje Wielkopolskie (2016), *Raport roczny 2016*, <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/wp-content/uploads/2017/07/Raport-Roczny-2016-OK.pdf> [stan na dzień 10.12.2018].

Kulpinski B. (2010), *Samoloty pasażerskie*. <https://docplayer.pl/9772321-Samoloty-pasazerskie-czesc-pierwsza-samoloty-szerokokadlubowe.html> [stan na dzień 30.05.2019]

PKP Intercity (2018), <https://www.intercity.pl/pl/> [stan na dzień 08.12.2018].

Przewozy Regionalne (2014), *Raport roczny 2014*, <https://polregio.pl/media/1696/raport2014.pdf>.

Tołkacz L. (2010), *Infrastruktura transport wodnego, Tom I: Infrastruktura transportu śródlądowego* <http://zbc.ksiaznica.szczecin.pl/Content/19461/Tolkacz%20L.-Infrastruktura.pdf> [stan na dzień 3.01.2019].

Trans European Transport Network, European Commission, (2017), <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec->

- portal/site/maps_upload/tent_modes/EU_A0Landscape2017_Roads.png [stan na dzień 27.10.2018].
- UNWTO (2000-2018), <https://www.e-unwto.org/toc/unwtotfb/current> [stan na dzień 03.10.2018].
- WTTC (2018), <https://www.wttc.org/> [stan na dzień 03.12.2018].
- www.airbus.com [stan na dzień 15.04.2019].
- www.bryla.pl [stan na dzień 9.01.2019].
- www.delta.com [stan na dzień 30.05.2019]
- www.eurovelo.com [stan na dzień 15.06.2019].
- www.gdansk.letno.pl [stan na dzień 19.12.2019].
- www.greenways.org.pl [stan na dzień 05.06.2019].
- www.iata.org [stan na dzień 19.05.2019].
- www.lufthansa.com [stan na dzień 30.05.2019].
- Załącznik nr 1 do Regulaminu dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskie, Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, 2018, <http://www.pkp.pl/documents/udost-stac/Wykaz-stacji-pasazerskich.pdf> [stan na dzień 9.12.2018].*

MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

- EU in figures. Statistical Pocketbox 2011.* (2013), European Commission.
- European recreational inland navigation network* (2004), Resolution No. 52, Economic Commission For Europe Inland Transport Committee, Working Party on Inland Water Transport, United Nations, New York & Geneva 2004.
- European recreational inland navigation network* (2004), Resolution No. 52, Economic Commission For Europe Inland Transport Committee, Working Party on Inland Water Transport, United Nations, New York & Geneva 2004.
- Deklaracja z Lille, Europejskie Stowarzyszenie Zielonych Szlaków „Greenways”*, 12 września 2000 r.
- Deklaracja z Sopron, Environmental Partnership for Sustainable Development*, 1 lipca 2006 r.
- Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 3 lipca 2015 r. w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia, Monitor Polski 2015, poz. 636.
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 roku w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej, Dz. U. 2003 nr 39 poz. 340, Art. 33 ust.2.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, Dz.U. z 1998 r. nr 151, poz. 987.

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 11 lutego 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, Dz.U. 2000 nr 34 poz. 400.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, §114 ust. 1 r (Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430).
- Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz.U. 2002, poz. 685.
- Ustawa o transporcie kolejowym*, art. 45 ust. 1 ustawy z 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.
- Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. 2016 poz. 1923.
- Ustawa Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 2222, ze zm.)
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. z 2017 r. poz. 2117.
- Załącznik do obwieszczenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 3 lipca 2015 r. w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia „Przejścia graniczne, rodzaj ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czas ich otwarcia”*, Monitor Polski 2015, poz. 636.



Monika Roman jest doktorem nauk ekonomicznych. Pracuje na stanowisku adiunkta w Katedrze Logistyki, Wydziału Nauk Ekonomicznych SGGW w Warszawie. Ukończyła studia na Wydziale Nauk Ekonomicznych SGGW w Warszawie i na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej. Jest autorką i współautorką 50 publikacji naukowych i popularnonaukowych. Jej zainteresowania naukowe to: ekonomika i organizacja rynków rolnych, ekonomia przestrzenna, ekonomika transportu, transport w turystyce.



Aleksandra Górecka jest doktorem nauk ekonomicznych z zakresu ekonomiki turystyki. Obecnie pracuje na stanowisku adiunkta w Katedrze Logistyki, Wydziału Nauk Ekonomicznych SGGW w Warszawie. Skończyła również studia podyplomowe z zakresu zarządzania lotnictwem na Akademii Obrony Narodowej. Prowadzi badania z zakresu transportu i infrastruktury w odniesieniu do rozwoju społeczno-ekonomicznego oraz rozwiązań organizacyjnych w transporcie miejskim.



Michał Roman jest doktorem nauk ekonomicznych z zakresu ekonomiki i organizacji turystyki. Pracuje na stanowisku adiunkta w Katedrze Ekonomiki Edukacji, Komunikowania i Doradztwa, Wydziału Nauk Ekonomicznych SGGW w Warszawie. Posiada dorobek publikacyjny w liczbie 140 opracowań naukowych. Zainteresowania naukowe obejmują zakres ekonomiki i organizacja turystyki: uwarunkowania rozwoju agroturystyki i jej wpływ na przemiany społeczno-ekonomiczne gmin oraz obszarów wiejskich, klastry turystyczne, innowacje w rozwoju turystyki, transport w turystyce.

* * *

„Opracowanie stanowi rodzaj przeglądu literatury naukowej oraz zestawienia wielu informacji statystycznych dotyczących analizowanego tematu. (...) Ma ono duże walory merytoryczne i dydaktyczne. Jestem przekonany, że będzie bardzo przydatną pomocą naukową i dydaktyczną w badaniach, przygotowaniu prac naukowych, jak też w studiowaniu na poziomie szkół wyższych, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, iż jest relatywnie mało syntetycznych opracowań dotyczących logistyki w turystyce.”

prof. dr hab. inż., dr h.c. Bogdan Klepacki

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

„W monografii skoncentrowano się na ekonomice i organizacji transportu pasażerskiego w turystyce. (...) Autorzy konfrontują swoje rozważania z wynikami prac innych badaczy budując względnie spójny system analizy rozwoju turystyki. (...) Praca stanowi wkład w rozważania nad znaczeniem wykorzystania transportu pasażerskiego w rozwoju turystyki. Ostatecznym efektem tych badań staje się przygotowane i wyjaśnione przez Autorów tego zagadnienia. (...) Recenzowana praca ma charakter wielowątkowy. Poruszane są w niej kwestie związane z rozwojem turystyki i transportu w aspekcie rozwoju świadczą o wyborze właściwej tematyki interesującej zarówno z punktu widzenia teorii, jak i praktyki życia gospodarczego.”

dr hab. Agnieszka Brelik, prof. ZUT

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

ISBN 978-83-7583-878-7



9

788375 838787