ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2005
Seria: TRANSPORT z. 58 Nr kol. 1688

Andrzej CHYBA[1], Katarzyna CHYBA[2]

# ZMIANY W SEKTORZE TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO W POLSCE

**Streszczenie.** Zarysowano przeobrażenia w systemie transportu osób w Polsce w ciągu ostatnich dwudziestu lat. Przedstawiono podstawy prawne zmian i scharakteryzowano zmiany na rynku przewozów pasażerskich.

# CHANGES IN PASSENGER TRANSPORT IN POLAND

**Summary.** Some transformations in the passenger transportation system in Poland in last twenty years have been defined. The legal basis of changes has been presented and the changes at passenger transport service market have been featured.

## 1. WPROWADZENIE

Duże zmiany w polskim transporcie, jakie dokonały się w ciągu ostatnich piętnastu lat, były wywołane według Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej [11] przez trzy główne czynniki:
- przekształcenie centralnie planowanej gospodarki narodowej w gospodarkę rynkową,
- otwarcie procesów prywatyzacji,
- uruchomienie procesów dostosowawczych związanych z przystępowaniem Polski do Unii Europejskiej.

W ich wyniku powstał i zaczął się rozwijać rynek transportowy – i to według zasad przyjętych w Unii Europejskiej.

Do powyższych czynników, jako uzupełniające, należałoby jeszcze dodać:
- otwarcie się Polski na świat zachodni, co nie tylko zwiększyło zadania transportu międzynarodowego, ale również ułatwiło przepływ kapitału, nowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych,
- reformę samorządową i pojawienie się hasła regionalizacji,
- zmianę wielkości i struktury produkcji- mniej przemysłu, więcej usług.

W przewozach osób na zmiany w transporcie wpływa także spełniana przez transport funkcja użyteczności publicznej, której rozumienie ulega też modyfikacji. Wiodącym kierunkiem w polityce transportowej stał się liberalizm. W nawiązaniu do głównych czynników inspirujących przeobrażenia w transporcie liberalizacja polityki transportowej w Polsce ma jednocześnie dwa aspekty [4]:

[1] Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu, Politechnika Krakowska, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, te. (+48 12) 6283290, achyba@mech.pk.edu.pl
[2] Absolwentka AGH w Krakowie

- liberalizacja wynikająca z transformacji życia gospodarczego i ogólnych tendencji po roku 1989,
- liberalizacja wynikająca z integracji z Unią Europejską.

Zmiany dokonujące się w transporcie dotyczą: zakresu działalności, struktury organizacyjnej oraz finansowej struktury kapitału i pochodnej od niej struktury własnościowej.

W dalszych punktach przedstawione zostaną przeobrażenia w transporcie osób w Polsce wynikające z modelu rynkowego gospodarki.

## 2. ZARYS PRZECHODZENIA NA ZASADY RYNKOWE W TRANSPORCIE OSÓB

Przejście z systemu nakazowego w transporcie do gospodarki zorientowanej na rynek napotykało jednak i napotyka nadal wiele trudności związanych z faktem, że cechy starego systemu występowały w transporcie ze szczególną ostrością. Przełomowym momentem w działalności systemu transportowego w Polsce była data 1 stycznia 1989 roku, kiedy to weszła w życie *Ustawa o działalności gospodarczej* z 23.12.1988 r. [5]. W myśl nowych, zliberalizowanych przepisów każdy polski przewoźnik mógł trudnić się transportem krajowym lub międzynarodowym, bez ubiegania się o koncesje czy uprawnienia. Wystarczyło jedynie zarejestrowanie swojej działalności w odpowiednim organie administracji państwowej. Według [4], [5] spowodowało to pozytywne skutki, jak:
- rozpoczęcie demonopolizacji transportu,
- obniżenie stawek przewozowych,
- większą efektywność w przewozach drogowych,

a także szereg skutków negatywnych bądź niejednoznacznie ocenianych, jak:
- spadek przewozów kolejowych,
- pogorszenie obsługi terenów wiejskich,
- relatywnie niższe płace pracowników transportu samochodowego,
- pogorszenie się warunków bezpieczeństwa przewozów – zaczęto eksploatować pojazdy stare, o niskich parametrach technicznych.

Od 1992 roku istniał obowiązek posiadania koncesji na przewozy międzynarodowe, gdyż wolność gospodarcza wewnątrz Polski zderzyła się z kontyngentami na wjazd do innych krajów ustalanymi przez te kraje. W latach 1992 - 1994 wydano około 22 tysięcy koncesji na przewozy międzynarodowe [4]. Koncesje były wydawane na konkretne pojazdy.

W 1997 roku Sejm przyjął nową *Ustawę o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego*, która podtrzymała zasadę koncesjonowania, ale wprowadziła kryteria ilościowe. Również w 1997 roku Sejm przyjął *Ustawę o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób*. Wprowadzała ona zezwolenia na prowadzenie takiej działalności, ale zapewniała jednakowe warunki dla przedsiębiorstw państwowych i prywatnych. W oparciu o tę ustawę zaczęła też funkcjonować procedura koordynacji rozkładów jazdy linii autobusowych. Ta nowa ustawa, wprowadzając jasne reguły, przyczyniła się do tego, że od 1998 roku zaczęły w znaczącej ilości powstawać prywatne linie autobusowe i rozpoczął się trudny okres dla przedsiębiorstw PKS. Dalsze zmiany rynkowe w transporcie drogowym odbywały się już w ramach prawa dostosowywanego do regulacji UE, ale generalne zasady nie uległy już dużej zmianie.

W 1997 roku wydana została też *Ustawa o transporcie kolejowym* z 27.06, która formalnie umożliwiała powstawanie nowych przedmiotów do wykonywania przewozów. W oparciu o tę ustawę wydano pierwsze koncesje na wykonywanie przewozów osób i towarów, lecz z takimi ograniczeniami, że nowe przedsiębiorstwa transportu kolejowego nie podjęły praktycznie działalności. Przełom przyniosła dopiero *Ustawa o transporcie kolejowym* z 28.03.2003 r., która dostosowywała polskie prawo kolejowe do standardów UE i likwidowała dotychczasowe bariery w dostępie do przewozów przedsiębiorstwom spoza Grupy PKP.

Powołany Urząd Transportu Kolejowego był zobowiązany do wydawania licencji przedsiębiorcom, którzy spełniali warunki między innymi:
- wiarygodności finansowej,
- kompetencji zawodowych,
- dysponowania taborem kolejowym.

Sytuację prawną w zakresie transportu zbiorowego osób J. Friedberg [3] charakteryzuje następująco:
- przewoźnik świadczy usługi na własne ryzyko, sam ustanawia taryfę i poszukuje rynku,
- administracja sprawdza spełnienie warunków formalnych i dopuszcza przewoźnika do wykonywania zawodu oraz do rynku transportowego, w minimalnym zakresie koordynuje wzajemnie przewoźników, ale nie może odmówić prawa świadczenia usług, jeśli tylko wymogi zostają spełnione,
- państwo ustala zniżki i zwraca utracone przychody z tego tytułu,
- samorządy nie mogą wypłacać rekompensat za obsługę połączeń nierentownych bez procedury zamówienia publicznego, przy czym samorządy powiatów i województw nie mają na ten cel środków państwowych,
- zarządcy dróg mają instrument ograniczenia usług przez odmowę dostępu do przystanków na drogach publicznych.

Praktycznie system transportu zbiorowego pozamiejskiego kształtowany jest przez inicjatywy oddolne przewoźników i stanowi zlepek ich propozycji. Dominuje orientacja na uzyskanie zysku, co prowadzi do tego, że nie wszystkie potrzeby przewozowe są zaspokajane, zwłaszcza w miejscach i okresach zmniejszonej frekwencji.

Należy zaakcentować zmianę oczekiwań i preferencji ze strony pasażerów pod wpływem zmian rynkowych jak i cywilizacyjnych. W. Bąkowski [1] analizując dokonujące się przemiany w przewozach pasażerskich stwierdza, że nie wystarczy już przewóz „dworzec – dworzec" lub „przystanek – przystanek", a trzeba raczej mówić „ulica, dom – miejsce przeznaczenia". Dworce kolejowe w dwudziestym wieku zintegrowane z przewozami autobusowymi obumierają. Obecnie, jeśli pasażer ma możliwość wyboru i przewoźnik oferuje usługę „dom – miejsce przeznaczenia" przy zadowalającej cenie usługi, wyżej będzie cenił jej wartość niż powiązania tradycyjne.

Począwszy od 1989 roku nastąpiło w Polsce wyraźne przekształcenie się rynku dostawcy w rynek odbiorcy. Dotyczy to wszystkich dziedzin życia gospodarczego, ale najbardziej jest widoczne na rynku transportowym w związku z powstałą znaczną nadwyżką zdolności przewozowych nad potrzebami. Spowodowało to również, że od pewnego czasu przedsiębiorstwa transportowe sięgają po instrumenty marketingowe jako narzędzie walki o klienta.

## 3. ZMIANY STRONY PODAŻOWEJ RYNKU TRANSPORTU OSÓB

W okres transformacji gospodarczej transport kolejowy wchodził z jednym monopolistycznym przedsiębiorstwem kolejowym: Polskie Koleje Państwowe, zatrudniającym ponad 400 tysięcy osób.

W procesie restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP, zapoczątkowanym w 1991 roku, wydzielono ze struktur PKP 76 zakładów zaplecza technicznego, zreorganizowano pion produkcji obejmujący służby: trakcji, wagonów, ruchu i handlowo-przewozową, a także powołano nowy pion sprzedaży usług [5].

Ze względu na spadek wielkości przewozów oraz potrzebę oddzielenia od transportu działalności nietransportowej, co wynikało ze zmian prawnych oraz dostosowywania polskiego prawa dotyczącego kolei do regulacji unijnych, następowały zmiany organizacyjne w PKP. Polegały one na uproszczeniu struktury organizacyjnej i zmniejszeniu znaczenia

organizacji typu terytorialnego (rejony i okręgi sieci kolejowej) na rzecz organizacji rzeczowej. W zakresie przewozów pasażerskich oznacza to, że podstawową komórką organizacyjną przestała być stacja i pojawiły się zakłady przewozów pasażerskich.

W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych pojawiło się hasło komercjalizacji i prywatyzacji transportu kolejowego, a więc zmiany struktury własnościowej przedsiębiorstw kolejowych. Przekształcenia te związane były przede wszystkim z dostosowywaniem funkcjonowania PKP do wymogów UE. W wyniku tego procesu od 1.10.2001 roku powstały między innymi cztery kolejowe pasażerskie spółki przewozowe: PKP Intercity sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., PKP SKM sp. z o.o. oraz PKP WKD sp. z o.o..

Utworzone spółki pozostają w gestii państwa jako spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, należące do tak zwanej Grupy PKP. Dopiero ostatnio pojawiła się koncepcja tworzenia kolejowych spółek przewozowych z udziałem samorządu wojewódzkiego. Mają one wyraźnie rozdzielone obszary działania, a więc konkurencja w kolejowych przewozach pasażerskich praktycznie nie występuje. Inne podmioty, jak na przykład Lubuska Kolej Regionalna, wycofują się z rynku po krótkim okresie ze względów ekonomicznych. Nie mogą sobie pozwolić na popadanie w takie długi jak spółka PKP Przewozy Regionalne.

W transporcie samochodowym zmiany rynkowe były największe. Spowodowane zostały wprowadzeniem dużej swobody w wykonywaniu działalności gospodarczej w usługach przewozowych. Do 30 czerwca 1990 roku działały w Polsce cztery wielkie państwowe przedsię-biorstwa transportu samochodowego: Krajowa PKS i trzy regionalne przedsiębiorstwa PKS: w Warszawie, Koszalinie i Olsztynie.

Na transport spółdzielczy publiczny składało się 41 jednozakładowych spółdzielni transportowo-motoryzacyjnych, które pod koniec 1989 roku dysponowały łącznie 3038 samochodami ciężarowymi i 165 autobusami.

Transport komunalny obejmował 50 przedsiębiorstw i 55 zakładów komunikacji miejskiej w ramach wielobranżowych przedsiębiorstw gospodarki komunalnej i mieszkaniowej. Przedsiębiorstwa te miały w końcu 1989 roku 14660 autobusów, 4637 tramwajów i 273 autobusy [5].

W wyniku działania *Ustawy o działalności gospodarczej* w roku 1989 przybyło 45 tysięcy nowych prywatnych przedsiębiorstw samochodowych (łącznie z taksówkami), głównie ukierunkowanych na przewozy rzeczy.

W marcu 1990 roku rozpoczął się proces restrukturyzacji przedsiębiorstw państwowych, w tym wszystkich przedsiębiorstw PKS. Wszystkie oddziały PKS stały się od 1 lipca 1990 roku samodzielnymi przedsiębiorstwami – powstały 233 samodzielne przedsię-biorstwa PKS, z których 174 zajmowały się przewozem pasażerów lub pasażerów i rzeczy [8]. W 1996 roku funkcje organu założycielskiego dla przedsiębiorstw PKS przejęli od ministra transportu i gospodarki morskiej odpowiedni wojewodowie. W 2000 roku 33 przedsiębiorstwa przekształcone zostały w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, a dalszych 55 znajdowało się w trakcie przekształceń, w tym 12 ukierunkowanych na prywatyzację bezpośrednią [9]. Popularne były przekształcenia w spółki pracownicze. Obecnie na ogólną liczbę 172 przedsiębiorstw i spółek PKS – 74 przedsiębiorstwa mają status przedsiębiorstwa państwowego, 47 to jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, 31 spółek jest przekazanych w leasing pracowniczy, natomiast 20 spółek PKS jest przekształconych przy udziale inwestora zewnętrznego. Pomimo pełnej samodzielności każdego z przedsiębiorstw pasażerskich PKS pozostają one silnie powiązane liniami komunikacyjnymi i stosują jednolity system cen biletów.

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych zaczęły lawinowo powstawać małe prywatne firmy autobusowe i mikrobusowe. E. Menes [60] szacował, że w 2000 roku ilość małych firm autobusowych uczestniczących w przewozach pozamiejskich wynosiła około 2,5 tysiąca, a ich udział w rynku oceniał na 10%. Przewoźnicy prywatni koncentrowali się na najbardziej intratnych liniach, obejmując 20% obszaru kraju i 12% łącznego przebiegu autobusów.

H. Polewka-Dorozik [9] stwierdziła natomiast, że w 1999 roku w sektorze pasażerskich przewozów drogowych funkcjonowało około 10 tysięcy małych podmiotów gospodarczych, wykonujących przewozy zarówno miejskie, jak i między miastami – autobusami i mikrobusami. Podobną liczbę podmiotów wskazuje następnie Z. Kordel [7], jako aktualną jeszcze w 2003 roku.

Według danych GUS [9] w 1999 roku przewozy osób wykonywało 327 dużych podmiotów gospodarczych, czyli zatrudniających powyżej 9 pracowników (wcześniej obowiązywało inne kryterium statystyczne). W tej grupie było 155 przedsiębiorstw państwowych, 129 spółek i 38 firm osób fizycznych. Ponad połowę tego zbioru tworzyły przedsiębiorstwa PKS.

Oceniając stan rynku przewozów drogowych osób, W. Bąkowski [1] stwierdza, że dawniej walka władz trwała o nową linię czy przystanek, a dzisiaj odbywa się walka z przewoźnikami, którzy w sytuacji nadmiernej podaży nie przestrzegają reguł konkurencji. Nie zawsze dostrzega się przy tym pasażera, który bezpośrednio lub pośrednio finansuje system transportowy.

Ważną grupę przewozów stanowią międzynarodowe przewozy osób. Według Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM) [14] na początku roku 2004 takie przewozy wykonywało 2985 przewoźników, w tym aż 1549 wykonywało przewozy jednym pojazdem, a powyżej 10 pojazdów miało tylko 63 przewoźników.

Nowym zjawiskiem rynkowym, zauważalnym także w Polsce, jest powstawanie firm określanych jako *globalne*, to znaczy działających równocześnie w wielu krajach i w kilku gałęziach transportowych. W Polsce do takich firm należy największa z nich, czyli Connex, ale oczekuje się wejścia na nasz rynek kolejnych takich firm. Polski rynek przewozów pasażerskich jest piątym w UE pod względem wykonywanych przewozów autobusami i może to stanowić zachętę do inwestowania na rynku transportowym w Polsce przez firmy z innych krajów Unii [2].

## 4. ZMIANY ZADAŃ PRZEWOZOWYCH TRANSPORTU ZBIOROWEGO OSÓB

W Polsce sektor publicznego transportu pasażerskiego, określanego również jako transport zbiorowy, tworzą transport kolejowy i autobusowy. W niewielkiej, choć stale rosnącej skali, ten dualny układ uzupełnia transport lotniczy.

Od zakończenia II wojny światowej do lat osiemdziesiątych transport zbiorowy charakteryzował się wysoką dynamiką rozwojową. Przewozy kolejowe osób od poziomu 850 – 900 mln rocznie w latach czterdziestych wzrosły do poziomu 1,1 mld pasażerów w 1980 roku. W latach bezpośrednio powojennych udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich wynosił 92%. Udział dojazdów do pracy dochodził w latach sześćdziesiątych do 90% przewozów pasażerskich wykonywanych przez kolej.

W roku 1967 autobusy PKS, tworzące wówczas pozamiejski transport autobusowy, przewiozły ponad miliard pasażerów i oznaczało to wysunięcie się przed PKP w przewozach osób. Pozamiejski transport autobusowy w 1980 roku przewiózł 2,4 mld pasażerów. Według E. Menesa [60] w 1980 roku doszło do zrównania pracy przewozowej transportu kolejowego i autobusowego mierzonej w pasażerokilometrach (po około 52 mld pas-km), choć według Z. Pawlickiej [21] doszło do tego już w 1972 roku.

Apogeum pozamiejskich przewozów pasażerskich transportem zbiorowym przypadło na pierwszą połowę lat osiemdziesiątych, gdy przewożono w transporcie pozamiejskim prawie 4 mld pasażerów rocznie, po czym rozpoczął się trwający do dziś spadek liczby przewożonych pasażerów.

Przebudowa gospodarki w kierunku gospodarki rynkowej po 1989 roku pociągnęła za sobą istotne zmiany w zadaniach transportu i jego funkcjonowaniu. Główna cecha zmian strukturalnych w gospodarce polegała na wzroście znaczenia sektora usług. Sektor usług w porównaniu z sektorami wytwórczymi jest mniej transportochłonny pod względem ładunkowym. W okresie 1990–1999 sektor III gospodarki (usługi, transport i handel) zwiększył swój udział w liczbie pracujących o 9%, zaś w produkcie krajowym brutto (PKB) o 11% [11].

Zmianom w gospodarce, jakie ujawniły się po 1989 roku, towarzyszyły intensywne zmiany przede wszystkim w dynamice i strukturze przewozów ładunków. Spadek przewozów ładunków w latach 1990–2000 liczony tonażem wyniósł około 45%.

Zaznaczyła się jednocześnie w tym okresie tendencja spadku ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców. Zmniejszenie się ruchliwości społeczeństwa oznacza generalnie spadek wielkości przewozów pasażerskich. Dynamika roczna zmian w przewozach pasażerów ogółem, łącznie z przejazdami samochodami osobowymi, charakteryzuje się ich spadkiem w okresie od 1989 do 1993 roku, a następnie stabilizacją. Spadek wystąpił zarówno w transporcie autobusowym (53%), jak i kolejowym (51%). Następuje stopniowe ograniczanie udziału transportu kolejowego w obsłudze pasażerskiej. Kolej staje się coraz bardziej wyspecjalizowanym przewoźnikiem pasażerskim w przewozach dalekobieżnych oraz w niektórych przewozach lokalnych.

Ruchliwość w Polsce w roku 2000 (około 4800 pasażerokilometrów na mieszkańca rocznie) była znacznie mniejsza niż w 14 krajach Zachodniej Europy (około 9000 pasażerokilometrów). W badaniach do ruchliwości zaliczono przejazdy transportem publicznym razem z komunikacją miejską oraz szacunek przejazdów samochodami osobowymi [11]. Do 2010 roku przewidywane jest podwojenie wskaźnika ruchliwości, co spowoduje – o ile nie nastąpi zmiana tendencji – wzrost przewozów samochodami osobowymi około 4,5-krotny [5].

Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych rozpoczął się, wraz z załamaniem gospodarczym i radykalną transformacją ustrojową kraju, kryzys transportu zbiorowego. W 1990 roku przewozy osób były o blisko 20% mniejsze niż w 1985 roku. Krytyczny okazał się rok 1991, w którym przewozy zmniejszyły się w porównaniu z rokiem poprzednim o ponad 550 mln osób (o 18%). Później spadek przewozów trwał, ale nie był już tak duży. Niemniej w roku 1998 zarówno kolej, jak i transport autobusowy przewiozły na trasach pozamiejskich o 50% mniej pasażerów niż w 1990 roku. Najbardziej dramatyczny spadek liczby pasażerów dotknął transport kolejowy, w którym liczba pasażerów zmniejszyła się z 1093 mln w 1980 roku do 401 mln w 1998 r., czyli o ponad 63%. Największe załamanie nastąpiło w przewozach regionalnych. Natomiast przewozy międzyregionalne stabilizują się, a nawet nieznacznie rosną [8].

Na tak głębokie załamanie transportu publicznego złożyło się wiele przyczyn, z których najważniejsze to:

- transformacja społeczno-gospodarcza i w jej następstwie zmniejszenie liczby zatrudnionych o 2,3 mln osób, pojawienie się i narastanie bezrobocia,
- wzrost liczby emerytów i rencistów o ponad 2,5 mln osób,
- spadek dochodów dużej części społeczeństwa,
- wielokrotny wzrost cen biletów kolejowych i autobusowych,
- poprawa zaopatrzenia i gęstości sieci handlowej oraz rozwój sieci usług,
- gwałtowny wzrost motoryzacji indywidualnej,
- przyspieszony rozwój łączności telefonicznej [8].

Wskaźnik motoryzacji na 1000 mieszkańców wzrósł ze 128 samochodów w roku 1989 do 245 samochodów w 1999 roku i 294 samochodów w 2003 roku [9].

W okresie 1990 – 2000 przewozy pasażerów transportem kolejowym zmniejszyły się o połowę. Natomiast wzrastały dynamicznie przewozy transportem indywidualnym – o 177%,

co wiąże się ze wzrostem liczby samochodów osobowych o ponad 70%. W konsekwencji nastąpiły zmiany, polegające na wzroście udziału transportu indywidualnego w obsłudze potrzeb transportowych ludności. Udział ten między rokiem 1989 a 1999 wzrósł o 17% [5]. Biorąc pod uwagę pracę przewozową w pasażerokilometrach w przewozach pozamiejskich wszystkimi gałęziami transportu szacuje się, że udział pracy przewozowej wykonywanej samochodami osobowymi wyniósł w roku 1998 około 65% [9]. Wzrost transportu indywidualnego osób oraz rozwój transportu zarobkowego towarów spowodowały podwojenie natężenia ruchu na drogach w ciągu tego okresu, a także wzrosła o 1/3 liczba wypadków na drogach publicznych.

Około 2000 roku autobusy i kolej realizowały w Polsce po około 30% przewozów pasażerskich mierzonych w pasażerokilometrach. W tym czasie w Europie Zachodniej dominowały już przejazdy samochodami osobowymi (81%), przewozy autobusowe stanowiły 11-12%, a kolejowe – 7% [5].

Przedsiębiorstwa PKS na podstawie własnych badań z roku 2003 [2] szacują, że ich udział w rynku przewozów regionalnych wynosi około 60%, przy przewozach pozamiejskich około 800 mln osób rocznie, a po 20% przewozów wykonują przewoźnicy mikrobusowi i kolejowi. Problemy z określeniem udziału przewoźników mikrobusowych w rynku, czy w ogóle małych przewoźników, bierze się stąd, że przewozy realizowane przez przedsiębiorstwa zatrudniające mniej niż dziesięciu pracowników nie są objęte statystyką publiczną.

Zachodzące zmiany dotykają także udziału komunikacji miejskiej w obsłudze ludności. Częste podwyżki opłat za komunikację zachęcają do rezygnacji z usług komunikacji zbiorowej. Udział komunikacji miejskiej zmniejsza się, choć w niektórych miastach obserwuje się stabilizację na poziomie 60-75% udziału w ruchach niepieszych, co w porównaniu z UE jest wskaźnikiem bardzo wysokim [11]. Według badań O. Wyszomirskiego [13] w latach 1980-1985 udział komunikacji miejskiej w obsłudze miast w Polsce utrzymywał się jeszcze na poziomie 85%, przy czym udział komunikacji autobusowej w transporcie zbiorowym wynosił 67,9%.

W 1991 roku w Polsce zlikwidowano komunikację publiczną w 14 miastach, skrócono łączną długość linii komunikacyjnych o 1175 km, zmniejszono liczbę taboru komunikacji miejskiej o blisko 1000 pojazdów. Ceny usług wzrosły w latach 1991–1998 na niektórych trasach nawet 50-krotnie. W efekcie przewozy pasażerów komunikacją miejską w latach 1985–1998 spadły z 8,96 mld do 5,22 mld, w tym w latach 1990 – 2000 spadły o ponad 30 % [6]. Oczywiście nie był to skutek tylko wysokości opłat i atrakcyjności ofert, ale również problemów gospodarczych i bezrobocia oraz rozwoju motoryzacji.

W. Starowicz [12] wskazuje na problem „błędnego koła" transportu zbiorowego, które związane jest z degradacją transportu zbiorowego w wielu miastach – mniejsze środki na komunikację zbiorową to niższy poziom usług i utrata klientów, a to oznacza dalszy upadek komunikacji.

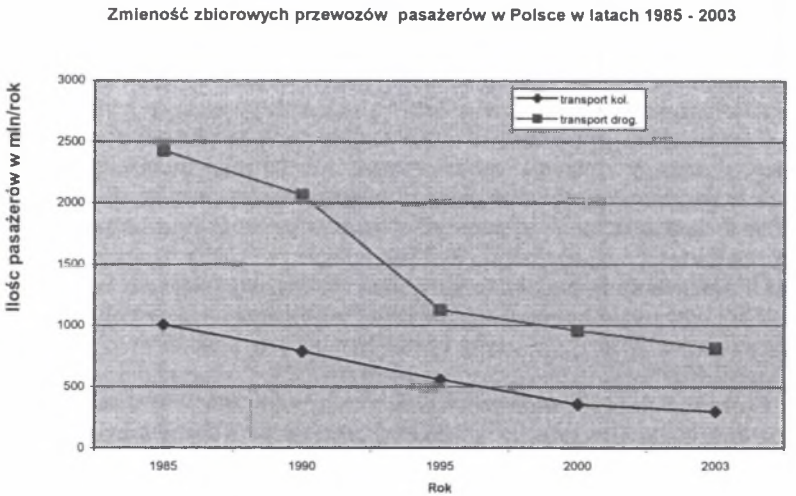
W tablicy 1 zestawiono przewozy wykonane przez transport zbiorowy w Polsce w latach 1985 - 2003.

Tablica 1

Zestawienie przewozów zbiorowych osób przez podstawowe gałęzie transportowe w Polsce w latach 1985 – 2003 [mln]

| Gałąź Transportowa | Rok | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2003 |
| Transport kolejowy | 1.005 | 789,9 | 558,1 | 360,7 | 302,6 |
| Transport autobusowy pozamiejski | 2.430 | 2.064,2 (1764)* | 1131 (949)* | 954,5 (850)* | 813,1 |
| Transport lotniczy*** | 1,85 (2,53)** | 1,71 (3,03)** | 1,84 (2,90)** | 2,88 | 3,83 |
| Ogółem | 3.436,85 | 2.860,3 | 1690,94 | 1.319,9 | 1.119,5 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie [4], [11], [9] * - przewozy regularne PKS, ** razem przyloty i odloty, *** - przewozy PLL LOT




Rys. 1. Zmienność wielkości przewozów pasażerskich w zbiorowym transporcie autobusowym i kolejowym w latach 1985 – 2003

Fig. 1. Fluctuation of public bus and rail passenger transport volume in 1985 - 2003

## 5. PODSUMOWANIE

Zapoczątkowana w roku 1989 liberalizacja transportu spowodowała lawinowy rozwój firm transportu drogowego, również w zakresie transportu osób. Jednocześnie obserwuje się dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej oraz wyraźny spadek zadań transportu zbiorowego. Coraz mniejszą rolę w przewozach pasażerskich odgrywa transport kolejowy, zwłaszcza w zakresie przewozów regionalnych. Koncepcja zrównoważonego rozwoju transportu jest więc daleka od realizacji.

**Literatura**


1. Bąkowski W.: Problem wartości usługi przewozowej dla pasażera a kształtowanie przewozów regionalnych. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Nr 119, Kraków 2005, s. 11.
2. Dyr T., Osuch M.: Przedsiębiorstwa PKS wobec procesów konkurencyjnych na rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Nr 119, Kraków 2004. s.
3. Friedberg J.: Modele organizacji i regulacji zbiorowego transportu w UE. Implikacje dla Polski. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Nr 108, Kraków 2003, s. 225.
4. Grudzewski W., Hejduk I.: Rozwój systemu transportowego Polski w warunkach integracji europejskiej. Wyd. IOiZwP „ORGMASZ", Warszawa 1998.
5. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski.: Polityka transportowa. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.
6. Kieżel M., Sobczyk-Kolbuch A.: Analiza rynku – wybrane zagadnienia. cz. I : Elastyczność popytu, Wyd. Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej, Katowice 2002.
7. .Kordel Z., Łacny J.: Tendencje rozwoju transportu drogowego po poszerzeniu Unii Europejskiej. Materiały Międzynarodowej konferencji naukowo-technicznej „Miejsce polskich przewoźników w europejskim systemie transportowym po integracji z Unią Europejską", Ostrów Wielkopolski 28-29.05.2003, s. 47.
8. Menes E.: Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytania o przyszłość. Przegląd Komunikacyjny, Nr 7/8, 2000, s.
9. Menes E.: Społeczno-ekonomiczne aspekty rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce. Przegląd Komunikacyjny, Nr 1, 2001, s.
10. Pawlicka Z.: Przewozy pasażerskie. WKiŁ, Warszawa 1978.
11. Polityka transportowa państwa na lata 2001 – 2005 dla zrównoważonego rozwoju kraju. Dokument Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Nr 90, Kraków 2001.
12. Starowicz W.: Prawo UE w zakresie zbiorowego transportu pasażerskiego. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Nr 113, Kraków 2004, s. 171.
13. Wyszomirski O.: Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998.
14. www.botm.gov.pl.