



Transport w turystyce

(Wybrane aspekty)

Materiał pomocniczy
przeznaczony do samodzielnego studiowania

DR KAZIMIERZ CHYC

WARSZAWA 2014r

Uwagi

Niniejszy materiał ma charakter pomocniczy i jest opracowany z myślą o inspiracji studentów do samodzielnego studiowania problemów związanych z transportem w turystyce. Na treść opracowania składają się wybrane zagadnienia przedstawione jedynie w sposób syntetyczny oraz wykraczające poza tematykę zajęć, jednocześnie stanowiąc ich uzupełnienie. Podstawę samodzielnego poszukiwań stanowi bibliografia zamieszczona na końcu opracowania.

WSTĘP

Szeroko pojęty transport stanowi jedną z pięciu głównych napędowych sił rynku turystycznego. Transport ma podstawowe znaczenie w zaspokajaniu potrzeb związanych z uprawianiem turystyki. Umożliwia turystom zarówno dotarcie do miejsca docelowego podróży, jak i poruszanie się w obrębie odwiedzanego regionu (miejscowości). Obok funkcji komunikacyjnej transport w turystyce zapewnia także realizację funkcji rekreacyjno-hedonistycznej. Niektóre ze środków transportu są wykorzystywane bowiem, przez turystów właśnie z tego powodu, a odbywana nimi podróż stanowi atrakcję turystyczną samą w sobie, np. rejs statkiem wycieczkowym czy przejażdżka kolejką widokową.

W historii turystyki dostrzega się wyraźną zależność pomiędzy postępowaniem w dziedzinie transportu, a stanem rozwoju turystyki. Pojawienie się nowych rozwiązań technologicznych w transporcie, zwiększających jego zdolności przewozowe (w aspekcie ilościowym i przestrzennym) oraz podnoszących komfort podróży, w stosunkowo krótkim czasie doprowadziło do intensyfikacji wyjazdów w celach turystycznych.

Transport stanowi fundament rozwoju turystyki a zarazem światowej gospodarki i społeczeństwa. Jest to proces, dzięki któremu ludzie – w warunkach ograniczonej zasobów – mogą dokonywać przemieszczania osób, rzeczy i energii w przestrzeni po to, aby zaspokoić swoje różnorodne pragnienia i potrzeby¹. Mobilność jest niezwykle ważna dla rynków wewnętrznych oraz dla jakości życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować. Transport umożliwia bowiem wzrost gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy. Według założeń Rady Unii Europejskiej [2011, s. 3-4] przyszły dobrobyt Europy i innych kontynentów zależeć będzie w dużej mierze od możliwości pełnej integracji wszystkich regionów w światowej gospodarce. Skuteczny transport lotniczy jest do tego niezbędny. Współcześnie istniejące środki transportu umożliwiają dotarcie do wszystkich zakątków Ziemi, a jedynymi ograniczeniami związanymi z ich wykorzystywaniem w obsłudze turystów są stan rozwoju infrastruktury transportowej oraz koszt ich użytkowania². Na liniach krótszych rola ta również jest znaczna, zwłaszcza w przypadku przelotu nad zatokami, cieśninami, między wyspami, nad pustyniami i terenami bagiennymi lub górzystymi. Jednakże należy zauważyć, iż w dalszym ciągu pewną barierą dla rozwoju turystyki stanowi nadal poziom bezpieczeństwa³ podróży.

Jak wiadomo, istotą turystyki jest **przemieszczanie się** osób do obszarów i miejscowości o atrakcyjnych walorach turystycznych, znajdujących się poza ich codziennym otoczeniem. Przyjmując, że przemieszczanie się turystów w przestrzeni jest najbardziej charakterystyczną cechą turystyki, **transport** zapewniający to przemieszczanie jest podstawowym warunkiem jej uprawiania. Z pięciu wyróżnionych etapów podróży turystycznej (przygotowanie, przejazd, pobyt, powrót, podsumowanie) – dwa dotyczą usług transportowych.

Ze względu na potrzebę **przemieszczania** turystów w przestrzeni, dokonują oni w ten sposób transferu swojego popytu turystycznego. Z jednej strony popyt na usługi transportu turystycznego **popędza wzrost podaży** usług transportowych w ogóle, a z drugiej – podaż usług transportowych istotnie wpływa na **popyt turystyczny**. Działa tu zasada sprzężenia zwrotnego: **dostępność transportowa** obszarów atrakcyjnych z turystycznego punktu widzenia **ożywia ruch turystyczny**, który z kolei wpływa na **rozwój transportu** w pożądanym **kierunkach**.

Dostępność transportowa walorów turystycznych jest podstawowym warunkiem rozwoju ruchu turystycznego. Warunkiem rozwoju gospodarki turystycznej jest istnienie odpowiedniego systemu transportowego, złożonego z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz transportu wewnętrznego. Zadaniem pierwszego jest zapewnienie dogodnych połączeń z najważniejszymi tynkami wysyłającymi, a drugiego – ułatwienie korzystania z istniejących walorów i urządzeń usługowych obszaru recepcji.

Usługi transportowe należą do **podstawowych usług turystycznych** i są powszechnie uważane za dynamiczny czynnik kształtowania ruchu turystycznego i jego obsługi. Należy również pamiętać, że usługi transportowe nie są elementem substytucyjnym w stosunku do działalności hotelarskiej, gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej czy rozrywkowo-kulturalnej.

I. RODZAJE TRANSPORTU W TURYSTYCE.

¹ Krasicki Z., *Transport w gospodarce kraju i międzynarodowych stosunkach ekonomicznych*, w: Szczepanik T. (red.), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym* Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002,

² Pawlusiński R., *Transport w turystyce* [w:] Turystyka, red. W. Kurek, PWN, Warszawa. 2007,

³ Katarzyna Łaskarzewska, *Ewolucja bezpieczeństwa lotów wXX w.(w) DOCTRINA.. Studia Społeczno--Polityczne – 10/2013 (PL IISSN 1730--0274) s. 130-148*

W syntetycznym ujęciu na podstawową **strukturę transportu** w turystyce składają się **3 podstawowe elementy**, a mianowicie, bezpośrednie determinanty procesów przemieszczania się osób, czyli funkcjonowania transportu w turystyce to:

- **drogi transportu** (*przestrzeń np. drogi lądowe, drogi morskie, przestrzenie powietrzne*)
- **obsługa stacji transportowych** (*infrastruktura, np. porty morskie, rzeczne i lotnicze*),
- **środki transportu i ich produkcja** (*np. samoloty, autobusy i samochody, statki pasażerskie, promy, pociągi pasażerskie itp.*)

Podstawowymi **rodzajami transportu** (wg.. kryterium przestrzennego) w turystyce są:

- transport powietrzny,
- t. wodny,
- t. lądowy.

Natomiast UN WTO dla potrzeb analizy ruchu turystycznego klasyfikuje transport nieco inaczej, a mianowicie :

1. Komunikacja powietrzna

- Loty regulame
- Loty poza rozkładem
- Inne przewozy lotnicze

2. Komunikacja wodna

- Linie pasażerskie
- Rejsy wycieczkowe
- Inne

3. Komunikacja lądowa

- Kolej
- Autokary, autobusy, inne środki publicznego transportu drogowego
- Pojazdy prywatne (do 8 miejsc)
- Pojazdy wynajęte
- Inne środki transportu lądowego

II. ŚRODKI TRANSPORTU

Środki transportu i ich rozwój, stały się najważniejszym impulsem do rozwoju turystyki. Z punktu widzenia historii, przełomem wieku XIX i XX to początek a zarazem apogeum rozwoju środków transportu lądowego wodnego oraz powietrznego.

1. Środki transportu drogowego.

Początki produkcji środków transportu na skalę przemysłową wiążą się z rozwojem przemysłu w Europie oraz w Stanach Zjednoczonych. W 1904 \r. \w Anglii było razem 8465 samochodów, a w 1914 r ich liczba osiągnęła 132 315. Samochody weszły na turystyczną scenę USA, kiedy w 1908 r. Henry Ford przedstawił swój znany model «T». Ten stosunkowo tani samochód zrewolucjonizował podróże w kraju, stworzył popyt na dobre drogi. Współcześnie samochody osobowe eksploatuje się w 84 % wszystkich międzynarodowych podróżach.

Zakłady samochodowe, należące przede wszystkim do „wielkiej trójki z Detroit”, od samego początku zdominowały produkcję w skali świata. Zarówno w latach dwudziestych, jak i 30 lat później Stany Zjednoczone dostarczały ponad 80% pojazdów osobowych i ponad 50% ciężarowych. Kolejne miejsca zajmowały w latach 50. kraje europejskie: Francja, Wielka Brytania. Lata 60. i 70. to okres osłabnięcia pozycji Stanów Zjednoczony na rzecz krajów europejskich, głównie Niemiec, Włoch i Francji. Coraz większe znaczenie zyskiwała Japonia, która w latach 70. miała już 15% udziału w rynku samochodów osobowych, a ciężarowych 30%. Przełom lat 80-90-ych XXw., to dalszy wzrost udziału Japonii do 25% produkcji samochodów osobowych oraz autokarów i dalsze zmniejszenie roli Stanów Zjednoczonych. Ponadto, wysokie koszty produkcji oraz silna konkurencja wymusiły doskonalenie sposobu produkcji i na poszukiwanie nowych rozwiązań w organizacji i kosztach pracy oraz w badaniach nad nowymi modelami.

Obecnie w produkcji samochodów pierwsze miejsce zajmuje Japonia — 25%, natomiast Stany Zjednoczone osiągnęły poziom 20%. W wielu krajach montuje się samochody z importowanych części. Takie działanie nie motywuje rozwoju przemysłu w danym kraju. Jest to jedynie kooperacja, która w szczątkowej formie stymuluje rozwój gospodarczy. Dzieje się tak w Malezji, Brazylii, Polsce, Słowacji. Wielkie koncerny prowadzą ekspansywną politykę inwestycyjną i kapitałową. Przykładem są fuzje poszczególnych wielkich firm samochodowych lub polityka zakupu firm konkurencyjnych. Przykładem takiej działalności są fuzje amerykańskiego Chryslera i niemieckiego Daimlera, a także francuskiego Peguota z japońskim Nissanem. Amerykański General Motors kupił Opla i hiszpańskiego Seata, niemiecki Volkswagen zakupił czeską Skodę. Z kolei włoski Fiat nabył część akcji GM. Jak widać, zależności pomiędzy wielkimi koncernami są bardzo silne.

W celu zdobywania rynków, omijania opłat celnych i barier handlowych, szereg koncernów inwestuje w montownie w krajach rozwijających się i w krajach Europy Środkowej. Przykładem mogą być inwestycje Fiata i Opla w Polsce czy Hyndaia w Słowacji. W krajach rozwiniętych przemysł samochodowy charakteryzuje się dużym stopniem koncentracji w aglomeracjach przemysłowych, gdzie są siedziby wielkich korporacji. Bliskość ośrodków przemysłowych z ich potencjałem technologicznym i ludzkim

przyczynia się do rozwoju produkcji. Koncentracja tego przemysłu wynika także z konieczności ponoszenia ogromnych nakładów na zaprojektowanie kolejnego modelu samochodu, co z kolei wymusza konkurencja i pobudzone oczekiwania konsumentów.

Amerykańskie firmy motoryzacyjne — najwięksi producenci samochodów do lat siedemdziesiątych — nie zawsze potrafili dostosować się do potrzeb i ograniczeń związanych z kosztami eksploatacji samochodu. Dlatego też przegrały na rynkach międzynarodowych walkę z rywalami — najpierw z Japonii, a obecnie z Korei Południowej. W dalszym jednak ciągu z powodu ogromnego zapotrzebowania rynku wewnętrznego pozostają ważnymi światowymi producentami. Produkcja w USA skoncentrowana jest w okolicach Detroit (Ann Arbor, Pontiac). Ważnymi ośrodkami są także Toledo i Cleveland oraz San Francisco i Los Angeles. Takie umiejscowienie zakładów uwarunkowane jest zamożnością mieszkańców Kalifornii oraz kooperacją z pobliskim Meksykiem, gdzie jest tania siła robocza. W południowej części kraju znaczące ośrodki to Dallas i Atlanta.

W Europie ważnymi ośrodkami tej branży są Niemcy, gdzie w Wolfsburgu, Ingolstadt i Kolonii znajdują się wielkie zakłady produkujące samochody osobowe. W Monachium znajduje się fabryka autobusów firmy MAN, natomiast w Hagen — samochodów ciężarowych. We Francji zakłady produkcyjne zlokalizowane są w pobliżu Paryża, Rouen, Hawru i Orleanu. Duże zakłady znajdują się w Souchau, Miluzie i Nancy. Z kolei w Wielkiej Brytanii produkcja samochodów skoncentrowana jest w Londynie oraz w ośrodku Midland. We Włoszech największe zakłady należą do Fiata w Turynie. Natomiast w Rosji przemysł ten skoncentrowany jest w Moskwie i Niżnym Nowogrodzie oraz w Togliatti.

W Azji dominuje przemysł japoński z zakładami w Nagoi, Kioto i Jokohamie oraz w Suzuka i Hamammatsu. Natomiast w Korei Południowej wiodące firmy - Hyundai i Daewoo - mają swoje fabryki w Seulu.

Roczna produkcja samochodów osobowych na świecie opiewa na ponad 41 215. 700 sztuk. Pełniejsze dane za rok 2010 przedstawiono poniżej.

Tabela nr 1. **Produkcja samochodów osobowych na świecie**

KRAJE	2000	2005	2008	2009	2010		
	w tysiącach sztuk					na 1000 ludności w szt.	udział w świecie w %
Ś W I A T	41215,7	46863,0	52726,1	47772,6	58478,8	8,5	100,0
w tym:							
Argentyna	238,9	182,8	399,2	380,1	508,4	12,5	0,9
Belgia	912,2	895,8	680,1	524,6	529,0	48,7	0,9
Brazylia	1352,0	2009,5	2545,7	2575,4	2828,3	14,6	4,8
Chiny	604,7	3078,2	6737,7	10383,8	13897,1	10,4	23,8
Francja	2879,8	3113,0	2145,9	1819,5	1924,2	30,6	3,3
Hiszpania	2366,4	2098,2	1943,0	1812,7	1913,5	41,1	3,3
Indie	518,0	1264,0	1846,1	2175,2	2814,6	2,4	4,8
Indonezja	257,1	233,5	431,4	352,2	496,5	2,1	0,8
Iran	275,0	725,0	940,9	1170,5	1367,0	18,5	2,3
Japonia	8359,4	9016,7	9928,1	6862,2	8307,4	65,2	14,2
Kanada	1550,5	1356,2	1195,4	822,3	968,9	28,4	1,7
Malezja	280,3	405,0	484,5	447,0	522,6	18,5	0,9
Meksyk	1279,1	989,8	1217,5	942,9	1390,2	12,8	2,4
Niemcy	5131,9	5350,2	5532,0	4964,5	5552,4	68,0	9,5
P o l s k a	532,4	540,2	841,7	818,8	785,0	20,6	1,3
Republika Czeska	428,2	599,5	934,0	976,4	1069,5	101,6	1,8
Republika Korei	2602,0	3357,1	3450,5	3158,4	3866,2	78,6	6,6
Rep. Pd. Afryki	230,6	324,9	321,1	223,0	295,4	5,9	0,5
Rosja	969,2	1068,1	1469,4	599,3	1208,4	8,5	2,1
Rumunia	64,2	174,5	231,1	279,3	323,6	15,1	0,6
Słowacja	181,3	218,3	575,8	461,3	556,9	102,5	1,0
Stany Zjednoczone	5542,2	4321,3	3776,6	2195,6	2731,1	8,8	4,7
Tajlandia	97,1	277,6	401,3	313,4	554,4	8,3	0,9
Turcja	297,5	453,7	621,6	510,9	603,4	8,3	1,0
Wielka Brytania	1641,5	1596,3	1446,6	999,5	1270,4	20,4	2,2
Włochy	1422,3	725,5	659,2	661,1	573,2	9,5	1,0

Źródło; rocznik statystyczny GUS 2012.

W roku 2013, w ciągu pierwszych sześciu miesięcy na świecie wyprodukowano łącznie prawie 43 547 000 pojazdów osobowych oraz użytkowych. To więcej niż w analogicznym czasie rok wcześniej o 1,6%.

Najwięcej pojazdów na świecie wyprodukowano w 2013 roku w Chinach: uzyskany wolumen to ponad 10 751 500 egzemplarzy, czy o 12,8% więcej niż w pierwszym półroczu 2012. Dla porównania w Polsce w 2011 roku wyprodukowano

740,200 samochodów osobowych, a w 2012 - 784,8 00. Znacznie lepiej przedstawia się stan posiadania. Relacje pomiędzy stanem posiadania środków transportu, zasobnością finansową ludności, a rozwojem turystyki lądowej są oczywiste. Dlatego warto poddać analizie także ilość samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce i w krajach UE. Istotny dla tych porównań jest także wskaźnik „ilości samochodów osobowych przypadających na każde 1000 mieszkańców”.

Tabela nr 2. Samochody osobowe zarejestrowane w Polsce i w krajach UE

Kraje	2010	2011	Countries
	w tys.	in thous.	
OGÓŁEM (UE-27)	238762	.	TOTAL (EU-27)
Austria	4441	.	Austria
Belgia	5276	5407	Belgium
Bułgaria	2602	2695	Bulgaria
Cypr	463	470	Cyprus
Czechy	4496	.	Czech Republic
Dania	2164	.	Denmark
Estonia	553	574	Estonia
Finlandia	2877	2978	Finland
Francja	31709	.	France
Grecja	5217	.	Greece
Hiszpania	22148	22277	Spain
Holandia	7736	7859	Netherlands
Irlandia	1899	.	Ireland
Litwa	1692	1713	Lithuania
Luksemburg	337	.	Luxembourg
Łotwa	637	612	Latvia
Malta	239	.	Malta
Niemcy	42302	.	Germany
Polska	17240	18125	Poland
Portugalia	4692	4712	Portugal
Rumunia	4320	.	Romania
Słowacja	1669	1749	Slovakia
Słowenia	1062	1066	Slovenia
Szwecja	4335	.	Sweden
Węgry	2984	.	Hungary
Wielka Brytania	29335	.	United Kingdom
Włochy	36751	37113	Italy

2. Sieć dróg w Polsce i w UE

Infrastruktura sieci dróg w Polsce jest daleko niewystarczająca., zarówno pod względem długości , ajk i ich przepustowości. W Polsce, w 2010 roku, sieć dróg publicznych tzw. krajowych wynosiła około 18 607,9 km. W 2011 nieco więcej, bo - 18 801,1 km. Oznacza to, iż w przeciągu roku wybudowano zaledwie 194 km. Znacznie gorzej przedstawia się sieć autostrad oraz dróg szybkiego ruchu. Stan ten, niewątpliwie ogranicza rozwój turystyki, dlatego władze planują w tym zakresie szereg inwestycji.

Tabela nr 3. Drogi publiczne w Polsce wg. rodzaju dróg oraz nawierzchni.

Kategorie dróg <i>Road categories</i>		Ogółem <i>Total</i>	O nawierzchni twardej <i>Hard surface</i>			O nawierzchni gruntowej <i>Unsurfaced</i>
			razem <i>total</i>	ulepszonej <i>improved</i>	nieulepszonej <i>unimproved</i>	
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	2010	406122,1	273759,8	249806,8	23953,0	132362,3
	2011	412263,7	280400,5	257563,8	22836,7	131863,2
miejskie <i>urban</i>	2010	66343,2	54812,4	52534,0	2278,3	11530,8
	2011	67063,5	55985,9	53809,7	2176,2	11077,6
zamiejskie <i>non-urban</i>	2010	339778,9	218947,4	197272,7	21674,7	120831,5
	2011	345200,2	224414,6	203754,1	20660,5	120785,6
Krajowe <i>National</i>	2010	18607,9	18065,6	18604,3	1,3	2,3
	2011	18801,1	18799,2	18797,6	1,6	1,9
miejskie <i>urban</i>	2010	4240,5	4238,2	4236,9	1,3	2,3
	2011	4271,1	4269,2	4267,6	1,6	1,9
zamiejskie <i>non-urban</i>	2010	14367,4	14367,4	14367,4	0,0	0,0
	2011	14530,0	14530,0	14530,0	0,0	0,0
Wojewódzkie <i>Voivodship</i>	2010	28461,1	28399,3	28362,6	36,7	61,8
	2011	28475,8	28412,6	28370,2	42,4	63,2
miejskie <i>urban</i>	2010	4359,4	4354,7	4349,8	4,9	4,7
	2011	4366,8	4362,4	4355,6	6,8	4,4
zamiejskie <i>non-urban</i>	2010	24101,7	24044,6	24012,8	31,8	57,1
	2011	24109,0	24050,2	24014,6	35,6	58,8
Powiatowe <i>District</i>	2010	126172,7	114478,0	110232,0	4246,0	11694,7
	2011	127743,2	116364,1	112291,6	4072,5	11379,1
miejskie <i>urban</i>	2010	13775,1	13362,7	13211,4	151,3	412,4
	2011	14627,5	14176,7	13969,0	207,7	450,8
zamiejskie <i>non-urban</i>	2010	112397,6	101115,3	97020,6	4094,7	11282,3
	2011	113115,7	102187,4	98322,6	3864,8	10928,3
Gminne <i>Commune</i>	2010	232880,4	112276,9	92607,9	19669,0	120603,5
	2011	237243,6	116824,6	98104,4	18720,2	120419,0
miejskie <i>urban</i>	2010	43968,2	32856,8	30736,0	2120,8	11111,4
	2011	43798,1	33177,6	31217,5	1960,1	10620,5
zamiejskie <i>non-urban</i>	2010	188912,2	79420,1	61871,9	17548,2	109492,1
	2011	193445,5	83647,0	66886,9	16760,1	109798,5

Rycina nr 1. Docelowy układ sieci autostrad oraz dróg ekspresowych w Polsce



Tabela nr 4. Długość dróg w krajach UE

Kraje Countries	Drogi w km Roads in km					
	główne lub krajowe ^a main or national ^a		drugorzędne lub regionalne secondary or regional		pozostałe ^b other ^b	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Estonia Estonia	3889	3893	12494	12427	41547	41911
Finlandia Finland	12593	12563	13493	13537	51317	51295
Francja France	9765	9768	377984	377986	629000	642256
Grecja Greece	10189	10189	30864	30864	75600	75600
Hiszpania Spain	11875	11612	139621	139833	501053	501053
Holandia Netherlands	2413	2445	7848	7836	123237	123914
Irlandia Ireland	5010	4780	11645	11631	79447	78958
Litwa Lithuania	6385	6358	14625	14591	59710	50680
Luksemburg Luxembourg	837	837	1891	1891	-	-
Łotwa Latvia	1649	1653	18529	5327	49508	58668
Malta Malta	184	184	665	665	1379	1379
Niemcy Germany	40203	39887	178151	178269	-	-
Polska Poland	17754	17928	28474	28403	214240	221826
Portugalia Portugal	2958	5976	4409	4431	-	-
Rumunia Romania	16318	16182	65094	65210	-	-
Słowacja Slovakia	3443	3496	14089	14050	25942	25942
Słowenia Slovenia	935	911	5085	5117	32219	32225
Szwecja Sweden	13474	13462	83138	83131	117130	122378
Węgry Hungary	6973	6802	23927	23303	166170	166142
Wielka Brytania United Kingdom	48957	49040	122322	122542	244645	244340
Włochy Italy	19290	19375	157785	154513	-	-

^a Bez autostrad. ^b Dane nieporównywalne; mogą zawierać drogi o nawierzchni gruntowej.
^a Excluding motorways. ^b Data not comparable; they can include roads without a hard surface.

Źródło: „EU energy and transport in figures”, Komisja Europejska, Luksemburg 2011, 2012.
 Source: „EU energy and transport in figures”, European Commission, Luxembourg 2011, 2012.

3. Aspekt prawny - transportu drogowego -

Przewóz osób i bagażu w komunikacji wewnętrznej reguluje ustawa „**Prawo przewozowe**”. Natomiast zasady podejmowania i wykonywania:

- krajowego transportu drogowego oraz
- międzynarodowego transportu drogowego (umowa Interbus)

określa ustawa z dnia 6 września 2001 r. „**O transporcie drogowym**”.

Z kolei, czas pracy kierowców określa ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. „**O czasie pracy kierowców**” i Przepisy Konwencji AETR. Ustawa „**O transporcie drogowym**” określa zasady podejmowania i wykonywania zarobkowego transportu drogowego, z których wynika, że:

- podjęcie i zarobkowe wykonywanie transportu drogowego wymaga uzyskania **odpowiedniej licencji**;
- licencja jest decyzją administracyjną uprawniającą do podejmowania i wykonywania zarobkowego transportu drogowego, wydana przez:
- krajowy transport drogowy - starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorstwa;
- międzynarodowy transport drogowy - właściwy minister ds. transportu.

Licencji udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat, uwzględniając wniosek przedsiębiorcy. Ustawa rozróżnia trzy rodzaje przewozów międzynarodowych:

- przewozy regularne;
- przewozy wahadłowe;
- przewozy okazjonalne.

Ustawa definiuje również następujące pojęcia:

- **krajowy transport drogowy** - podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium RP;
- **międzynarodowy transport drogowy** - podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy RP;
- **transport drogowy** - krajowy i międzynarodowy;
- **przewóz regularny** - publiczny przewóz osób i ich bagażu wykonywany wg rozkładu jazdy podanego przez przewoźnika do publicznej wiadomości (przystanki i dworce), w którym należność za przejazd pobierana jest wg taryfy;
- **linia osobowa regularna** - połączenie komunikacyjne na określonej drodze, po której odbywają się regularne przewozy osób oraz na której znajdują się wyznaczone przystanki;
- **przewóz regularny specjalny** - niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób;
- **przewóz wahadłowy** - wielokrotny przewóz zorganizowanych grup osób tam i z powrotem, między tym samym miejscem początkowym a tym samym miejscem docelowym, przy spełnieniu łącznie następujących warunków:
 - każda grupa osób przewiezionych do miejsca docelowego wraca do miejsca początkowego;
 - **miejsce początkowe i miejsce docelowe** oznaczają odpowiednio miejsce rozpoczęcia usługi przewozowej oraz miejsce zakończenia usługi przewozowej, z uwzględnieniem w każdym przypadku okolicznych miejscowości leżących w promieniu 50 km.
- **przewóz okazjonalny** - przewóz osób, który nie stanowi przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego albo przewozu wahadłowego;
- **przewóz kabotażowy** - przewóz wykonywany pojazdem samochodowym zarejestrowanym za granicą lub przez przedsiębiorcę zagranicznego na terenie RP;
- **przewoźnik drogowy** - przedsiębiorca posiadający uprawnienie do wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie;
- **zagraniczny przewoźnik drogowy** - zagraniczny przewoźnik posiadający stosowne uprawnienia w danym państwie;
- **licencja** - decyzja administracyjna wydana przez właściwego ministra ds. transportu pozwalająca na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego;
- **zezwoleństwo** - decyzja administracyjna pozwalająca na wykonywanie usług transportowych;
- **zezwoleństwo zagraniczne** - dokument otrzymany na podstawie umowy międzynarodowej od właściwego organu innego państwa lub organizacji międzynarodowej przez właściwy organ RP przekazywany przewoźnikowi;
- **certyfikat kompetencji zawodowych** - dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

Zgodnie z *Ustawą...*, **wykonywanie przewozów regularnych**, zarówno w ruchu krajowym jak i zagranicznym, czyli uruchomienie linii osobowej, wymaga **zezwoleństwa**, podobnie zresztą i wykonywanie **przewozów wahadłowych i okazjonalnych** w międzynarodowym transporcie drogowym. Przy wykonywaniu **przewozów wahadłowych i okazjonalnych** w międzynarodowym transporcie drogowym wymagany jest **formularz jazdy** zawierający w szczególności dane dotyczące **oznaczenia przedsiębiorcy, numeru rejestracyjnego pojazdu, rodzaju usługi, miejsca początkowego i miejsca docelowego** przewozu drogowego oraz **listę imienną** przewożonych osób.

Przy **przewozach wahadłowych** kierowca powinien posiadać **formularz** z aktualnie **przewożonymi pasażerami**, jak i formularz **dla pasażerów**, których będzie zabierał w **drogę powrotną**. Natomiast przy **impresach autokarowych** wymagany jest formularz **jazd** w formie **Książki pracy pojazdu** zarejestrowanej we właściwym ministerstwie ds. transportu dla **konkretnego autokaru** posiadającego licencję. Dokument ten jest **obowiązkowy** przy przekraczaniu granicy państwa.

4. Środki transportu wodnego.

a) Turystyczny transport morski.

Początków transportu morskiego dla potrzeb turystyki można upatrywać w II połowie XIX w. Począwszy, bowiem od 1835 r. w Anglii były organizowane regularne spacerowe rejsy między północnymi wyspami Brytanii i Islandii. W 1929 r. biuro Cooka połączyło się z biurem Wagons Lita. Jeszcze za życia Cooka powstały w Anglii takie biura jak: Dean and Dawson /1871 r./, Politechnic Tours /1898 r./ i inne. W Niemczech pierwsze biuro podróży założył w Stuttgarcie w 1842 r. J. Ronningen, a C. Stangon w Berlinie w 1863 r. Wpływ na powyższe miała linia żeglugaowa Hamburg–Ameryka, zwana "Hapag". W 1917 r. przyczyniła się ona do powstania wielkiego narodowego biura podróży, w którym stały się udziałowcami głównie przedsiębiorstwa przewozowe, z koleją włącznie. Biuro nosiło do 1945 r. nazwę MER. Na równi z morskimi podróżami aktywnie rozwijała się turystyka rzeczna. Równocześnie na kontynencie północno amerykańskim kampania «Amierican Ekspres» organizowała wycieczki po Missisipi.

W 1907 r. wodowano także już niezwykle duże transatlantyckie liniowce «Sirius», «Luzitania», «Mauretania» wypornością po 30 tys. ton i prędkością 26 węzłów na godzinę; W 1912 g. - «Titanik», 52 tys. ton; W 1914 g. - «Imperator» i «Fatherland», po 50 tys. ton, które pokonywały ocean praktycznie w ciągu tygodnia. Zaczęła także odbywać regularne rejsy „Quin Mery”, o wyporności 80 tys. ton, która była w stanie osiągać prędkość 30 węzłów na godzinę. Znaczenie produkcji statków dla gospodarki wielu krajów miało i ma kapitalne znaczenie. Wielowiekowa tradycja skutnicza powodowała rozwój wielu dziedzin gospodarki w regionach nadmorskich.

W XX w. nasiliła się ostra konkurencja w turystycznym transporcie, co zmuszało armatorów środków transportu wodnego do stałego udoskonalania m. innymi. komfortu podróżowania, warunków zamieszkiwania na statkach, starannego wykończania kajut i całego systemu obsługi pasażerów w rejsie, itp. Pierwszoplanową rolę w tej dziedzinie odgrywała Wielka Brytania. Jeszcze w połowie XX wieku 1/3 tonażu zwodowanych statków była wynikiem produkcji stoczni brytyjskich. Pozostałe kraje utrzymujące się w czołówce to Szwecja, Holandia, Francja i Stany Zjednoczone.

W latach 60.-tych XX w., dominującą pozycję zdobyła Japonia, z którą wkrótce zaczęła konkurować Korea Południowa — osiągnęła ona poziom 21% udziału w rynku budowy okrętów. W Japonii, mającej nadal największy 45% udział w rynku, istnieje kilka wielkich stocznii w Nagasaki, Osaka–Kure, Jokohamie i Jokosuce. W Korei statki budowane są w rejonie Pusan.

Trzecie miejsce w produkcji statków zajmują Niemcy (7%), czwarte Włochy, piąta jest Polska z 3% udziałem w rynku. Jednak trudności polskich stocznii, głównie w Szczecinie i Gdyni, spowodowały, że część zamówień przejmują stocznie z Chin i Tajwanu.

Znaczenie transportu wodnego dla potrzeb turystyki jest bardzo istotne, albowiem ten rodzaj transportu należy rozpatrywać w kategorii atrakcji turystycznej. Rejs statkiem jest celem samym w sobie. Transport wodny ogólnie dzieli się na⁴:

- żeglugę morską – między portami morskimi,
- żeglugę przybrzeżną – odbywa się na akwenach morskich, w strefie przybrzeżnej, między portami tego samego kraju,
- żeglugę śródlądową – odbywa się na naturalnych i sztucznych zbiornikach oraz ciekach wodnych.

Polskimi portami promowymi są: Świnoujście, Gdańsk i Gdynia.

Z punktu widzenia turystyki najważniejszymi rodzajami transportu wodnego są:

- żegluga wycieczkowa – rejs statkiem pasażerskim w celu typowo turystycznym (poznawczym, wypoczynek itp.). Dominują tu statki typowo pasażerskie. Mogą być to małe statki zaliczane do białej floty (rejsy w ramach żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej) oraz duże statki wycieczkowe na ich pokładzie może przebywać nawet kilka tysięcy osób (wykorzystywane w żegludze morskiej).

- żegluga promowa – regularne połączenia między portami na niewielkich odległościach, stanowią uzupełnienie transportu lądowego (kolejowego, samochodowego), podróż trwa maksymalnie do kilkunastu godzin. W żegludze promowej wykorzystywane są statki ro-ro, przeznaczone do jednoczesnego transportu ludzi oraz samochodów. Obecnie obok usług noclegowych i gastronomicznych oferowane są usługi handlowe (sklepy\ wolnocłowe), usługi rozrywkowe i konferencyjne.

- żegluga indywidualna – realizowana za pomocą własnego środka transportu wodnego np. jachtu lub wypożyczonego (jednostki wyczarterowane).

W żegludze morskiej najczęściej odbywa się najem wraz z obsługą środka transportu, natomiast w żegludze śródlądowej najczęściej spotyka się użytkowanie bez załogi. Szczególne znaczenie dla żeglugi śródlądowej ma sieć przystani jachtowych (marin). *Marin* to port wyposażony w pomosty pozwalające na bezpieczne dobijanie jednostki pływającej, urządzenia techniczne (dźwig, stacja paliw), usługi gastronomiczne, urządzenia sanitarne oraz urządzenia wypoczynkowo-rekreacyjne⁵.

5. Środki transportu lotniczego.

⁴ W. Kurek „*Turystyka*”, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 175

⁵ W. Kurek „*Turystyka*”, op.cit., s. 176

1) Przemysł lotniczy.

Należy on do najmłodszych w branży transportowej i rozwinął się dopiero w latach 20. i 30. Po drugiej wojnie światowej rozpoczął się ruch lotniczy głównie na liniach transatlantyckich i wewnętrznych w USA, Kanadzie, Australii i ZSRR. W ten sposób wzrosło zapotrzebowanie na samoloty do przewozu pasażerów i towarów (cargo).

Największym producentem samolotów używanych do potrzeb cywilnych są Stany Zjednoczone, drugie miejsce zajmuje Rosja. Do tych krajów należy większość rynku lotniczego świata. Firmy takie jak — Boeing, Lockheed Martin, Tupolew — w dalszym ciągu dominują na rynku lotniczym. Największe fabryki znajdują się w Seattle, Los Angeles, San Diego, Long Beach, Dallas i w Nowym Jorku. Ta koncentracja w wielkich ośrodkach miejskich związana jest z dużymi kosztami badań i wysokimi kosztami produkcji. Innym wielkim producentem jest Francja, gdzie rozwijają się prężnie produkcje, a właściwie kooperacje europejskie, głównie związane z Airbusem produkowanym w Tuluzie. Znaczącym producentem samolotów, głównie wojskowych i transportowych pozostaje Rosja

Rozpoczęta po drugiej wojnie światowej nowa epoka komunikacji lotniczej osiągnęła w latach 60. XX w. punkt kulminacyjny, gdy wprowadzono do eksploatacji silniki odrzutowe. Transport lotniczy umożliwił wówczas zwiększenie dystansu podróży i skrócenie czasu podróży, przez co stał się podstawowym sposobem komunikacji w dalekich podróżach zagranicznych, w tym międzykontynentalnych.

W latach 70. wprowadzono do eksploatacji samoloty szerokokadłubowe, co spowodowało skrócenie czasu załadunku i wyładunku bagażu na lotniskach oraz pozwoliło zabierać na pokład większą liczbę pasażerów. Na przełomie lat 80. i 90. w niektórych samolotach wprowadzono zmiany w konstrukcji, które umożliwiły znaczne zmniejszenie zużycia paliwa, to zaś wpłynęło na obniżenie kosztów przewozu pasażerów i ładunku. Wszystkie te osiągnięcia techniczne sprawiły, że przeloty samolotami stały się dużo tańsze niż ćwierć wieku temu. W efekcie – dzięki rozwojowi lotnictwa cywilnego turyści w krótkim czasie docierają do miejsc oddalonych od siebie o tysiące kilometrów, niemal niedostępnych dla innych środków transportu. Można stwierdzić, że turystyka międzykontynentalna rozwija się obecnie głównie dzięki transportowi lotniczemu – jego udział w przewozach pasażerskich rośnie wraz z odległością podróży.

2) Linie lotnicze

Najlepszą linią lotniczą na świecie 2014 roku jest Cathay Pacific Airways! Obsługują one loty pasażerskie oraz cargo w 37 krajach.

Na drugim miejscu uplasował się Qatar Airways, a za nim Singapore Airlines oraz na 4. pozycji Emirates. 5 Turkish Airlines, 6, ANA All Nippon Airways, 7 Garuda Indonesia, 8 Asiana Airlines, 9 Etihad Airways, 10 Lufthansa.

Z kolei, **najlepsze linie w Europie** to:

- Turkish Airlines,
- Finnair
- Aeroflot Russian Airlines

Najlepsza **tania linia lotnicza na świecie** to Air Asia, w Europie Norwegian. Lufthansa, Polski LOT niestety sklasyfikowany został poza pierwszą dziesiątką najlepszych europejskich linii lotniczych.

W granicach Unii Europejskiej „robione jest wszystko”, co tylko może utrudnić tutejszym liniom rozwój i konkurencję z liniami azjatyckimi lub amerykańskimi. Mamy najwyższe obciążenia podatkowe i dodatkowe opłaty, m.in. za emisję dwutlenku węgla., co sprawia, że nie mogą one konkurować na wielu polach (np. zmniejszyć jakość obsługi na jednym polu, jednocześnie obniżając cenę). W efekcie zyski każdej linii za przewóz pojedynczego pasażera są niższe, za to koszty jego przewozu – o wiele wyższe niż poza kontynentem.

3. Porty lotnicze

Lotnisko (Aerodrome) to powierzchnia określona na ziemi lub wodzie (włącznie z budynkami, urządzeniami i wyposażeniem) przeznaczona do użytkowania w całości lub części dla przylotów, odlotów i naziemnego ruchu statków powietrznych⁶. Prawo lotnicze⁷ definiuje port lotniczy jako lotnisko użytku publicznego wykorzystane do lotów handlowych, czyli lotów związanych z pozostawieniem lub zabraniem pasażerów, bagażu towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie.

W literaturze często stosowany jest skrót myślowy, w rozumieniu którego portem lotniczym określa się operatora portu, czyli przedsiębiorstwo zarządzające infrastrukturą naziemną. Według Rozporządzenia Ministra Infrastruktury [25 maja 2009] operator portu lotniczego to podmiot, którego zadaniem jest administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego, a także koordynacja i kontrola działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym lub w danym systemie portowym, wykonywane w zależności od sytuacji oddzielnie lub w powiązaniu z inną działalnością.

Według klasyfikacja portów lotniczych zaprezentowanej w powyższej tabeli w zależności od wielkości i charakterystyki obsługiwanego ruchu wyróżniamy:

- **krajowe i międzynarodowe huby** - czyli duże lotniska skupiające wokół siebie głównie przewoźników tradycyjnych i ruch czarterowy,

⁶ ICAO 2008, s. 29

⁷ [Ustawa z 3 lipca 2002 r.]

- **porty regionalne**, czyli mniejsze lotniska dostarczające pasażerów do hubów oraz korzystające z modelu **point-to-point** przy współpracy z przewoźnikami niskokosztowymi.

Kolejną grupę stanowią **porty lotnicze opierające swoją działalność głównie na ruchu turystycznym**. Są to porty:

- obsługujące ruch wyjazdowy (generatory),
- znajdujące się w atrakcyjnych turystycznie lokalizacjach (potocznie określane mianem *sunny destinations*) tzw. odbiorcy, czyli lotniska obsługujące ruch przyjazdowy.

Ostatnią grupą stanowią **lotniska specjalizujące się w obsłudze ruchu długodystansowego**.

Częścią szeroko rozumianej struktury są tzw. *agencje handlingowe*.

Agent handlingowy to *przedsiębiorstwo zewnętrzne zajmujące się obsługą naziemną w porcie lotniczym*. Obsługa naziemna obejmuje następujące kategorie usług wykonywanych w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych [Ustawa z 3 lipca 2002, Art. 176]:

- obsługę w zakresie administracji naziemnej i nadzoru;
- obsługę pasażerów;
- obsługę bagażu;
- obsługę towarów lub poczty;
- obsługę płytową (na płycie postojowej);
- obsługę statków powietrznych;
- obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe;
- obsługę w zakresie utrzymania statków powietrznych;
- obsługę w zakresie operacji lotniczych i czynności administracyjnych związanych z załogą;
- transport naziemny;
- obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych w żywność i napoje (catering).

Mianem „*własnej obsługi naziemnej*” określa się sytuację gdy przewoźnik lub inny użytkownik infrastruktury naziemnej wykonuje jedną lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej na rzecz własnych statków powietrznych, załóg, pasażerów lub ładunku bez zawierania umów z osobą trzecią [Rozporządzenie MI z dnia 25 maja 2009].

W przypadku niektórych portów lotniczych obsługa naziemna częściowo lub w całości wykonywana jest bezpośrednio przez przedsiębiorstwo zarządzające portem lotniczym.

Tabela 5. Klasyfikacja portów lotniczych według liczby pasażerów i rodzaju obsługiwanego ruchu

Typ portu lotniczego	Liczba pasażerów	Rodzaj ruchu lotniczego	Charakterystyka	Przykład
Międzynarodowy hub	> 30 mln	- Ruch regularny, kontynentalny - Pełen zakres usług regularnych - Ruch czarterowy - General Aviation	- Stanowi centrum komercyjne o dużej skali - Przyciąga międzynarodowe firmy i centra dystrybucyjne - Turystyka dalekodystansowa	Londyn Heathrow, Frankfurt Main, Paryż CDG
Narodowy hub	3-30 mln	Najważniejszy port w kraju; ruch krajowy, międzynarodowy i tranzytowy	- Baza dla przewoźnika narodowego - Międzynarodowy transport cargo - Promocja firm narodowych - Ruch turystyczny do stolicy	Madryt, Rzym, Oslo, Sztokholm, Warszawa
Regionalny port lotniczy	100 tys. – 30 mln	Może obsługiwać specjalistyczny rynek Może odgrywać ważną rolę w ruchu międzynarodowym	- Eksportu towarów o wysokiej wartości - Ruch regularny o dużej częstotliwości	Dusseldorf, Mediolan, Katowice, Wrocław, Bydgoszcz
Generator ruchu turystycznego	1 - 20 mln	- Wysoki udział ruchu czarterowego - Ruch regularny uzupełnienia siatki połączeń - Niewielki udział cargo	- Baza dla linii czarterowych - Duży udział przychodów z działalności komercyjnej (pozalotniczej)	Luton, Poznań, Katowice
Odbiorca ruchu turystycznego	1 - 12 mln	Wysoki udział ruchu czarterowego	- Skupienie się na przyjmowaniu zewnętrznego ruchu turystycznego - Centrum dla usług obsługi naziemnej	Malaga Palma, Gdańsk, Kraków
Ruch tranzytowy i transferowy	-	Długodystansowe loty z możliwością transferu i tranzytu	- Przyciąga osoby chcące zrobić przystanek w podróży - Handel w strefie bezcelowej - Istotne operacje cargo	Dubai Helsinki

Polska posiada 12 międzynarodowych portów lotniczych, z czego jeden to port stołeczny Warszawa, oraz 11 portów regionalnych, które są portami pomocniczymi dla warszawskiego lotniska. Jednocześnie, mimo uprzywilejowania portu lotniczego Warszawa-Okęcie porty regionalne mają coraz większe znaczenie w polskim transporcie lotniczym, prowadzą bowiem także własną politykę w celu rozwoju i promowania regionów.

Tabela nr 6. **Porty lotnicze w Polsce**

Lp.	Miasto	Kod IATA	Kod ICAO	Rok powstania	Właściciel	Udział PPL
1.	Warszawa	WAW	EPWA	1926	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	100%
2.	Kraków	KRK	EPKK	1923	LHC (KRK Airport Services sp. z o.o.)	85,04%
3.	Katowice	KTW	EPKT	1940	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	20,07%
4.	Gdańsk	GDN	EPGD	1919/1974	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.	37,61%
5.	Wrocław	WRO	EPWR	1914/1932	Port Lotniczy Wrocław S.A.	47,62%
6.	Poznań	POZ	EPPO	1921	Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.	63,64%
7.	Rzeszów	RZE	EPRZ	1940	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	100%
8.	Łódź	LCJ	EPLL	1925	Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	0%
9.	Szczecin	SZZ	EPSC	1926/1967	Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.	59,23%
10.	Bydgoszcz	BZG	EPBY	1920	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	27,93%
11.	Zielona Góra	IEG	EPZG	1954	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	100%
12.	Szczytno	SZY	EPSY	1996	Porty Lotnicze "Mazury-Szczytno" Sp. z o.o. w Szczytnie	32,52%

Głównym udziałowcem w polskim rynku lotniczym jest Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL), które powstało 23 października 1987 r.⁸ Spółka ta posiada osobowość prawną i mając własny zarząd, podlega ministrowi transportu. Jest właścicielem trzech portów lotniczych i współwłaścicielem kilku kolejnych. Głównymi celami spółki są⁹

- 1) budowa, modernizacja i eksploatacja lotnisk komunikacyjnych oraz lotniczych urządzeń
- 2) naziemnych;
- 3) budowa, rozbudowa i utrzymanie dworców lotniczych i innych obiektów zaplecza
- 4) portowego;
- 5) świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i parkowaniem statków
- 6) powietrznych na rzecz krajowych i zagranicznych przewoźników oraz innych podmiotów
- 7) eksploatujących statki powietrzne;
- 8) świadczenie usług na rzecz pasażerów linii lotniczych oraz innych usług, a w szczególności
- 9) usług handlowych, dystrybucji paliw lotniczych, usług reklamowych, prowadzenia

⁸ Ustawa z dnia 23 października 1987 o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, Dz. U. 1987, nr 33, poz. 185.

⁹ Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” – Statut

- 10) sklepów wolnocłowych oraz wynajem pomieszczeń przedstawicielom obcych przewoźników i innym użytkownikom;
- 11) świadczenie usług związanych z przewozami ładunków przez przewoźników powietrznych;
- 12) świadczenie usług w zakresie serwisu technicznego statków powietrznych. Równocześnie PPL, jako przedsiębiorstwo państwowe, realizuje zadania państwowego organu ruchu lotniczego w zakresie kierowania, kontroli, nadzoru, zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, zlecane przez ministra właściwego do spraw transportu. Wykonuje również zadania wynikające z przepisów o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej.

3) Prawne aspekty – deregulacja międzynarodowego transportu lotniczego¹⁰

Ramy prawne stanowiące fundamenty otoczenia prawnego dla międzynarodowego transportu lotniczego, ustaliła tzw. Konwencja Chicagowska. Wprowadziła ona w życie umowy o komunikacji lotniczej oraz pierwsze wolności lotnicze. Od połowy lat 40. XX w. aż do przełomu lat 70. i 80. rządy państw wskazywały na konkretnych przewoźników mogących operować na trasach międzynarodowych, regulowały sprawy związane z podażą foteli oferowanych przez każdego z przewoźników, ustalały też częstotliwości połączeń i dawały wytyczne dotyczące wysokości cen biletów. Taryfy przewozowe były uzgadniane na konferencjach IATA, a sam dostęp do oferowania usługi przewozowej miał charakter restrykcyjny.

Pełna regulacja usług transportu lotniczego trwała do 1978 r., kiedy to Kongres USA na wniosek administracji Jimiego Cartera uchwalił *Airline Deregulation Act* – ustawę ograniczającą ingerencję rządu w krajowy, rozkładowy transport lotniczy, znosząc regulacje dotyczące pojemności samolotów, częstotliwości lotów i wyboru portów docelowych. Celem amerykańskiego rządu było stworzenie konkurencyjnego rynku przewozów lotniczych oraz wzrost dostępności tej gałęzi. Reregulacja rynku amerykańskiego została uznana sukces i zapoczątkowała proces zmian zapisów umów międzynarodowych na bardziej liberalne. Współcześnie coraz powszechniej stają się porozumienia multilateralne „Otwartego nieba”, gwarantujące dowolnemu przewoźnikowi posiadającemu siedzibę w kraju będącym stroną umowy prawo do realizowania każdego przelotu w ruchu rozkładowym między dowolnymi portami zlokalizowanymi w państwach-stronach porozumień. przewozów dla pasażerów.

Choć dwustronne umowy o komunikacji lotniczej są zawierane do dnia dzisiejszego, to na przestrzeni dekad zmienił się charakter tych porozumień. Okres od 1978 do 1991 r. jest określany „Fazą otwartego rynku”¹¹. Już w 1978 r. rząd USA rozpoczął serię negocjacji z rządami państw Europy na temat liberalizacji przepisów regulujących operowanie linii lotniczych. Waszyngton w zamian zaustępstwa oferował poszerzenie listy amerykańskich portów, do których mogły zawijać samoloty towarzystw zagranicznych. W tym samym roku podpisano pierwszą umowę z Holandią oraz rozpoczęto rozmowy z Belgią i Niemcami. Porozumienia podpisywane w tamtym czasie umożliwiały realizowanie ruchu rozkładowego przez towarzystwa zarejestrowane w krajach będących stronami umowy między dwoma dowolnymi parami lotnisk uwzględnionych w porozumieniu.

Dostrzegalna była jednak asymetria. Waszyngton precyzował porty, do których mogli zawijać przewoźnicy zagraniczni, podczas gdy podobne ograniczenia nie obejmowały towarzystw amerykańskich. Obowiązywała klauzula narodowa, wedle której większość udziałów w liniach lotniczych, lub większość efektywnej kontroli nad nimi, musiała być sprawowana przez podmioty zarejestrowane w kraju będącym stroną porozumienia. Nowe umowy gwarantowały ekstensywne prawa przewidziane przez wolność piątą, o ile zgodzi się na takie loty kraj trzeci. Przewoźnik amerykański miał na przykład prawo – przy zgodzie rządu Indii – realizować loty z Nowego Jorku do Delhi z międzylądowaniem i wymianą pasażerów w Amsterdamie. KLM Dutch Airlines mógł z kolei realizować loty do La Paz, zabierając pasażerów w Waszyngtonie, o ile uzyskał na takie przeloty zgodę rządu Boliwii.

W niektórych przypadkach przewoźnicy mogli dokonać zmiany samolotu na większy lub mniejszy w porcie międzylądowania. Władze państwowe nie miały wpływu na częstotliwość lotów ani pojemność samolotów używanych do obsługi tras, natomiast w przypadku taryf obowiązywał zwyczaj podwójnego weto lub zastosowanie miała reguła kraju pochodzenia. Nielimitowane prawa otrzymali przewoźnicy czarterowi. Aspekty związane ze współdzieleniem kodu nie były w umowach „Otwartego rynku” poruszane.

Okres od 1991 r. do dnia dzisiejszego jest określany „Fazą otwartego nieba”¹². Różnice w stosunku do fazy poprzedniej polegają na tym, że w bieżących umowach obydwie strony porozumienia gwarantują przewoźnikom nielimitowany dostęp do swoich portów lotniczych, oferują pełną swobodę w ustalaniu taryf oraz stosowaniu współdzielenia kodu, a także coraz powszechniej wprowadzają w życie wolności lotnicze wyższe – od siódmej do dziewiątej. W porozumieniach tych nadal jest obecna klauzula narodowa. Podobnie jak w przypadku umów starszego typu pierwsze porozumienie nowej generacji zostało zawarte między USA a Holandią.

W 2008 r. podpisano porozumienie między USA a Unią Europejską, liberalizując niebo nad północnym Atlantykiem, wyłączając jedynie niektóre zapisy w stosunku do portu Londyn Heathrow. Dzięki niemu Polskie Linie Lotnicze LOT mogą oferować regularne loty między dowolnymi dwoma portami USA i UE, które są objęte porozu-

¹⁰

¹¹ R. Doganis, *Flying off course – the economics of international airlines*, Routledge, edycja trzecia, 2002, s. 53

¹² *Ibidem*, s. 60.

mieniem „Otwartego nieba” i posiadają infrastrukturę do odprawy samolotów i pasażerów w ruchu interkontynentalnym. Liberalizacja dostępu do rynku w integrującej się Europie przebiegała etapami¹³. Komisja Europejska uchwaliła w 1983 r. pierwszą dyrektywę reregulacji regionalnych usług lotniczych między członkami ówczesnej Wspólnoty Europejskiej. Choć dyrektywa nie zmieniła w sposób widoczny rynku lotniczego państw członkowskich, to jest uważana za podwalinę liberalizacji we współczesnej Unii Europejskiej. Porozumienia „Otwartego rynku” zaczęły być podpisywane od 1984 r., a pierwsza taka umowa została zawarta między Wielką Brytanią a Holandią. Obejmowała ona możliwość realizowania połączenia między dowolnym portem WB a dowolnym lotniskiem Holandii oraz reżim podwójnego weta dla stosowanych taryf. Początkowo porozumienia nowego typu między krajami Europy nie zawierały na ogół praw przewidzianych przez wolność piątą, a także były nieco mniej liberalne od porozumienia zawartego między Brytyjczykami a Holendrami. Zmiana trendu rozpoczęła się pod koniec lat 80, kiedy Europejska Rada Ministrów uchwaliła pierwsze dwa pakiety liberalizacyjne otwierające drogę do stosowania rozszerzonej wolności piątej w połączeniach wewnątrzspółnotowych. Pierwszy pakiet liberalizacyjny został przyjęty pod koniec 1987 r. i zaczął obowiązywać od 1 stycznia 1988 r. Zmniejszono stosunek udziału procentowego zdolności przewozowych przewoźnika krajowego do pozostałych przewoźników z innych państw członkowskich WE; zainicjowano zmniejszanie ograniczeń dotyczących wyznaczania więcej niż jednego przewoźnika krajowego do obsługi danej trasy; przyznano trzecią i czwartą wolność lotniczą na trasach między portami węzłowymi, oraz wolność piątą w przypadku 30% potencjału transportowego (wielkości przewozu) przewoźnika; przyjęto zasadę automatycznego zatwierdzania obniżonych taryf w „rozsądnych granicach”.

Drugi pakiet liberalizacyjny – przyjęty w 1990 r. – poszerzał swobodę operowania na rynku przewozów lotniczych w tych samych aspektach, co pakiet pierwszy. Wolności trzecia i czwarta zostały rozszerzone do tras pomiędzy wszystkimi portami lotniczymi, a piąta wolność lotnicza odnosiła się do 50% potencjału transportowego przewoźnika; wprowadzono możliwość nałożenia obowiązku służby publicznej na trasach regionalnych; dokonano redefinicji „rozsądnych granic” ustalania opłaty za przewóz w celu dalszej redukcji taryf. III pakiet reregulacyjny – zbiór aktów prawnych przyjętych w 1993 r. – dał prawo państw członkowskim oraz Komisji Europejskiej do interweniowania w sytuacjach ustalenia przez linię lotniczą zbyt wysokiej taryfy podstawowej; zniósł w pełni wyznaczanie przewoźników do obsługi tras międzynarodowych oraz ograniczenia podażowe; wprowadził nieograniczony dostęp do operowania na trasach krajowych i międzynarodowych w ramach Unii Europejskiej (z wyjątkiem wysp greckich oraz Azorów). IV pakiet liberalizacyjny – przyjęty w 1997 r. – zniósł wszelkie restrykcje związane z kabotażem. Jednolity rynek lotniczy Unii Europejskiej został w następnych latach rozszerzony o Norwegię, Islandię i Szwajcarię, a także sześć krajów Europy Środkowej, przyjętych do UE. Po doświadczeniach w podpisywaniu umów nowego rodzaju między USA a krajami Europy, a także między członkami Unii Europejskiej, także rządy państw na innych kontynentach zaczęły podążać drogą liberalizacji i reregulacji.

W 2001 r. została zawarta wielostronna umowa „Otwartego nieba” między krajami członkowskimi Wspólnoty Gospodarczej Azji i Pacyfiku (APEC). Porozumienia dwustronne między większością państw APEC obowiązywały już w latach 90. XX w., ale porozumienie z początku XXI w. zastąpiło wcześniejsze umowy i scalilo je w jeden traktat liberalizujący ruch lotniczy między dowolnymi dwoma krajami ugrupowania. Wprowadziło ono wolność szóstą, uwolniło taryfy, umożliwiło stosowanie współdzielenia kodu w granicach przewidzianych przez porozumienie. Loty samolotów towarowych mogły odbywać się wedle wolności siódmej.

Kraje członkowskie mają pełną wolność w ustalaniu zasad ruchu lotniczego z krajami trzecimi. Poluzowanie ram normatywnych dla interregionalnych połączeń lotniczych odbyło się w latach 90. XX w. oraz w pierwszej dekadzie XXI w. także w przypadku krajów stanowiących: Wspólnotę Andeatycką (1991 r., cztery państwa); CLMV (porozumienia multilateralne podpisane w 2003 r. między Kambodżą, Laosem, Birmą i Wietnamem); Wspólnotę Karaibską CARICOM (1998 r., 9 państw); Wspólny Rynek Południa MERCOSUR (1999 r., 6 państw); Wspólnotę Gospodarczą Państw Afryki Środkowej CEMAC (1999 r., 6 państw); Wspólny Rynek Afryki Wschodniej i Południowej COMESA (1999 r., 12 państw); Unię Afrykańską (2000 r., 52 państwa); Ligę Arabską (2007 r., 6 państw); Forum Wysp Pacyficznych (porozumienie PIASA, 2007 r., 6 państw) oraz Stowarzyszenie Państw Karaibskich (2008 r., 7 państw i 2 terytoria).

PATRZ SZERZEJ...¹⁴

6. Rynek usług Portów Lotniczych w Polsce

¹³ R. Doganis, *The Airline Business in the Twenty-first century*, Routledge, London and New York, 2005, s. 38.

¹⁴ *Europejska przestrzeń transportu - wyzwania rynkowe*, Uniwersytet Szczeciński ZN nr 741, Problemy transportu i logistyki nr 18, Szczecin 2012.

III. EUFUNKCJE I DYSFUNKCJE TRANSPORTU TURYSTYCZNEGO.

1. Eufunkcje.

Prowadzone w wielu krajach obserwacje potwierdzają, iż transport jest nie tylko warunkiem rozwoju turystyki ale i stymuluje rozwój gospodarczy¹⁵. Ujmując inaczej, dostęp do transportu jest jednym z wyznaczników rozwoju gospodarczego i konkurencyjności regionu. Jego rozwój przyczynia się do zwiększenia spójności społecznej skracając odległość między najbardziej oddalonymi regionami Europy. W przypadku np. transportu lotniczego, zwraca się uwagę na znaczenie utrzymania lotniczej komunikacji pomiędzy portami regionalnymi oraz ośrodkami regionalnymi a dużymi ośrodkami centralnymi¹⁶.

Ujmując nieco inaczej, korzyści płynące z rozwoju transportu turystycznego są różnorakie: od tworzenia nowych miejsc pracy i zwiększenie dochodów rolników, przez wymuszenie poprawy infrastruktury na wsi (budowa wodociągów, kanalizacji, sieci telekomunikacyjnej) po poprawę stanu środowiska - od tego zależy bowiem liczba przyjeżdżających turystów.

Do potencjalnych elementów oddziaływania społeczno-gospodarczego zalicza się wpływ na:

- restrukturyzację regionalnej lub lokalnej gospodarki,
- lokalną produkcję przemysłową,
- lokalną działalność gospodarczą,
- rozwój turystyki,
- zatrudnienie,
- jakość sieci transportowej
- atrakcyjność gruntów

2. Dysfunkcje transportu.

a) Transport drogowy

Emisja zanieczyszczeń spowodowanych przez środki transportu turystycznego następuje zarówno na trasie dojazdu do docelowego miejsca podróży, jak i w miejscach zwiedzanych przez turystów. Najwięcej przejazdów turystycznych do europejskich regionów turystycznych (61%) odbywa się niestety środkami komunikacji drogowej, w dodatku częściej indywidualnymi (samochodami) niż zbiorowymi (autobusami).

Prywatny ruch samochodowy ma bardzo duży udział w zanieczyszczaniu powietrza regionów turystycznych oraz ich degradacji przestrzennej ze względu na rozbudowę koniecznych dróg i parkingów. Tymczasem, transport samochodowy wywołuje więc poważne negatywne skutki dla środowiska życia człowieka. Szkodzi on zdrowiu: nawet ci, którzy nie jeżdżą samochodami, są narażeni na wypadki drogowe oraz szkodliwy wpływ ruchu samochodowego na zdrowie. Z rur wydechowych wydostają się szkodliwe związki chemiczne, które powodują choroby płuc i raka (NO_x, CH, SO₂, CO, sadza). Wyziewy z aut powodują też tzw. Letni smog, czyli znaczne stężenie ozonu w przyziemnej warstwie atmosfery, który źle wpływa na błony śluzowe i powoduje kłopoty z oddychaniem. Do tego dochodzi hałas, który wpływa na rozdrażnienie, nerwowość, uszkodzenia słuchu, bezsenność, zaburzenia krążenia, skoki ciśnienia, ryzyko zawału, obniża, jakość życia ludzi, negatywnie wpływa na efektywność pracy i uczenia się... a także zachowania społeczne, np. skłonność do pomagania innym. Zwłaszcza, w wielu miastach bezpieczne normy hałasu są przekroczone.

b) Transport kolejowy.

Transport kolejowy, w porównaniu z transportem drogowym i lotniczym, jest najmniej szkodliwy dla środowiska i najbardziej efektywny energetycznie. Kolejka, czyli stosunkowo przyjaznym dla środowiska środkiem komunikacji, przemieszcza się w Europie tylko 15% podróżnych w skali świata. Trakcje, dworce i pozostała infrastruktura kolejowa zabiera względnie najmniej przestrzeni w stosunku do ilości pasażerów, którzy mogą się dzięki niej przemieszczać (dwu- lub trzykrotnie mniej miejsca na jednego podróżnego). Elektryczne lokomotywy lokalnie w ogóle nie zanieczyszczają powietrza szkodliwymi substancjami. Teoretycznie mogłyby również w ogóle nie przyczyniać się do emisji CO₂, jeśli napędzająca je energia pochodziłaby z odnawialnych źródeł. Nie bez znaczenia jest też fakt, że to bardzo bezpieczny środek transportu - w wypadkach kolejowych ginie 30-krotnie mniej osób, niż w wypadkach drogowych. Największym problemem związanym z koleją pozostaje znaczny hałas oraz wibracje generowane przez pociągi.

c) Dysfunkcje transportu lotniczego.

Komunikacja lotnicza, która jest najbardziej energochłonnym sposobem transportu na świecie, ma ponad 20% udziału w podróżach turystycznych. Sytuacja jest nader poważna, albowiem coraz częściej wybieramy samolot, również na krótkie dystanse. Kusza nas niskie ceny biletów, które jednak nie zawierają pewnych istotnych kosztów naszego przelotu, ponoszonych przez środowisko. Prawie wszystkie problemy związane z transportem samochodowym, wiążą się także z transportem samolotowym, tylko w większej skali. Lotniska potrzebują coraz to więcej przestrzeni, a ich budowa odbywa się często kosztem terenów uprawnych, także

¹⁵ Barcik Jacek, Czech Piotr, *Rynek usług portów lotniczych w Polsce*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej 2010, seria: Transport z. 69 nr kol. 1834

¹⁶ *Biała Księga*. Europejska polityka transportowa 2010, *czas na podjęcie decyzji*. Komisja Wspólnot Eur

cennych ze względów ekologicznych i nie tylko. Ponadto, zdecydowanie nikt nie chce blisko nich zamieszkiwać - ani ludzie, ani zwierzęta. W okolicy portów lotniczych np. jest bardzo wysoki poziom hałasu i prawie zawsze w bliskości lotniska przekracza normy Światowej Organizacji Zdrowia określone dla osiedli, szkół i szpitali.

Podobnie jak w przypadku samochodów, z rur wydechowych samolotów wydostają się substancje szkodliwe dla zdrowia (patrz tablica nr). W powietrzu, w górnej części troposfery i dolnej części stratosfery, gdzie poruszają się samoloty, wydostające się z samolotów substancje (głównie CO₂, NO_x, metan i para wodna) mają nieco inne oddziaływanie, m.in. znacznie bardziej przyczyniają się do zmian klimatycznych.

Ze wszystkich środków transportu samoloty mają największy negatywny wpływ na zmiany klimatu.

d) Negatywne skutki transportu – podsumowanie.

Prawie wszystkie problemy związane z negatywnymi skutkami rozwoju transportu wiążą się, co prawda w stopniu zróżnicowanym z transportem samolotowym, samochodowym oraz wodnym. Transport na świecie, w tym transport w turystyce jest źródłem wielu zjawisk niekorzystnych, zwłaszcza z punktu widzenia miejsca i warunków życia człowieka. Do najbardziej istotnych zaliczyć należy:

- zanieczyszczenie środowiska,
- hałas,
- izolacja ekosystemów,
- odpady przemysłowe oraz pozostałości eksploatacyjne
-

Tabela nr 6. Środki transportu jako źródło zanieczyszczeń

Emisja CO ₂ - w przeliczeniu na 1 kilometr pod rózny 1 pasażera	
Środek transportu	Średnia emisja CO ₂
Pociąg	0,016 kg
Autokar	0,020 kg
Samochód	0,133 kg
Samolot (przelet < 500 km)	0,206 kg
Samolot (przelet > 500 km)	0,130 kg

Problem relacji „transport a zagrożenie środowiska” jest tym bardziej ważki, ponieważ w Polsce struktura gałęziowa przewozów pasażerskich z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju jest równie niekorzystna. Dominacja samochodów osobowych (87%) w obsłudze przewozów pasażerskich, drastycznie niski udział transportu kolejowego (5,2%) i niski udział komunikacji zbiorowej powodują przy niedostatkach infrastruktury drogowej duże nasilenie problemu kongestii i zagrożenie bezpieczeństwa na drogach. W Polsce nie ma póki co kolei dużych prędkości. Konsekwencją tej struktury gałęziowej systemów transportowych jest gałęziowa struktura zużycia paliw w transporcie. Aż 94% paliwa zużywanego w transporcie przypada na transport samochodowy, 13% więcej niż w 27 krajach UE.

Transport negatywnie wpływa na środowisko z wielu powodów, między innymi, jest znaczącym emitentem szkodliwych substancji, a także negatywnie wpływa na zmiany klimatu atmosfery.

Hałas, na który narazeni są ludzie jest wielkim problemem. Jego skala tego problemu w odniesieniu do zwierząt i roślin jest jednakże znacznie większa. Hałasliwa i ruchliwa droga stanowi też inną barierę, może odciąć zwierzęta je od wodopoju, terenów łowieckich, utrudnia im migracje, zmniejsza możliwość poszukiwania partnera i wymiany materiału genetycznego. **Izolowane ekosystemy** są w rezultacie słabsze, bardziej narazone na negatywne procesy, a w efekcie uboższe i zamierają. Zwierzęta również ulegają wypadkom i giną pod kołami samochodów. W okolicy portów lotniczych z kolei, poziom hałasu jest bardzo wysoki i prawie zawsze w bliskości lotniska przekracza normy Światowej Organizacji Zdrowia określone dla osiedli, szkół i szpitali.

Zanieczyszcza środowiska, ich przyczyn jest wiele. Na przykład: utrzymanie **"czarnej jezdni"** wymaga stosowania bardzo dużych ilości chlorku sodu i chlorku wapnia do posypywania zanieczyszczonych dróg; samochody potrzebują olejów, smarów i benzyny, a zwłaszcza te w gorszym stanie technicznym, zanieczyszczają drogi płynami eksploatacyjnymi, które są następnie splukiwane z deszczem i trafiają do wód gruntowych. W okresie zimowym wzrasta zanieczyszczenie wód i ziemi solą. Na ziemi Podobnie jak z rur wydechowych samochodów także i z samolotów, wydostają się substancje szkodliwe dla zdrowia. W powietrzu, w górnej części troposfery i dolnej części stratosfery, gdzie poruszają się samoloty, wydostające się z samolotów substancje (głównie CO₂, NO_x, metan i para wodna) mają nieco inne oddziaływanie, m.in. znacznie bardziej przyczyniają się do zmian klimatycznych. Ze wszystkich środków transportu samoloty mają największy negatywny wpływ na zmiany klimatu.

Poza tym transport jest największym światowym odbiorcą ropy naftowej, która transportuje się tankowcami - a co kilka lat media informują o katastrofie ekologicznej spowodowanej wypadkiem tankowca.

Niebezpieczne i trudne do utylizacji **odpady, wraki samochodowe**, stare samoloty, to **produkty uboczne funkcjonowania transportu**. Składają się one z wielu trudnych do recyklingu tworzyw, a także zawierają oleje, płyny chłodnicze i hamulcowe, elektrolity z akumulatorów.

W powyższej sytuacji, szczególnie należy promować formy turystyki specjalistycznej, które są mniej zależne od sił rynkowych. Poszanowanie środowiska lokalnego wymaga, by turystyka przyczyniała się do zachowania lokalnej struktury gospodarczej i społecznej. Wymóg podstawowy, odnoszący się do państwowej polityki turystycznej, dotyczy zmian środowiskowych. Polityka państwowa dotycząca turystyki powinna przede wszystkim uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju i być prowadzona tak, żeby produktywność nie wyczerpywała zasobów w perspektywie długoterminowej.

e) Wyzwania w zakresie transportu osób w Polsce i w UE.

1. **Zatory komunikacyjne** - paraliżują zarówno ruch drogowy, jak i lotniczy. Koszt - około 1 proc. PKB rocznie. Przewidywany wzrost ruchu pasażerskiego: o 34 proc. do 2030 r oraz o 51 proc. do 2050 r. – może wygenerować dodatkowe koszty.
2. **Uzależnienie od ropy naftowej** - pomimo zwiększenia wydajności energetycznej w transporcie, pozostaje on w 96 proc. zależny od ropy naftowej. W nadchodzących dziesięcioleciach zaznaczy się coraz silniejszy niedostatek ropy naftowej i związany z tym koszt 1 baryłki. Zaistnieje konieczność zastosowania nowych technologii oraz źródeł energii niezbędnej w transporcie.
3. **Emisje gazów cieplarnianych** - UE musi ograniczyć emisje w sektorze transportu o 60 proc. do 2050 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.). W tym celu należy zredukować emisje w skali Unii do roku 2050 o 80-95 proc. w porównaniu z 1990 r. adekwatnie dotyczy to także transportu.
4. **Infrastruktura transportu** - jest asynchroniczna oraz rozwinięta nierównomiernie w poszczególnych krajach UE. We wschodniej części UE brakuje linii szybkich kolei, portów lotniczych - tradycyjne infrastruktura wymaga modernizacji i nowych inwestycji.
5. **Konkurencja** - europejski sektor transportowy musi stawić czoła narastającej konkurencji zarówno na europejskich, jak i światowych rynkach transportu.

Bibliografia

1. Badyda Artur Jerzy, *Zagrożenia środowiskowe ze strony transportu*, w: "Nauka", 4/2010
2. Burnewicz J., [Red.] *Ekonomika transportu*. Wyd. UG, Gdańsk 1993
3. *Climate change and tourism*, WTO & UNEP, 2008
4. Derek M., *Funkcja turystyczna jako czynnik rozwoju lokalnego w Polsce*. WGiSR, Warszawa, 2008
5. Dudkiewicz D. (red.): „*Marketing usług turystycznych*”. Almamer, 2007
6. Gaworecki W., *Turystyka*, PWE, Warszawa 2003
7. Kowalczyk A., Derek M., *Zagospodarowanie turystyczne*. WN PWN, Warszawa, 2010
8. Koźlak A. *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008
9. Kruczek Z., (red.) *Obsługa ruchu turystycznego*, PROXENIA Kraków 2006
10. Kubicki M: „*Usługi hotelarskie w środkach transportu*”. WSE, Warszawa 2000
11. *Marketing na rynku usług lotniczych*. Red. D. Rucińska i A. Ruciński. Wyd. UG, Gdańsk 2002
12. Meyer B., (red.) *Obsługa ruchu turystycznego*, PWN Warszawa 2006
13. Nowakowska A., *Turystyka jako zjawisko społeczno-gospodarcze* [w:] Z. Gołembski (red.): *Kompendium Wiedzy o turystyce*, PWN, Warszawa 2006
14. Piskozub A. *Gospodarowanie w transporcie*, wyd. WKiŁ, Warszawa 1982.
15. *Raport z badania krajowego rynku transportu towarów...*, UOKiK, Warszawa, październik 2012 r.
16. *Sport i turystyka: uwarunkowania historyczne i wyzwania współczesności*, praca zbiorowa /pod red./ Marka Kazimierczaka i Jerzego Kosiewicza. Poznań: Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego im. Eugeniusza Piaseckiego, 2013. Seria: Monografie, 427.
17. Stefanowska Agata, *Rola rzeki w rozwoju turystyki miejskiej na przykładzie Warszawy i wybranych miast europejskich*, Turystyka Kulturowa, www.turystykakulturowa.org Nr 8/2014 (sierpień 2014)
18. *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* opracowana przez Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011
19. Szubert – Zarzeczny U., *Turystyka w rozwoju gospodarczym Polski*, „Edukacja”, Wrocław 2002

20. *Transport - wyniki działalności w 2010*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011
21. *Transport drogowy w Polsce w 2010 i 2011r*, GUS, Warszawa 2012
22. *Transport i spedycja w handlu zagranicznym* pod red. T. Szczepaniaka, wyd. PWE Warszawa 2002
23. *Wpływ transportu drogowego na środowisko i zdrowie ludzi*, Zielone Mazowsze, 2006
24. *Zagrożenia środowiskowe ze strony transportu*, Artur Jerzy Badyda, w "Nauka", 4/2010

Źródła internetowe:

www.epp.eurostat.ec.europa.eu

www.stat.gov.pl

www.intur.com.pl

www.mg.gov.pl

www.msz.gov.pl

www.pot.gov.pl

www.gus.pl

CK / październik 2014

TEST ORAZ ZAGADNIENIA PROBLEMOWE NA EGZAMIN

Forma zaliczenia przedmiotu:

Zaliczenie pisemne w postaci testu - 12 pytań oraz 1 zagadnienia opisowego.

Czas trwania zaliczenia - 45 minut

Wymagania:

Znajomość literatury przedmiotu (przynajmniej 1 pozycja):

1. Bentkowska-Senator, Krdel Z, *Transport w turystyce*, WSG Bydgoszcz 2008 ;
2. Król K., Rolbiecki. R., *Infrastruktura transportu*. Wydawnictwo Uniwersytet Gdanski, Gdansk 2011
3. *Transport*. [pod red.]. K. Wojewódzkiej - Król, W. Rydzkowskiego. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.

Znajomość treści wykładów i ćwiczeń.

Przykładowe pytania problemowe

1. Transport w turystyce – rodzaje i znaczenie.
2. Czym jest oraz co wchodzi w skład „infrastruktury transportu lotniczego”?
3. Deregulacja transportu lotniczego historia i stan obecny
4. Rola rządów w zakresie rozwoju transportu niezbędnego dla turystyki
5. Rola organizacji międzynarodowych w zakresie rozwoju transportu osobowego.
6. Czynniki wpływające na wielkość i rozkład transportu lotniczego
7. Charakterystyka transportu lotniczego w UE i na świecie
8. Linie kolejowe w Polsce i na świecie.
9. Formy organizacyjno-prawne przedsiębiorstw turystycznych. Świadczących transport
10. Znaczenie transportu turystycznego dla zrównoważonego rozwoju ekonomicznego
11. Outsourcing w transporcie – rola, przyczyny i skutki
12. Rynek usług transportu międzynarodowego i jego otoczenie
13. Geneza i etapy rozwoju Wspólnej Polityki Transportowej UE
14. Systemy informatyczne w transporcie i logistyce
15. Standardy i system jakości w transporcie i logistyce – zarządzanie przez jakość w systemie TSL
16. Systemy informatyczne w logistyce międzynarodowej
17. Konkurencja w transporcie międzynarodowym
18. Bezpieczeństwo w transporcie – koncepcje teoretyczne i rozwiązania praktyczne
19. Bariery rozwoju transportu
20. Nowoczesne trendy w transporcie i perspektywy rozwoju
21. Koncepcja i czynniki rozwoju ekologistyki.
22. Infrastruktura transportu jako atrakcja turystyczna
23. Rodzaje usług turystycznych w ramach transportu wodnego
24. Charakterystyka sieci dróg i ich rodzajów .

Pytania testowe. (przykłady)

1. Pan Edward Bus w miejscu swojego zamieszkania założył firmę transportową zajmującą się przewozem osób na terenie powiatu. Dla Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS), świadczącego usługi w tym samym zakresie, jest on przede wszystkim
 - A. współwłaścicielem.
 - B. kooperantem.
 - C. konkurentem.
 - D. partnerem.
2. Touroperator nie ponosi odpowiedzialności odszkodowawczej, gdy
 - A. przewoźnik podstawia autokar o niższym standardzie.
 - B. z powodu powodzi turyści stracili część swoich bagaży.
 - C. hotel był położony znacznie dalej od plaży niż było podane w katalogu.
 - D. pilot wycieczki zrezygnował ze zwiedzania zaplanowanej atrakcji turystycznej.

3. Luksusowy pociąg z wagonami sprzed stu lat, kursujący obecnie z Paryża do Stambułu, nosi nazwę
- Orient Express.
 - Europa Express.
 - Fast Express.
 - Tour Express
4. Przejazd autokarem przez obce państwo, na ogół bez noclegu, w drodze do kraju docelowego, to
- tranzyt.
 - transfer.
 - duty free.
 - study tour.
5. Największą zaletą transportu lotniczego jest:
- duża dostępność.
 - szybkość przewozu.
 - wysokie koszty przewozu.
 - niskie koszty przewozu.
6. Outsourcing w międzynarodowym transporcie osobowym polega w skrócie na:
- elastycznym finansowaniu kosztów eksploatacji taboru przewozowego przez banki,
 - szybką wymianę środków transportowego,
 - unowocześnianiu własnych środków transportu,
 - przekazywaniu innym firmom niektórych funkcji i zadań przedsiębiorstwa,
 - ujawnianie danych finansowo-księgowych nieuprawnionym organom administracji publicznej;
7. Strategie wyboru przewoźnika przy dokonywaniu analizy portfelowej, to między innymi:
- roaming i optymalizacja,
 - selekcja optymalizacyjna i dywersyfikacja,
 - preselekcja i macierz portfelowa,
 - dokładnie na czas (Just & Time),
 - wszystkie poprzednie odpowiedzi są błędne;
8. Do p o w s z e c h n i e stosowanych, ekonomicznie uzasadnionych kryteriów wyboru dostawców transportu można zaliczyć między innymi:
- producenta dodatkowego wyposażenia środka transportu ,
 - strukturę kapitałową,
 - przynależność narodową rady nadzorczej,
 - skład zarządu przedsiębiorstwa transportowego,
 - cenę produktów i solidność dostawcy.
9. Kolejnym, 31 przewoźnikiem operującym regularnie i działającym - od 3 lipca 2015 r - na lotnisku na stołecznym Okęciu. będzie:
- Holenderska firma - *Transavia*
 - Lufthanza*
 - Aeroflot*
10. Według najnowszych statystyk „lotnisko Chopina” jest, najszybciej rozwijającym się portem lotniczym :
- w Europie
 - w Polsce
 - na świecie

