Kamil Pawłowski

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

camil1999@gmail.com

Uwarunkowania wykorzystania transportu kolejowego w rozwoju turystyki międzynarodowej

Streszczenie

Transgraniczne połączenia kolejowe są ważnym elementem turystyki międzynarodowej. Jej rosnące znaczenie znajduje odzwierciedlenie w stale poszerzanej ofercie przewoźników kolejowych. W rozdziale dokonano analizy dostępnej oferty połączeń transgranicznych w Polsce. Porównano takie parametry, jak: liczba miejsc, czas przejazdu czy cena w oparciu o dostępną siatkę połączeń. Celem opracowania jest zbadanie obecnego stanu połączeń transgranicznych pod kątem wykorzystania ich jako turystycznego środka transportu. W pracy została przedstawiona syntetyczna analiza dostępnych połączeń kolejowych oraz ich porównanie ze sobą. Prezentowane rozważania stanowią próbę odpowiedzi na pytanie, czy transport kolejowy przyczynia się do rozwoju turystyki międzynarodowej. Mogą być traktowane jako inspiracja do badań związanych z tematyką kolei transgranicznej w Polsce.

Wprowadzenie

Transgraniczne połączenia kolejowe dają możliwość przekraczania granic. Kolej od zawsze sprzyjała rozwojowi różnych form turystyki. Szersze możliwości podróżowania pojawiły się po transformacji w roku 1991. Kamieniami milowymi do rozwoju turystyki międzynarodowej były jednak: wstąpienie Polski do UE w roku 2004 oraz przystąpienie do strefy Schengen (Beim, Soczówka, 2016), co ułatwiło przekraczanie granic koleją. Z roku na rok liczba połączeń rośnie (ryc. 1).

Aby dobrze zrozumieć transgraniczne połączenia kolejowe, warto pochylić się w tym miejscu nad definicją turysty. Jest to bowiem fundamentalne zagadnienie, które umożliwia zrozumienie istoty turystyki (Candela, Figini, 2012).

Ryc. 1. Liczba połączeń transgranicznych w latach 1991–2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie Beim i Soczówka (2016) i rozkładu jazdy.

Według UNWTO, turysta to: „osoba, która w kraju czasowego pobytu spędziła przynajmniej jedną noc w jego bazie hotelowej w celach: wypoczynkowych, leczniczych, krajoznawczych, religijnych, sportowych, służbowych, rodzinnych, społecznych, politycznych itp.” (Brożek, Błądek, 2020). Część osób, które podróżują połączeniami transgranicznymi, nie będzie turystami. Przekroczą oni wprawdzie granicę kraju, ale nie nocują w dostępnych tam obiektach noclegowych. Będą to wycieczkowicze, którzy spędzą w innym kraju mniej niż 24 godziny, a także nie korzystają z bazy noclegowej. Osoby, które spędzą noc w pociągu, również nazywane są wycieczkowiczami (Gaworecki, 2003). Połączenia transgraniczne wydają się wykazywać znaczący potencjał w obszarze turystyki kolejowej, dlatego można zaklasyfikować je jako jej istotny element (Anisiewicz, 2020).

Przegląd literatury i wyniki badań

Funkcje turystyki możemy zdefiniować jako: „zbiór relacji jednoznacznych, zachodzących między dwoma lub więcej zbiorami elementów” (Meyer, 2006). Można je dostrzec w turystyce kolejowej. Oddziałują na „sferę społeczno-kulturalną życia ludzkiego” (Bebenow, 2015). Z kolei region transgraniczny to „terytorialny układ społeczno-gospodarczy, który jest wyrazem eliminacji lub niskiej formalizacji granicy państwowej” (Przybła, 1995). Turystykę transgraniczną można postrzegać jako „migrację w obrębie jednego regionu, który wchodzi w skład dwóch lub więcej państw, i której motywację stanowi markowy produkt turystyczny tego regionu” (Duda, 2018). Jednym z trzech podstawowych elementów turystyki jest transport, bez którego nie mogłaby się rozwijać (Michniak, 2016), a szczególnie ważnym środkiem transportu kolej, dla której rozwoju kamieniem milowym było wykorzystanie silnika parowego (Mammadov, 2012). W efekcie zyskała ona również znaczenie w obsłudze ruchu międzynarodowego. Obecnie stanowi płaszczyznę integracji europejskiej oraz jest uzupełnieniem oferty przewozowej obszarów nadgranicznych (Beim, Soczówka, 2016). Istotnym aspektem rozwoju było otwarcie granic oraz wsparcie kolei środkami unijnymi (Gosik, Zimon, 2014). Turystyka jest jednym z kluczowych elementów rozwoju gospodarczego (Kovačić, Milošević, 2016). Skuteczny rozwój wymaga pewnego rodzaju współdziałania we wszystkich dziedzinach życia (Niemczyk, 2010). To zadanie spełnia

turystyka kolejowa, przyczyniając się do rozwoju obszarów transgranicznych. Powyższa argumentacja wskazuje na znaczenie transportu kolejowego w turystyce międzynarodowej.

W tabeli 1 zaprezentowano zbiorcze zestawienie wszystkich przejść granicznych, z liczbą pociągów przekraczających granicę w latach 2019 i 2021.

Tabela 1. Zbiorcze zestawienie kolejowych przejść transgranicznych w Polsce

Państwo (liczba przejść)	Odcinek graniczny	Oferta 2019/lato	Oferta kwiecień 2021/lato ^a
Niemcy (7)	Świnoujście Centrum (DB)–Ahlbeck Grenze	28	19/28
	Szczecin Gumieńce–Grambow	9/8	9/8
	Szczecin Gumieńce–Tantow	8/7	9/8
	Kostrzyn–Küstrin-Kietz	19/17	13 ^b
	Rzepin–Frankfurt (Oder)	10/9	11/10
	Żagań/Zasieki–Forst (Lausitz)	3/3	2
	Zgorzelec–Görlitz	14/15	23/22
Suma Niemcy		91/87	92/97
Czechy (9)	Szklarska Poręba Jakuszyce–Harrachov	4/11	4/11
	Lubawka–Královec	7/4	6
	Mieroszów–Meziměstí	0/4	0/2
	Międzylesie–Lichkov	4	4/5
	Głucholazy–Mikulovice	4	4
	Głucholazy–Jindřichov ve Slezsku	4	4
	Chałupki–Bohumín	11/12	16/20
	Zebrzydowice–Bohumín	5	1
	Cieszyn–Český Těšín	9	9
Suma Czechy		48/57	48/62
Słowacja (3)	Zwardoň–Skalité–Serafinov	5/4	5/3
	Muszyna–Plaveč	0/2	0/2
	Łupków–Medzilaborce Mesto	0/2	0/2
Suma Słowacja		5/8	5/7
Ukraina (2)	Przemysł Gł.–L'viv	4/5	4/5
	Chełm–Kovel/Kiev Pass.	2/1	1
Suma Ukraina		6/7	5/6
Białoruś/Rosja (2)	Terespol–Brest Centralnyj	4	7
	Kuźnica Białostocka–Hrodna	1	1
Suma Białoruś/Rosja		5	8
Litwa (1)	Trakiszki–Šeštokai	1/2	1
Razem		156/166	159/181

^a Planowany stan na dzień 4 lipca 2021 r.

^b Brak danych, założono do zestawienia zbiorczego taką samą liczbę połączeń jak w wariantcie rozkładu ważnego do 13 marca 2021 r. – 13 połączeń

Źródło: opracowanie własne na podstawie Dębicki (2019) i rozkładu jazdy.

Liczba połączeń pomiędzy rokiem 2019 a 2021 wzrosła. Zmianę tę widać szczególnie w okresie wakacyjnym. Połączenia obsługiwane są przez następujących przewoźników kolejowych: PKP Intercity, Pol Regio, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Deutsche Bahn oraz Leo Ekspres. Większość przejść granicznych wykorzystywana jest do migracji krótkookresowych, w formie jednodniowych wycieczek. Takie kierunki to głównie: Niemcy (bez przejścia Rzepin–Frankfurt/Oder), Czechy (bez przejścia w Bohuminie) i Słowacja. Pozostałe przejścia graniczne służą turystyce krótkookresowej. Największe znaczenie ma oferta połączeń z Niemcami: w 2019 – 58,33%, w 2021 – 57,86% wszystkich połączeń międzynarodowych. Zjawisko spowodowane jest tym, że w północnej części pogranicza – Świnoujście, Szczecin czy Kostrzyn – ruch transgraniczny jest dość intensywny (Dębicki, 2019). Część miast jest podzielona granicą, co zdradza potrzebę ich integracji ze względu na podobne funkcje, takie jak: „obsługa ruchu granicznego, tranzytu i turystyki” (Więckowski, 2020). Podobna sytuacja występuje w miejscowościach takich, jak: Cieszyń, Terespol, Zgorzelec czy Słubice (Więckowski, 2020).

Metodyka badań

Rozdział prezentuje przegląd transgranicznych połączeń kolejowych w Polsce. Zostały one porównane ze sobą na podstawie takich parametrów, jak: liczba miejsc, czas przejazdu czy cena, w oparciu o dostępną siatkę połączeń. Aby zrealizować poczynione założenia, wykorzystano metodę analizy rozkładów jazdy. Jest ona stosowana jako narzędzie badawcze w literaturze naukowej (zob. Beim, Soczówka, 2016; Dębicki, 2019; Małysz, 2020). W większości przypadków do analizy przyjęto rozkład z 13 kwietnia 2021 r. Przedstawione dane są opracowane na podstawie wchodzącego w życie nowego rozkładu jazdy 2020/2021. Należy jednak podkreślić, że połączenia mogą ulec częściowej zmianie ze względu na trwającą pandemię COVID-19.

W toku badań podstawowym źródłem informacji był Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (SRJP). Uzupełniającym źródłem badań była strona z zestawieniem składów pociągów (VagonWeb). Rozkład jazdy jest obciążony pewnymi niedogodnościami metodologicznymi, ponieważ w Polsce zmienia się on 5 razy do roku. Ponadto często w każdym rozkładzie występują różne warianty – choćby dodatkowe połączenia w weekendy. Na potrzeby pracy dane tego typu zostały uśrednione. Ponadto część prezentowanych treści została opracowana na podstawie własnych obserwacji.

Analiza rozkładu jazdy

Głównym przewoźnikiem, mającym największe znaczenie w tworzeniu turystyki międzynarodowej, jest PKP Intercity, który obsługuje połączenia dalekobieżne. Pociągi tego operatora łączą największe polskie miasta z różnymi destynacjami turystycznymi, takimi jak: Berlin, Praga, Budapeszt czy Lwów.

W tabeli 2 zaprezentowano wszystkie połączenia przewoźnika PKP Intercity na podstawie dostępnych źródeł, policzono maksymalną pojemność przewozową pociągu¹. Zostały też przedstawione dodatkowe usługi, które podnoszą jakość przewozów, takie jak: wagon restauracyjny, przewóz rowerów, przystosowanie do wózków inwalidzkich.

Tabela 2. Zestawienie międzynarodowych pociągów dalekobieżnych uruchamianych przez PKP IC^a w rozkładzie jazdy 2020/21^b

Pociąg	Relacja	Pora dnia	1	2	Σ	WR	N	R
304 Hańcza	Kraków Gł.–Grodno	D	–	3	212	–	–	18
128 Skaryna	Warszawa Zach.–Brest Cent.	D	1	5	406	–	–	12
126 Mickiewicz	Warszawa Zach.–Brest Cent.	D	1	5	406	–	–	12
116 Silesia	Warszawa Wsch.–Praha Hl. n	D	1,5 ^c	3	255	X	X	12
103 Polonia	Warszawa Wsch.–Wien Hbf.	D	1	3	236	X	X	8
131 Batory	Brest Cent – Budapest Nyugati/ (Praha Hl. N) ^d	D	1	2 (4)	188 (278)	–	–	0 (4)
112 Silesia	Warszawa Wsch.–Praha Hl. n	D	1	6	460	–	–	8
110 Silesia	Warszawa Wsch.–Ostrava Svinov	D	1	6	466	–	–	8
407 Chopin	Warszawa Wsch.–Bohumin ^e	N	272 miejsca do leżenia, 444 miejsca do siedzenia ^f			–	–	–
17/409	Moskwa Bel.–Nice Ville	D/N	248 miejsc do leżenia			X	–	–
310 Roztocze	Lublin Gł.–Bohumin	D	–	4	300	–	–	–
248 Berolinum	Warszawa Wsch.–Berlin Hbf.	D	1	4	302	X	X	8
246 Wisła	Warszawa Wsch.–Berlin Hbf.	D	1	4	302	X	X	8
48 Odra	Warszawa Wsch.–Berlin Hbf.	D	1	4	308	X	X	8
44 Spree	Warszawa Wsch.–Berlin Hbf.	D	1	4	302	X	X	8
40 Varsovia	Warszawa Wsch.–Berlin Hbf.	D	1	4	302	X	X	8
13/440	Moskwa Bel.–Berlin Ostbf.	D/N	174 miejsca do leżenia, 40 miejsc z fotela- mi wypoczyn- kowymi			X	X	–
23/452	Moskwa Bel.–Paris Est.	D/N	224 miejsca do leżenia			X	–	–
68 Kiev Express	Warszawa Zach.–Kiev Pass.	D/N	1	5	396	–	–	6
90	Przemyśl Gł.–L'viv	D	–	6	216	–	–	–
705	Przemyśl Gł.–Kiev Pass.	D	3	6	576	X ^g	–	–
715	Przemyśl Gł.–Kiev Pass.	D	3	6	576	X ^c	–	–

¹ Założono maksymalne możliwości przewozowe. Obecnie w PKP IC możliwe jest jednak zajęcie 50% wszystkich miejsc siedzących (stan na 2 stycznia 2021 r.).

Pociąg	Relacja	Pora dnia	1	2	Σ	WR	N	R
36	Przemyśl Gł.–Odessa Hl.	N	216 miejsc do leżenia			–	–	–
114 Cracovia	Przemyśl Gł.–Praha Hl. N/ (Budapest Nyugati) ^h	D	0,5 ⁱ	2 (2)	168 (160)	X	X ^j	4 (8)
105 Porta Moravica	Przemyśl Gł.–Graz Hbf.	D	1	3	254	X ^k	–	4
300 Galicja	Przemyśl Gł.–Ostrava Svinov	D	1	4	356	–	–	0
52 Lwów Ekspres	Wrocław Gł.–L'viv ^l	N	120 miejsc do leżenia			–	X	–
56 Wawel	Kraków Gł.–Berlin Hbf.	D	1	4	308	X	X	8
101 Moravia	Katowice –Wien Hbf.	D	1	3	236	X	X	8
107 Sobieski	Gdynia Gł.–Wien Hbf.	D	1	3	236	X	X ^m	8
402 Wydmy ⁿ	Hel/Łeba ^o –Bohumin	N	–	10	683	–	–	25
456 Nighjet ^p	Wien Hbf.–Berlin Charlottenburg	N	310 miejsc do leżenia, 198 miejsc do siedzenia ^q			–	–	–
400 Wolin ⁱ	Świnoujście–Bohumin	N	–	5	291	–	–	25
404 Pirat ⁱ	Kołobrzeg–Bohumin	N	–	4	260	–	–	25
58 Gedania	Gdynia Gł.–Berlin Hbf.	D	1	4	302	X	X	8

Legenda: D – pociąg dzienny; N – pociąg nocny; X – tak; 1 – liczba wagonów 1 kl.; 2 – liczba wagonów 2 kl.; Σ – suma miejsc siedzących w pociągu; WR – wagon restauracyjny; N – wagony przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich; R – wagon przystosowany do przewozu rowerów.

^a Ze współpracą z innymi przewoźnikami.

^b Rozkład jazdy może być modyfikowany ze względu na sytuację epidemiologiczną.

^c Jeden z wagonów 1 klasy: połowa to 1 klasa, połowa to wagon gastronomiczny.

^d Na stacji Bohumin cztery wagony do Pragi przepina się do pociągu 114 Cracovia.

^e Na stacji Bohumin pociąg rozdziela się na kierunki: Wiedeń, Praga, Budapeszt.

^f Liczba miejsc na odcinku Warszawa Wsch.–Bohumin.

^g Usługi gastronomiczne od Lwowa do Kijowa.

^h Na stacji Bohumin dwa wagony do Budapesztu przepinane są do pociągu 131 Batory.

ⁱ Połowa wagonu to 1 klasa, połowa to wagon restauracyjny.

^j Kursuje w relacji Przemyśl Gł.–Budapest Nyugati.

^k Wars Minibar kursuje od Przemyśla Gł. do Bohumina.

^l Jeden wagon do stacji Kiev Pass.

^m Od 24 czerwca 2021 r.

ⁿ Pociąg kursujący w sezonie wakacyjnym.

^o Wagony rozdzielane na stacji Gdynia Główna.

^p Do pociągu dołączane są wagony z pociągów: 476 Metropol, 36170 Pogórze.

^q Obowiązuje od Wrocławia Gł. do Berlina.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy.

Z zestawienia w tabeli 2 możemy wywnioskować, że większość kursów transgranicznych to połączenia dzienne. Rola wagonów sypialnych zmniejszyła się z powodu rozwoju lotnictwa (Beim, Soczówka, 2016). Część pociągów ma możliwość przewozu roweru, a także dostosowania do przewozu osób niepełnosprawnych.

Na rycinie 2 przedstawiono średnie dzienne możliwości przewozowe pociągów, aby łatwiej porównać dostępne połączenia międzynarodowe. Dane zostały uśrednione, ponieważ pociągi nr 409, 440, 452 nie kursują codziennie.

Ryc. 2. Średnie dzienne możliwości przewozowe do wybranych stolic europejskich pod względem liczby miejsc
Źródło: opracowanie własne.

Największe możliwości przewozowe mają połączenia transgraniczne do Niemiec. Pociągi mogą przewieźć w ciągu doby ponad 2,7 tys. podróżnych. Ruch kolejowy odbywa się przez najważniejsze przejście graniczne pomiędzy Słubicami a Frankfurtem nad Odrą. W tym miejscu granicę przekraczają pociągi z: Warszawy, Gdyni, Przemyśla oraz połączenia transkontynentalne (Dębski, 2019). Zaletą tych kursów jest dobra dostępność przewozowa.

Drugie miejsce w zestawieniu zajmuje Ukraina. Połączenia do tego kraju wyróżniają się niską ceną. Aby dotrzeć koleją na Ukrainę, zwykle jednak trzeba skorzystać z przesiadki w Przemyśle (73% dostępnych miejsc). Ruch pasażerski odbywa się na przejściach granicznych w Medyce i Dorohusku. Pomiędzy Polską a Ukrainą istnieje różnica w rozstawie szyn. Jest to pewna bariera, która wymusza konieczność stosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także z zakresu planowania przestrzennego (Gamon, Gómez, 2019). Zaletą przejścia granicznego w Medyce jest to, że jest to linia zelektryfikowana i ruch odbywa się po obu rozstawach szyn – 1435 i 1520 mm (Graff, 2017).

Niskie znaczenie przewozowe mają pociągi do Budapesztu/Bratysławy. Wynika to z okężnej trasy do tych miast. W kierunku tych stolic europejskich ruch odbywał się głównie przez przejście graniczne w Muszynie (Beim, Soczówka, 2016). Obecnie kursują tam tylko 2 połączenia weekendowe pomiędzy Muszyną a Popradem. Realizowane są one przez Koleje Małopolskie we współpracy z Kolejami Słowackimi. Ruch do Budapesztu i Bratysławy odbywa się przez Chałupki lub Zebrzydowice, co wydłuża odległość, a tym samym – czas jazdy. Aktualny stan infrastruktury kolejowej nie pozwala na prowadzenie konkurencyjnej oferty

między Krakowem a Muszyną. Średnia prędkość pociągu IC z Krakowa do Muszyny wynosi 59 km/godz., zaś z Krakowa do Chałupek 77 km/godz.²

W tabeli 3 przeanalizowano najpopularniejsze połączenia. Porównano: odległość, średnią prędkość, a także cenę. Pozwala to wyróżnić mocne i słabe strony transgranicznych połączeń międzynarodowych.

Tabela 3. Zestawienie wybranych relacji pociągów międzynarodowych IC^a

Trasa	n	s (km)	t min.	V śr. (km/h)	Cena biletu promocyjnego ^b (euro)	Cena bazowa (euro)
Kraków–Grodno	1	562	8 h 16 min	68,03	–	21,50
Warszawa–Grodno	1	269	5 h 06 min	52,75	–	15,70
Warszawa–Berlin	5	570	5 h 27 min	104,59	24,90–42,90	52,60
Poznań–Berlin	6	258	2 h 47 min	92,81	14,90–24,90	39,80
Gdynia–Berlin	1	591	6 h 05 min	97,20	24,90–42,90	52,00
Kraków–Berlin dzienny/nocny	1/1	609/649	6 h 58 min/ 9 h 08 min	87,37/ 71,08	19,90–39,90	45,00
Warszawa–Praga	2	748	7 h 58 min	93,85	19,90–54,90	88,20
Warszawa–Wiedeń dzienny/nocny	2/1	660/760	7 h 10 min/ 11 h 16 min	92,05/ 67,44	19,90–54,90	69,00
Warszawa–Buda- peszt	1	873	10 h 31 min	82,98	19,90–54,90	106,60
Przemyśl–Lwów	3	98	1 h 52 min	52,40	–	7,40
Przemyśl–Kijów	2	b.d.	7 h 12 min	b.d.	–	22,40
Przemyśl–Odessa	1	b.d.	15 h 26 min	b.d.	–	32,60

Legenda: n – liczba par połączeń; s – odległość; t min. – minimalny czas przejazdu; V śr. – średnia prędkość; b.d. – brak danych.

^a Planowany stan na dzień 13 kwietnia 2021 r.

^b Bilet Oferty Super Promo International, który nie podlega ani wymianie, ani zwrotowi.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy i Taryfy Międzynarodowej pociągów PKP IC.

W tabeli możemy też znaleźć kilka zależności. Największą prędkość osiąga ją kursy w kierunku Niemiec, co skutkuje najkorzystniejszym czasem przejazdu. Połączenia te obsługiwane są pociągami wyższej kategorii – EIC, które mają priorytet przejazdu w Polsce. Służą one rozwojowi turystyki międzynarodowej, a także tzw. city breaków. Składy te są nowoczesne, mają w większości wagon restauracyjny, który jest udogodnieniem dla podróżnych. Dostosowane są również do przewozów osób niepełnosprawnych, zapobiegając ich wykluczeniu. Ważną zmianą w rozkładzie jazdy 2020/21 jest powrót pociągu IC Wawel z Krakowa do Berlina. Połączenie pierwotnie kursowało do Hamburga. W 2012 r. zostało zawieszone m.in. ze względu na zły stan infrastruktury kolejowej na odcinkach: Kraków–Katowice oraz Opole–Kędzierzyn Koźle (Budzowski, 2015). Obecnie poprawiła się szybkość jazdy pomiędzy Krakowem a Katowicami, co wpłynęło na krótszy czas przejazdu kilku połączeń międzynarodowych.

² Według rozkładu jazdy funkcjonującego do 13 marca 2021 r.

Na granicy z Białorusią odnotowano wzrost liczby pasażerów, co ma związek z rozwojem turystyki zakupowej (Beim, Soczówka, 2016). Najwięcej pasażerów przekracza granicę w Terespolu. Przez drugie przejście (Kuźnica Białostocka) kursuje pociąg IC Hańcza (relacji Kraków Gł.–Grodno). Porusza się on z dużą prędkością z Krakowa do Warszawy (97,02 km/godz.). Prędkość ta jest rezultatem małej liczby postojów³, a także przejazdu Centralną Magistralą Kolejową⁴. Z Warszawy do Białegostoku pociąg jedzie wolniej niż z Krakowa do Warszawy (modernizacja linii kolejowej, więcej postojów handlowych). Dodatkowo czas przejazdu wydłuża postój w Białymstoku, w którym rozdzielane są wagony: część jedzie do Suwałk, pozostała do Grodna. Zaletą tego pociągu jest duża liczba miejsc dla rowerów, co ułatwia uprawianie turystyki rowerowej.

Warto zauważyć, że pociągi nocne jadą dłużej niż dzienne. W przypadku kursu z Krakowa (IC Podgórze⁵) i Warszawy (IC Chopin⁶) wynika to z wydłużenia trasy. Dodatkowo pierwszy z nich ma dłuższy postój we Wrocławiu spowodowany przepinaniem wagonów IC Podgórze do pociągu NightJet, zaś drugi jedzie objazdem na trasie Miechów–Kraków⁷ (dodatkowe 46 min podróży)⁸.

Zakończenie

Obszary transgraniczne są bardzo ważnymi miejscami destynacji turystów krajowych i zagranicznych (Więckowski, 2011). Należy zatem zwiększać rolę turystyki transgranicznej. Odcinki graniczne różnią się od siebie w aspektach technicznych i operacyjnych (Gamon, Gómez, 2019), co utrudnia szybki transfer. Sytuacja połączeń poprawia się systematycznie. Jednakże nie udało się zlikwidować wszystkich barier związanych z brakiem połączeń lub znikomą ich liczbą (Budzowski, 2015). Stopniową poprawę połączeń zaobserwowano w kierunku Niemiec i Czech (Beim, Soczówka, 2016). Na znaczną poprawę w kierunku Czech, Austrii i Węgier można liczyć dopiero po roku 2030 (Sitarz i in., 2019). Należy kontynuować procesy integracji europejskiej w celu ułatwienia przekraczania granic transportem kolejowym.

Spadek podróży kolejowych ma przyczynę we wzroście motoryzacji, a także nietrwałości regionalnych połączeń (Beim, Soczówka, 2016). Aby turystyka międzynarodowa miała rację bytu z udziałem transportu kolejowego, należy utrzymać dość stabilną siatkę pomiędzy sąsiadami Polski, wprowadzić atrakcyjne ceny biletów oraz zadbać o odpowiednią promocję i informację. Zintegrowane działania pomiędzy państwami pomogą realizować transgraniczne połączenia kolejowe. W tym kontekście na uwagę zasługuje spojrzenie na taryfę międzynarodową. Jest

³ Do Warszawy tylko 3 postoje.

⁴ Obecnie najszybsza linia kolejowa w kierunku Warszawy, pociąg IC Hańcza porusza się nią na trasie od Psar do Grodziska Mazowieckiego.

⁵ Pociąg relacji Przemyśl Gł.–Wrocław Gł. z grupą wagonów docelowych do Berlina.

⁶ Pociąg relacji Warszawa Wsch.–Wien Hbf., z wagonami bezpośrednimi do Budapesztu i Pragi.

⁷ Średni czas przejazdu pociągu IC na tym 42-kilometrowym odcinku to 30 min. IC Chopin jedzie trasą o długości 71 km, w czasie 1 godz.16 min.

⁸ Według rozkładu jazdy funkcjonującego do 13 marca 2021 r.

ona nieatrakcyjna pod względem cen. Bilet w bezpośredniej relacji jest dużo droższy od sumy biletów krajowych. Wprowadzenie limitowanych biletów Spar Day/Night nie poprawiło tej sytuacji (Beim, Soczówka, 2016). Często podróżni kupują bilet krajowy do stacji granicznej, następnie „przejściówkę”⁹ u drużyny konduktorskiej i bilet na odcinek za granicą w tańszej ofercie przewoźnika. Jednakże wiąże się to ze skomplikowanym procesem kupna biletów. Ważnym elementem rozwoju połączeń międzynarodowych będzie szersza dystrybucja biletów międzynarodowych na stronie operatora PKP IC. Obecnie można przez tę stronę kupić jedynie bilety do Berlina i na pojedyncze połączenia do Wiednia. Pozostałe oferty dostępne są wyłącznie w kasie biletowej przewoźnika.

Na Ukrainie często wybieranym środkiem lokomocji jest pociąg ze względu na stosunkowo niską cenę biletu. Utrudnieniami w transporcie kolejowym w tym kraju są: obowiązkowa kontrolna celna, inny rozstaw szyn i konieczność przesiadki w zdecydowanej ilości połączeń. Te czynniki wydłużają czas przejazdu do miejsca destynacji turystycznych. Zarówno połączenia z Ukrainą, jak i z Białorusią są bardzo ważnym elementem próby integracji tych państw z Unią Europejską.

Głównymi celami transportu kolejowego na najbliższe lata, w płaszczyźnie połączeń międzynarodowych, powinny być: próba integracji systemów taryfowych pomiędzy członkami Unii Europejskiej, skrócenie czasu przejazdu oraz rewitalizacja zamkniętych odcinków transgranicznych, które mogą być atrakcyjne ze względu na swoje walory.

Literatura

- Anisiewicz R. (2020). Tourist assets of the cross – border railway line Brest–Włodawa–Chełm. *Transport Geography Papers of Polish Geographical Society*, 23(4): 19–31.
- Bebenow F. (2015). *Turystyka kolejowa w Polsce*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Beim M., Soczówka A. (2016). Rozwój kolejowych, regionalnych połączeń transgranicznych w Polsce. *Transport Miejski i Regionalny*, 10: 19–24.
- Brożek P., Błądek M. (2020). *Turystyka* (<https://mfiles.pl/pl/index.php/Turystyka>; dostęp: 27.12.2020).
- Budzowski A. (2015). Problem międzynarodowych połączeń kolejowych Krakowa w kontekście aktualnego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. *Transport Miejski i Regionalny*, 1: 15–23.
- Candela G., Figini P. (2012). *The economics of Tourism destinations*. Springer, Heidelberg.
- Dębicki M. (2019). Wyczytane z rozkładu jazdy. Transgraniczne połączenia kolejowe Polski – portret ilościowy i wstępne tropy interpretacyjne. *UR Journal of Humanities and Social Sciences*, 4(13): 112–130.
- Duda T. (2018). Kierunki i perspektywy rozwoju turystyki kulturowej w transgranicznej przestrzeni współdzielonego dziedzictwa (przykład Pomorza Zachodniego). *Folia Turistica*, AWF w Krakowie, 48: 41–60.
- Gamon W., Gómez J. (2019). Main Problems of Railway Cross-Border Transport Between Poland, Germany and Czech Republic. *Sustainability*, 11(18): 4900.
- Gaworecki W. (2003). *Turystyka*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.

⁹ Bilet pomiędzy stacjami granicznymi.

- Gosik B., Zimon G. (2014). Usługi transportowe w obsłudze ruchu turystycznego. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 843, Problemy Transportu i Logistyki, 28.
- Graff M. (2017). Komunikacja kolejowa pomiędzy Polską i Ukrainą. TTS Technika Transportu Szynowego, R. 24, 7–8: 55–71.
- Kovačić M., Milošević T. (2016). Interdependence of Transport and Tourism. Pomorski zbornik, 52: 99–111.
- Małysz M. (2020). Nocne pociągi dalekobieżne w przestrzeni Polski – zarys historyczny i perspektywy rozwoju. Prace Geograficzne, 160: 53–73.
- Mammadov R. (2012). The Importance of Transportation in Tourism Sector. Silk Road International Conference „Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries”, s. 381–386.
- Meyer B. (2006). Funkcje turystyki. W: A. Panasiuk (red.), *Ekonomika turystyki*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 31–43.
- Michniak D. (2016). Role of railway transport in tourism: selected problems and examples in Slovakia. *Quaestiones Geographicae*, 35(4): 107–120.
- Niemczyk A. (2010). Turystyka transgraniczna w powiecie nowosądeckim – szanse i zagrożenia. *Sądeckie Zeszyty Naukowe*, s. 77–88.
- Przybła Z. (1995). Problemy współpracy ekonomicznej regionów przygranicznych (na przykładzie euroregionu Nysa). *Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu*, 708: 201.
- Sitarz M., Bużałek T., Pomykała A., Raczyński J. (2019). Katowicki Węzeł Kolejowy – uwarunkowania historyczne i perspektywy rozwoju TEN-T. TTS Technika Transportu Szynowego, R. 26, 11–12: 35–46.
- Więckowski M. (2010). Turystyka na obszarach przygranicznych Polski. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Więckowski M. (2011). Kształtowanie się transgranicznych regionów turystycznych na granicach Polski. *Prace Kom. Geogr. Komunik. PTG*, 18: 171–190.
- Więckowski M. (2020). Symboliczne łączenie transgranicznych miast nadmorskich. Przykład Świnoujście–Heiringsdorf. *Studia Polityczne*, 48, 2: 241–259.

Determinants of the use of rail transport in the development of international tourism

Cross-border rail links are an important part of international tourism. Its importance is growing, which is reflected in the constantly expanding range of rail operators. The article analyses the available offer of cross-border connections in Poland. It compares parameters such as the number of seats, journey time and price based on the available network of connections. The fundamental objective of the article is to examine the current state of cross-border connections with a view to their use as a tourist means of transport. In the paper a synthetic analysis of the available railway connections was made, as well as their comparison with each other. The considerations presented are an attempt to answer the question whether rail transport contributes to the development of international tourism. They can be treated as an inspiration for research related to the subject of cross-border railways in Poland.

Translated by Kamil Pawłowski