

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 382

Strategie i logistyka w warunkach kryzysu

Redaktorzy naukowi
Jarosław Witkowski
Agnieszka Skowrońska



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2015

Redaktor Wydawnictwa: Joanna Świrska-Korłub

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.p

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2015

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-483-7

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
tel./fax 71 36 80 602; e-mail:econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: EXPOL

Spis treści

Wstęp.....	11
------------	----

Część 1. Realizacja strategii logistycznych przedsiębiorstw i łańcuchów dostaw pod presją turbulentnego otoczenia

Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grzezińska: Logistyczne aspekty obrotu handlowego w sytuacjach kryzysowych gospodarki globalnej..	15
Katarzyna Cheba: Perspektywy rozwoju współczesnej gospodarki światowej – analiza porównawcza gospodarki Polski i Japonii	29
Mariusz Jedliński: Logistyczna optyka w biznesie – panaceum pewności wobec ekonomii niepewności?	41
Andrzej Jezierski: Konkurowanie logistyką w warunkach kryzysu w świetle teorii organizacji branży.....	53
Sylvia Konecka: Determinanty ryzyka zakłóceń w łańcuchu dostaw	66
Włodzimierz Kramarz, Marzena Kramarz: Determinanty sieciowości łańcucha dostaw.....	80
Krzysztof Rutkowski: Rekonfiguracja międzynarodowych łańcuchów dostaw jako narzędzie zapobiegania zagrożeniom kryzysowym – szansa dla Polski.....	92
Izabella Szudrowicz: Rola kart okresowej oceny dostawców w budowaniu relacji na rynku B2B – analiza porównawcza zmian w czasie na przykładzie przedsiębiorstwa produkcyjnego	105
Maciej Urbaniak: Rola wstępnej oceny dostawców w budowaniu relacji pomiędzy przedsiębiorstwami na rynku B2B.....	117
Robert Walasek: Partnerstwo logistyczne w zarządzaniu relacjami z klientem	126
Grażyna Wieteska: Skuteczne reagowanie na zakłócenia – elastyczny łańcuch dostaw	143
Jarosław Witkowski: Logistyka w warunkach kryzysu ekonomicznego i w innych sytuacjach kryzysowych.....	154

Część 2. Stan i tendencje rozwoju usług transportu, spedycji i logistyki w warunkach spowolnienia gospodarczego

Andrzej S. Grzelakowski: Strategie logistyczne morskich globalnych operatorów kontenerowych w warunkach światowego kryzysu na rynkach towarowych i frachtowych.....	169
--	-----

Paweł Hanczar: Modele decyzyjne w planowaniu cyrkulacji lokomotywy w kolejowym transporcie towarowym	183
Magdalena Klopott: Tendencje na rynku morskich przewozów ładunków chłodzonych i ich wpływ na chłodnicze łańcuchy dostaw.....	195
Izabela Kotowska: Przeobrażenia w funkcjonowaniu żeglugi kontenerowej w obliczu spowolnienia gospodarczego	205
Marta Mańkowska: Stan i perspektywy rozwoju rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską w warunkach spowolnienia gospodarczego	221
Agnieszka Perzyńska: Transport lądowy i wodny w dobie kryzysu	238
Ilona Urbanyi-Popiołek: Zarządzanie gestią transportową – dobre praktyki	249

Część 3. Rola nowoczesnych metod zarządzania logistycznego w procesie redukcji kosztów i poprawy jakości obsługi klientów

Lech A. Bukowski, Jerzy Feliks: Ocena wartości użytkowej informacji logistycznych w warunkach niepewności oraz turbulentnych zmian otoczenia.....	265
Przemysław Dulewicz: CSR w przedsiębiorstwach logistycznych w warunkach spowolnienia gospodarczego	280
Piotr Hanus, Krzysztof Zowada: Narzędzia IT w logistycznych procesach decyzyjnych małych i średnich przedsiębiorstw	290
Katarzyna Huk: Programy zarządzania talentami a strategię przedsiębiorstwa w dobie kryzysu	305
Agnieszka Jagoda: Elastyczność funkcjonalna jako czynnik przewagi konkurencyjnej małych i średnich przedsiębiorstw	316
Michał Jakubiak: Wpływ metod składowania produktów na poprawę efektywności węzłów logistycznych	324
Iga Kott: Wykorzystanie systemów informatycznych w procesach obsługi klienta w centrach logistycznych w Polsce	338
Aleksandra Laskowska-Rutkowska: Blaski i cienie offshoringu	350
Rafał Matwiejczuk: Logistyczne potencjały sukcesu w tworzeniu przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstwa	363
Sebastian Saniuk, Katarzyna Cheba, Katarzyna Szopik-Depczyńska: Aspekty planowania sieci produkcyjnych małych i średnich przedsiębiorstw funkcjonujących w klastrach.....	376
Ewa Staniewska: Czynnik ludzki w zarządzaniu bezpieczeństwem informacyjnym badanych przedsiębiorstw.....	389
Katarzyna Szopik-Depczyńska, Arkadiusz Świadek: Odbiorcy a aktywność innowacyjna w przemyśle spożywczym w Polsce	401

Natalia Szozda: Kontrola w procesie zarządzania popytem na produkty w łańcuchach dostaw	410
Sabina Wyrwich: Koncepcja społecznej odpowiedzialności łańcucha dostaw w warunkach natężenia konkurencji na przykładzie przedsiębiorstwa produkcyjnego	429

Summaries

Part 1. Implementation of logistic strategies of enterprises and supply chains under the pressure of turbulent environment

Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grzezińska: Logistic aspects of trade flows in the crisis situations of the global economy	28
Katarzyna Cheba: The perspectives of development of modern world industry – the comparative analysis of Poland and Japan industries	40
Mariusz Jedliński: Business from the point of view of logistics – panacea of certainty vs. economics of uncertainty?	52
Andrzej Jeziński: Competing by means of logistics in crisis conditions in the light of the theory of industry organization.....	65
Sylwia Konecka: Determinants of the supply chain disruption risk.....	79
Włodzimierz Kramarz, Marzena Kramarz: Determinants of supply chain networking	91
Krzysztof Rutkowski: International supply chains restructuring as a key tool of risk avoiding – a chance for Poland.....	104
Izabella Szudrowicz: Role of suppliers scorecards in building relationships in the B2B market – comparative analysis of changes in time on the example of a production company.....	116
Maciej Urbaniak: The role of the initial evaluation of suppliers in building relationships between companies in the B2B market.....	125
Robert Walasek: Logistic partnership in the management of relations with client	142
Grażyna Wieteska: Effective response to disturbances – flexible supply chain.....	152
Jarosław Witkowski: Logistics in economic crisis and urgent crisis situations	165

Part 2. The status and trends in the development of transport services, freight forwarding and logistics in the economic downturn

Andrzej S. Grzelakowski: Logistics strategies of global maritime container operators under the turbulent conditions on commodity and freight markets.....	182
Paweł Hanczar: Decision models in locomotive routing problem in rail freight	194
Magdalena Klopott: Trends on refer shipping market and their influence on the cold supply chains.....	204
Izabela Kotowska: Transformations in functioning of container shipping in the face of economic slowdown.....	220
Marta Mańkowska: State and perspectives of development of the international passenger transport market in relations with Poland in the economic downturn conditions.....	237
Agnieszka Perzyńska: Land and water transport in times of crisis	248
Ilona Urbanyi-Popiołek: Management of carriage – good practices	262

Part 3. The role of modern logistics management methods in the process of reducing costs and improving the quality of customer service

Lech A. Bukowski, Jerzy Feliks: Evaluation of use value of logistics information under uncertainty and turbulent environment changes.....	279
Przemysław Dulewicz: CSR in logistics companies under economic slowdown	289
Piotr Hanus, Krzysztof Zowada: IT tools in logistics decision-making processes of small and medium-sized enterprises.....	304
Katarzyna Huk: Talent management programmes and strategies of enterprises in times of crisis	315
Agnieszka Jagoda: Functional flexibility as a factor of competitive advantage of small and medium sized enterprises	323
Michał Jakubiak: The influence of the storage policies on the improvement of the logistic hubs effectiveness	336
Iga Kott: The use of IT systems in the processes of customer service in logistics centers in Poland	349
Aleksandra Laskowska-Rutkowska: Good and bad sides of offshoring	362
Rafał Matwiejczuk: Logistics potentials of success influencing business competitive advantage creation	375

Sebastian Saniuk, Katarzyna Cheba, Katarzyna Szopik-Depczyńska: Network production planning aspects of small and medium enterprises operating in clusters.....	387
Ewa Staniewska: Human factor in information security management of the surveyed companies.....	400
Katarzyna Szopik-Depczyńska, Arkadiusz Świadek: Customers' impact on innovation activity in food industry in Poland.....	409
Natalia Szozda: Control in the demand management process in supply chain.....	428
Sabina Wyrwich: The concept of social responsibility in the supply chain under conditions of intensified competition on the example of production company.....	445

Marta Mańkowska

Uniwersytet Szczeciński
e-mail: marta.mankowska@wzieu.pl

STAN I PERSPEKTYWY ROZWOJU RYNKU MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W RELACJACH Z POLSKĄ W WARUNKACH SPOWOLNIENIA GOSPODARCZEGO

Streszczenie: Kierunki i tempo rozwoju współczesnego rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską wyznaczają z jednej strony nieustannie ewoluujące zjawiska konkurencji oraz kooperacji wewnątrz – a w szczególności międzygałęziowej, z drugiej zaś uwarunkowania zewnętrzne, w tym głównie związane z kondycją gospodarki światowej. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu pasażerskiego z i do Polski jest zróżnicowany oraz determinowany szeregiem czynników, w tym przede wszystkim takimi, jak charakter przewozów oraz odległości i ich zasięg geograficzny. Celem artykułu jest zobrazowanie współczesnego rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską i wskazanie kierunków i determinant jego rozwoju w warunkach spowolnienia gospodarczego. W artykule wykorzystano przede wszystkim oficjalne dane statystyczne publikowane przez Główny Urząd Statystyczny i inne organizacje i podmioty, w tym m.in. Europejski Urząd Statystyczny (Eurostat), Światową Organizację Turystyki (UN WTO), Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) oraz Ministerstwo Sportu i Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej.

Słowa kluczowe: rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich, konkurencja i kooperacja, kryzys gospodarczy.

DOI: 10.15611/pn.2015.382.17

1. Wstęp

Wraz z postępującymi w gospodarce światowej procesami globalizacji oraz regionalizacji wzrasta międzynarodowa mobilność społeczeństw. W strukturze rodzajowej międzynarodowego ruchu pasażerskiego dominujące znaczenie ma ruch turystyczny, w ramach którego ujmowany jest także ruch biznesowy. Odrębną, a zarazem trzecią kategorią ruchu pasażerskiego na świecie jest migracja międzynarodowa, w szczególności zarobkowa. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze międzynarodowego ruchu pasażerskiego kształtuje się różnie, przede wszystkim

w zależności od odległości geograficznej, specyfiki punktu docelowego podróży, w tym jego warunków geograficznych oraz motywów podróży. Wszystkie trzy segmenty międzynarodowego ruchu pasażerskiego wraz z obsługującym je sektorem usług transportowych tworzą specyficzny rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich.

Kształt, kierunki i tempo rozwoju współczesnego rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich wyznaczają nieustannie ewoluujące zjawiska konkurencji oraz kooperacji wewnątrz – głównie międzygałęziowej, z drugiej zaś uwarunkowania zewnętrzne, w tym w tym wynikające z nasilających się procesów globalizacji oraz regionalizacji w transporcie i handlu światowym. Charakter tych czynników może mieć wymiar zarówno pozytywny (jak wzrost mobilności), jak i negatywny. W drugim przypadku jest to związane z szybkim rozprzestrzenieniem się skutków globalnych kryzysów ekonomicznych, co jest możliwe dzięki rosnącemu znaczeniu silnych powiązań gospodarczych w układzie międzynarodowym.

Przykładem jest ostatni globalny kryzys gospodarczy, którego pierwsze spektakularne skutki przede wszystkim na rynkach finansowych obserwowano w końcu 2008 roku. W segmencie międzynarodowych przewozów pasażerskich uwidocznił się on okresowym spadkiem popytu lub osłabieniem wzrostu na te przewozy, począwszy od 2008 roku (w zależności od kategorii ruchu oraz obsługującej ją gałęzi transportu). Równoległe trudną sytuację przedsiębiorstw tego sektora pogłębiały inne nieprzewidziane sytuacje, jak wybuch epidemii grypy A(H1N1), zagrożenia i ataki terrorystyczne, czynniki społeczne (strajki personelu przedsiębiorstw transportowych), zmieniające się ceny paliw, rosnące nakłady na poprawę poziomu bezpieczeństwa (w szczególności w transporcie lotniczym) oraz rosnące koszty realizacji idei zrównoważonego rozwoju przerzucane na branżę transportową (jak system handlu emisjami czy tzw. dyrektywa siarkowa na Bałtyku).

Tendencje obserwowane na świecie i w Europie znalazły odbicie także w kondycji rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski, obrazowanej spadkiem liczby przewożonych osób we wszystkich gałęziach transportu i segmentach popytu (zwłaszcza w podróżach biznesowych i turystycznych), głównie w okresie 2008-2009.

Celem artykułu jest zobrazowanie współczesnego rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską oraz wskazanie kierunków i determinant jego rozwoju w warunkach spowolnienia gospodarczego. Służyć temu będzie charakterystyka istoty tego rynku oraz analiza jego stanu i struktury gałęziowej obsługi transportowej. Zakres czasowy analizy podjętej w artykule obejmuje zasadniczo lata 2004-2012, a w niektórych przypadkach, w celu wskazania tendencji zmian w dłuższym okresie, został on rozszerzony o rok 2000. W analizie tej wykorzystano przede wszystkim oficjalne dane statystyczne publikowane przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) oraz inne organizacje i podmioty, w tym m.in. takie, jak: Eurostat, Światowa Organizacja Turystyki (UN WTO), Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) oraz Ministerstwo Sportu i Turystyki (MSiT).

Artykuł ma charakter przyczynkowy, a wnioski z niego płynące mogą posłużyć do pogłębionej analizy poszczególnych subrynków międzynarodowego rynku przewozów pasażerskich.

2. Istota i specyfika rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich

Rynek przewozów pasażerskich w porównaniu do rynku przewozów ładunków, poza pierwotną różnicą przedmiotów przewozu, charakteryzuje wyraźna odrębność technologiczna i organizacyjno-prawna oraz konsumpcyjny charakter tego rynku [Wyszomirski (red.) 1994]. Istotną cechą rynku przewozów pasażerskich, wpływającą bezpośrednio na jego układ gałęziowy, jest istnienie w jego ramach specyficznych stosunków komplementarnych i substytucyjnych.

W układzie międzygałęziowym transportu, relacje komplementarne mają miejsce, gdy zaspokojenie popytu na daną usługę wymaga wykorzystania innego, poza podstawowym, środka transportu (np. dowóz pasażerów transportem drogowym do portów lotniczych lub terminali promowych). Stosunki substytucyjne występują natomiast w sytuacji świadczenia zbliżonych usług przewozu osób dla tego samego segmentu pasażerów. Usługi te są zróżnicowane pod względem ich ceny, czasu realizacji, jakości i dostępności przestrzennej [Załoga 2009].

Stożenie komplementarności i substytucyjności usług przewozowych różnych gałęzi transportu jest determinowany szeregiem czynników związanych z warunkami przyrodniczymi, technicznymi, organizacyjnymi oraz ekonomicznymi. Duże znaczenie ma w szczególności jakość systemu transportowego kraju/regionu, determinowana jakością wyposażenia technicznego transportu (infra- i suprastrukturalnego), zasobów ludzkich oraz systemu organizacyjnego zapewniającego jego sprawne wykorzystanie [Pawłowska 2013].

Uwzględniając istniejące relacje substytucyjne i komplementarne, można stwierdzić, że rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich jest kategorią niejednorodną i obejmuje następujące główne segmenty tego rynku:

- rynek międzynarodowych przewozów kolejowych,
- rynek międzynarodowych przewozów samochodowych,
- rynek międzynarodowych przewozów morskich,
- rynek międzynarodowych przewozów lotniczych,
- rynek międzynarodowych przewozów wodnych śródlądowych.

Każdy z wyodrębnionych segmentów rynku charakteryzuje się przewagą produkcji określonych usług przewozowych, różnym poziomem ich konsumpcji, co jest przede wszystkim wynikiem zróżnicowania strony popytowej, czyli struktury najczęściej obsługiwanego ruchu pasażerskiego, w ramach którego można wyróżnić:

1. Ruch turystyczny, obejmujący ogół dobrowolnych przemieszczeń przestrzennych poza miejsce stałego zamieszkania, podejmowanych przede wszystkim do re-

alizacji celów rekreacyjnych, poznawczych, zdrowotnych i rozrywkowych [Meyer (red.) 2006] (w tym wyjazdy związane z odwiedzinami rodziny/przyjaciół/znajomych).

2. Ruch biznesowy¹, obejmujący ogół przemieszczeń osób poza miejsce stałego zamieszkania, podejmowanych do realizacji celów związanych z wykonywaną pracą, prowadzeniem własnej firmy itd. (podróże służbowe, delegacje).

3. Migracje², obejmujące ogół przemieszczeń przestrzennych (dobrowolnych lub przymusowych) poza miejsce stałego zamieszkania (kraj pobytu), trwających najczęściej powyżej 1 roku, powodowanych czynnikami ekonomicznymi, politycznymi, społeczno-kulturowymi, ekologicznymi czy infrastrukturalnymi.

Opisana struktura rodzajowa ruchu pasażerskiego w układzie międzynarodowym jest jednocześnie odzwierciedleniem zaspokajania określonych potrzeb transportowych zgłaszanych przez pasażerów³. W literaturze przedmiotu systematyzacja potrzeb transportowych dokonywana jest z wykorzystaniem szeregu kryteriów, wśród których jednym z podstawowych jest cel planowanej podróży wyznaczający odległość i częstotliwość podróży oraz wybór środka transportu. W tym ujęciu, za A.S. Grzelakowskim, można wyróżnić:

- potrzeby o charakterze turystyczno-rekreacyjnym i sportowo-rekreacyjnym, ujawniające się jako potrzeby indywidualne i/lub zbiorowe (urlopowe, wakacyjne, duże imprezy sportowe itp.);
- potrzeby związane z wykonywaniem szeroko rozumianej działalności biznesowej, zmuszające do sporadycznych lub regularnych spotkań, kontaktów (przejazdy biznesowe);
- potrzeby handlowo-turystyczne, kiedy celem odbycia podróży jest chęć zakupu w miejscu docelowym określonych produktów (impulsem są różnice cenowe lub różnice cech jakościowych produktów), zaspokajane przede wszystkim w ramach obszarów przygranicznych;
- potrzeby w zakresie szkoleń, dokształcania (kursy, seminaria) i spotkań naukowych (międzynarodowe konferencje naukowe, sympozja itd.) oraz negocjacyjno-biznesowych;

¹ W statystyce publicznej międzynarodowej i krajowej (UN WTO, GUS, Eurostat) w zakresie turystyki ruch biznesowy traktowany jest jako część ruchu turystycznego, natomiast problematyka migracji międzynarodowych (również w zależności od ich formy) jest przedmiotem zainteresowania odmiennych instytucji i organizacji międzynarodowych (np. jak OECD). Sprawia to, że stworzenie statystyki uwzględniającej wszystkie trzy główne segmenty ruchu pasażerskiego jest utrudnione i ograniczone różną metodyką gromadzenia i przetwarzania danych statystycznych w tych obszarach.

² We współczesnej literaturze przedmiotu (polskiej i zagranicznej) istnieje wyraźna rozbieżność w zakresie definiowania ruchów migracyjnych, w tym w szczególności w odniesieniu do kryterium czasu, czyli okresu trwania mobilności czy też przebywania migranta w nowej przestrzeni ekonomicznej, politycznej, społecznej. Porównaj m.in.: [Rymarczyk (red.) 2006; Kłos 2006; Maksimczuk, Sidorowicz 2007].

³ Szerzej m.in.: [Mendyk 2009; Rydzkowski, Wojewódzka-Król (red.) 2009].

- potrzeby wynikające z konieczności dojazdów do pracy w układzie międzynarodowym (np. w ramach rynku pracy UE), co przejawia się w formie okresowych wyjazdów i przyjazdów w relacji miejsce pracy–miejsce zamieszkania;
- potrzeby natury religijnej (pielgrzymki) oraz względy sentymentalno-rodzinne i narodowe (wizyty w miejscach pamięci narodowej, na byłych terenach zamieszkałych przez przodków, wizyty rodzinne itp.) [Grzelakowski 2008].

Współcześnie kluczowym atrybutem oferowanych usług transportowych na rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich jest jakość tych usług, kształtowana przez ich wartość użytkową, będącą kategorią subiektywną, odbieraną w sposób zindywidualizowany przez nabywców tych usług [Grzelakowski 2008]. Wartość użytkowa pasażerskich usług przewozowych jest wyrażana ich użytecznością, czyli zespołem cech (właściwości użytkowych), jakie producent (przewoźnik) nadaje im w fazie produkcji, określających w praktyce ich faktyczne predyspozycje do zaspokajania zgłaszanych przez pasażerów potrzeb przewozowych. Oznacza to zatem, że jakość usługi przewozowej jest określona stopniem jego akceptacji przez nabywcę [Grzelakowski 2008], czyli stopniem zaspokojenia pożądanych przez niego postulatów przewozowych, jak koszt i czas podróży, jej bezpieczeństwo, dostępność do sieci transportowej, masowość, proekologiczność, komfort podróży i kompleksowość oferty. Pasażer, posiadający możliwość wyboru różnych środków transportu, na podstawie swojej wiedzy na temat podstawowych parametrów cech użytkowych danej usługi określanych przez przewoźnika, konfrontuje je z własnymi oczekiwaniami związanymi w znacznej mierze z celem podejmowanej podróży. Ocena ta wpływa na zakres, charakter i natężenie konkurencji pomiędzy różnymi gałęziami transportu, a tym samym na układ gałęziowy tego subryнку transportowego.

3. Zmiany w wielkości i strukturze międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski

Dostępne zagraniczne dane statyczne, obrazujące wielkość komunikacyjnego ruchu pasażerskiego na świecie, odnoszą się przede wszystkim do ruchu turystycznego (w tym biznesowego), w szczególności są to dane publikowane przez UN WTO. Według statystyk UN WTO, po okresie nieustannego ponad 33-krotnego wzrostu ruchu turystycznego na świecie, notowanego od 1950 r. (25 mln)⁴, w okresie 2008-2009 liczba przyjazdów turystów zagranicznych na świecie spadła o 3,9%. Największe spadki odnotowano w pierwszych trzech kwartałach 2009 r. – o 7% w porównaniu z analogicznym okresem 2008 r. Co ciekawe, tendencja wzrostowa wróciła już w 2010 r. (6,6% w stosunku do 2009 r.) i utrzymała się w 2011 r. (5%). W 2012 r. liczba międzynarodowych wyjazdów turystycznych po raz pierwszy przekroczyła miliard (1,035 mld), a w 2013 r. wzrosła do poziomu 1,087 mld. Ozna-

⁴ Wyjątkiem był rok 2003, kiedy to wielkość międzynarodowego ruchu turystycznego spadła o 1,7% w stosunku do roku poprzedniego, co było spowodowane epidemią SARS (2003 r.).

cza to, że mimo utrzymującej się dekonjunktury gospodarczej rosnący międzynarodowy ruch turystyczny (w średniorocznym tempie 3-4%), po okresie krótkiego zakłamania w 2009 r., jest jednym z motorów ożywienia gospodarczego na świecie [*1 miliard podróży międzynarodowych... 2012*].

Kryzys gospodarczy wpłynął również na wielkość ruchów migracyjnych na świecie, w szczególności o charakterze ekonomicznym. Trudna sytuacja gospodarcza głównych krajów imigracji wpływała ograniczająco na napływ zagranicznej siły roboczej. Niemniej jednak w przypadku niektórych krajów (w mniejszym stopniu dotkniętych kryzysem), jak Kanada czy kraje skandynawskie, w analizowanym okresie odnotowywano wzrosty ruchów migracyjnych. Generatorem rosnącego ruchu są migranci pochodzący z krajów najbardziej dotkniętych kryzysem. Migracje o charakterze humanitarnym i rodzinnym charakteryzują się znacznie mniejszą wrażliwością na sytuacje kryzysowe w gospodarce. W analizowanym okresie odnotowywano spadek ruchu migracyjnego o charakterze humanitarnym, wzrosty odnotowywano natomiast w obszarze migracji rodzinnych. W ogólnym rozrachunku, począwszy od 2007 r., napływ migrantów na pobyt stały w wybranych krajach OECD i krajach trzecich (głównych krajów imigracji na świecie) [OECD 2012] ulegał systematycznemu zmniejszaniu z poziomu 4,76 mln w 2007 r. do poziomu 4,11 mln w roku 2010, po okresie ponad 10-procentowego rocznego wzrostu w pięciu latach poprzednich. Trend wzrostowy powrócił w 2011 r. i wyniósł 2% w stosunku do poprzedniego roku. W samej UE ruchy migracyjne wzrosły o 15%, po spadku o prawie 40% w okresie kryzysu.

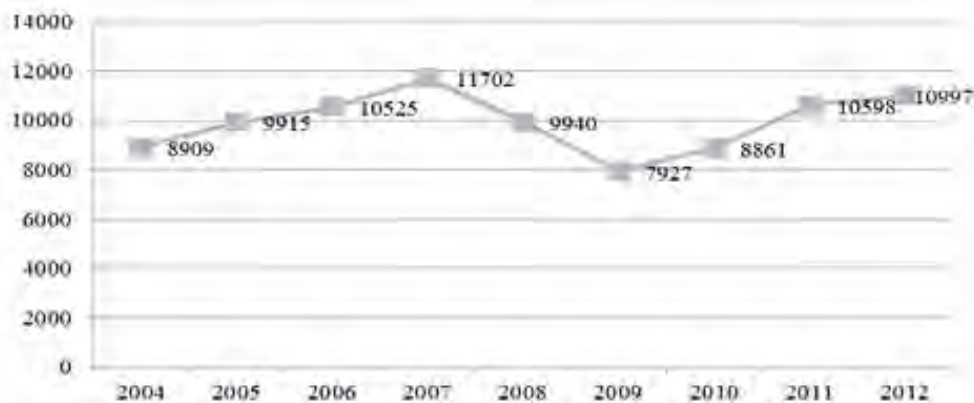
Trendy globalne w dużym stopniu znalazły odzwierciedlenie na rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski, który począwszy do 2004 r. do końca 2007 r. wykazywał stałą tendencję wzrostową. Duży wpływ na kierunki i tempo rozwoju tego rynku miała akcesja Polski do struktur UE w 2004 r., która rozpoczęła okres istotnych przemian na gruncie gospodarczym, społecznym i politycznym⁵. W kolejnych latach po akcesji, wraz z zakończeniem obowiązywania okresów przejściowych i wprowadzeniem pełnej swobodnego przemieszczania się oraz osiedlania polskich obywateli w większości krajów WE i krajów EFTA, nastąpił wzrost ruchu pasażerskiego z i do Polski o charakterze turystycznym, biznesowym oraz związanym z migracją zarobkową.

Jednocześnie implementacja przepisów i standardów UE z zakresu polityki transportowej do polskiego systemu prawnego przyczyniła się do istotnej zmiany struktury gałęziowej polskiego rynku przewozów pasażerskich, w tym zwłaszcza w relacjach międzynarodowych. Pojawiły się nowe obszary konkurencji międzygałęziowej⁶.

⁵ Szerzej: [Załoga 2013].

⁶ Szerzej: [Rosa 2013].

Według danych GUS (Transport. Wyniki działalności)⁷ ogólne tempo rozwoju rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski w okresie 2004-2007 kształtowało się na średnim poziomie 10% w skali roku. Wyraźne załamanie przewozów nastąpiło w 2008 r. i osiągnęło poziom -15% w stosunku do roku poprzedniego, w okresie 2008-2009 spadek wyniósł już ponad -20%. Natomiast już w 2010 r. w stosunku do 2009 r. odnotowano wzrost przewozów o ok. 12%, w okresie 2010-2011 o ok. 20%, po czym w 2012 r. spadły one do poziomu niespełna 4% (rys. 1).



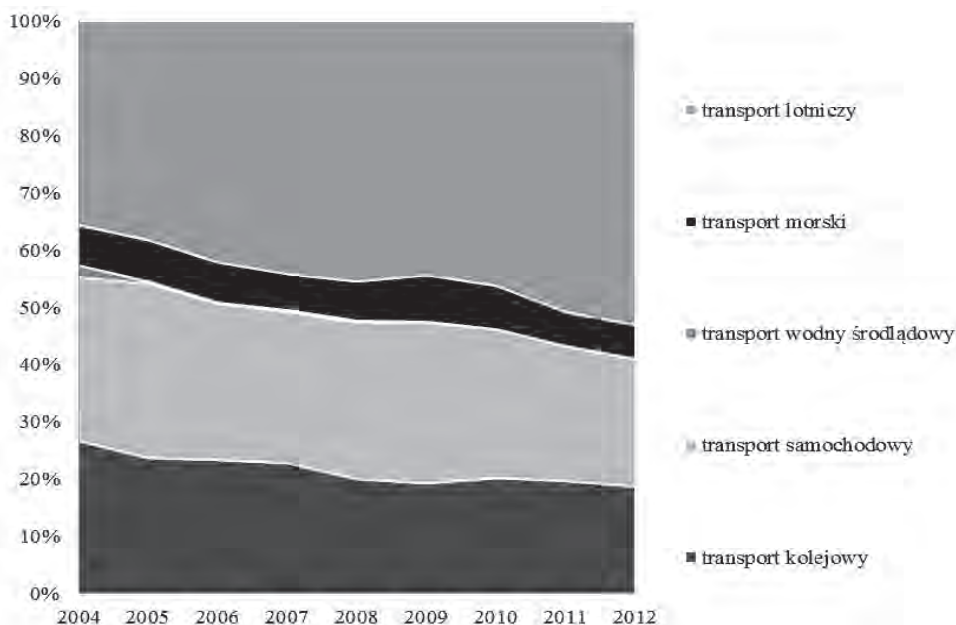
Rys. 1. Wielkość ruchu pasażerskiego w komunikacji międzynarodowej z i do Polski w tys. pasażerów w latach 2004-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie [GUS 2005-2013].

W strukturze gałęziowej współczesnego rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską wyróżnić można subrynek transportu lotniczego, drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu pasażerskiego z i do Polski jest zróżnicowany oraz determinowany szeregiem czynników, w tym przede wszystkim takimi, jak charakter przewozów oraz odległość i ich zasięg geograficzny⁸ (rys. 2).

⁷ Ich mankamentem jest jednak fakt, że obejmują one wyłącznie pasażerów przewiezionych w komunikacji międzynarodowej przez polskich przewoźników. Nie uwzględniają zatem ruchu generowanego przez podmioty zagraniczne, których udział, zwłaszcza w segmencie przewozów lotniczych (w szczególności obsługiwanych przez tzw. tanie linie lotnicze), wykazuje silną tendencję wzrostową. Niemniej jednak na ich podstawie można w ogólnym zarysie zobrazować istotne tendencje rysujące się na tym rynku.

⁸ Porównaj: [Rucińska (red.) 2012].



Rys. 2. Przemiany w strukturze gałęziowej rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski w latach 2004-2012 (w % i tys. pasażerów)

Źródło: opracowanie własne na podstawie [GUS 2005-2013].

W strukturze funkcjonalnej tego rynku, uwzględniając kryterium motywów podejmowanej podróży (lub rodzaju oferty przewozowej), wyróżnić można dwa jego główne subrynki: subrynek przewozów komunikacyjnych i turystycznych. W przypadku subrynku przewozów komunikacyjnych środek transportu pełni wyłącznie funkcję przemieszczania pasażera z punktu do punktu w różnych celach: turystycznych, biznesowych czy związanych z podjęciem pracy zarobkowej. W przypadku subrynku przewozów turystycznych środek transportu staje się jednocześnie lub wyłącznie produktem turystycznym.

W obsłudze ruchu komunikacyjnego, uwzględniając wolumen tych przewozów, największe znacznie ma transport lotniczy, w szczególności na trasach średniego i dalekiego zasięgu. Rynek przewozów lotniczych stanowi obecnie najważniejszy segment światowego rynku przewozów pasażerskich, co wynika przede wszystkim z faktu, że droga lotnicza jest najdogodniejszą (najszybszą, najbezpieczniejszą) formą komunikacji pasażerskiej na średnie i duże odległości. Rocznie transportem lotniczym na świecie przewożonych jest ok. 2 mld pasażerów.

W relacjach wewnątrz- i międzyregionalnych, tj. na trasach krótkiego, średniego i bliskiego zasięgu, struktura gałęziowa obsługi transportowej międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski jest bardziej zróżnicowana. Ważną gałęzią transportu pozostaje transport samochodowy, tak indywidualny, jak i zbiorowy.

rowy. Systematyczny wzrost przewozów w tym segmencie rynku stymulowany jest przede wszystkim wzrostem jakości infrastruktury transportu drogowego w Polsce i jego postępującą integracją z europejskim systemem transportowym. Relatywnie mniejszy udział ma transport kolejowy i kształtuje się on na średnim poziomie ok. 20% z niewielką ogólną tendencją spadkową. Transport wodny śródlądowy odgrywa marginalną rolę w obsłudze komunikacyjnej międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski, a w statystyce GUS obejmuje wyłącznie żeglugę przybrzeżną.

Ważną gałęzią transportu w obsłudze komunikacyjnych potoków pasażerskich z i do Polski jest transport morski, a w szczególności wyróżniana w jego ramach (według kryterium rodzaju eksploatowanego statku) żegluga promowa. Odgrywa ona największą rolę w regionach nadmorskich na trasach krótkiego i średniego zasięgu. Morze Bałtyckie, na którym otwarto pierwsze serwisy promowe na świecie, stanowi jednocześnie kolebkę światowej żeglugi promowej i jeden z najważniejszych rynków cząstkowych międzynarodowej pasażerskiej żeglugi promowej na świecie, gdzie rocznie przewożonych jest ponad 200 mln pasażerów oraz ponad 80 mln samochodów osobowych [ShipPax Information 2007; ShipPax Information 2008-2010]. Wraz z początkiem lat 90. XX w., na skutek postępującej integracji państw regionu w ramach Wspólnoty Europejskiej (WE), zmieniły się otoczenie i warunki funkcjonowania przewoźników promowych w obszarze Bałtyku. Rozwój połączeń lotniczych (zwłaszcza obsługiwanych przez tanie linie lotnicze) oraz rozbudowa stałych połączeń drogowych w RMB sprawiają jednak, że jej tradycyjnie wysoka pozycja konkurencyjna ulega systematycznemu osłabianiu od końca XX wieku.

Tabela 1. Porównanie szacowanego udziału poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze międzynarodowego ruchu pasażerskiego z i do Polski w 2012 r. według danych GUS oraz MSiT

Środek transportu	Według danych MSiT ruch komunikacyjny turystyczny i biznesowy		Według danych GUS ruch komunikacyjny ogółem
	przyjazdy	wyjazdy	razem
Samolot	25%	32%	53%
Samochód	54%	39%	22%
Autokar/autobus	6%	16%	
Pojazd ciężarowy	14%	10%	-
Pociąg	0%	1%	19%
Prom	1%	1%	6%
Inne	0%	1%	-

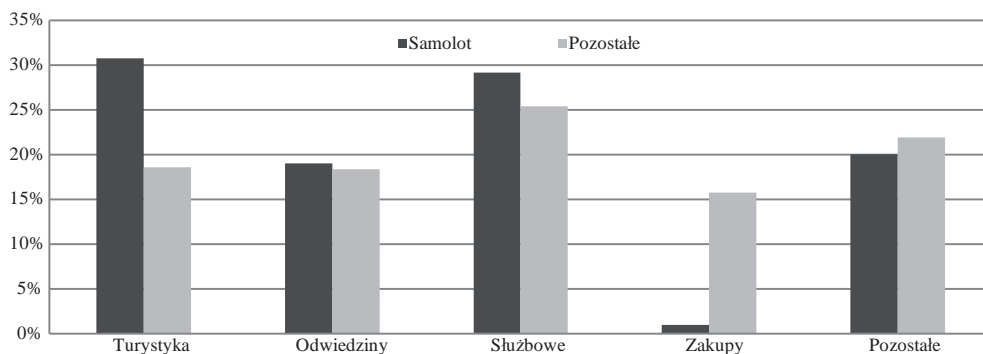
Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.msport.gov.pl 2014] oraz [GUS 2005-2013].

Wskazane dane GUS, prezentujące udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu pasażerskiego z i do Polski, należałoby jednak skorygować o wiel-

kość przewozów wykonywaną przez podmioty inne niż zarejestrowane w Polsce. Pewne walory poznawcze w tym obszarze przynieść może zestawienie danych GUS z danymi z zakresu obsługi transportowej ruchu turystycznego (w tym ujętego również ruchu biznesowego) publikowanymi przez Ministerstwo Sportu i Turystyki (MSiT) [www.msport.gov.pl 2014]. W tym przypadku wielkość ruchu szacowana jest na podstawie własnych pomiarów MSiT, publikowanych przez Straż Graniczną bieżących danych o ruchu granicznym na granicy zewnętrznej strefy Schengen oraz w przypadku ruchu przyjazdowego – także danych GUS o liczbie cudzoziemców korzystających z obiektów zakwaterowania zbiorowego według krajów (tab. 1).

Na podstawie informacji zaprezentowanych w tab. 1, według danych MSiT, dominujące znaczenie w obsłudze relacji międzynarodowych ma transport samochodowy (w szczególności w ruchu przyjazdowym), w drugiej kolejności transport lotniczy (w większym stopniu w turystyce wyjazdowej). Na uwagę zasługuje także duża rozbieżność w szacowanym udziale transportu kolejowego. Niemniej jednak oba źródła danych potwierdzają wysoki udział transportu lotniczego.

Według innych danych MSiT za 2012 r., obrazujących korelacje pomiędzy środkiem transportu a celem podejmowanej podróży zagranicznej, można stwierdzić, że wśród pasażerów transportu lotniczego wyraźnie przeważają motywy *stricte* turystyczne (rys. 3). Przewaga pozostałych gałęzi transportu widoczna jest natomiast w przypadku tzw. turystyki zakupowej. Można przypuszczać, iż w większym stopniu obejmuje ona ruch przygraniczny obsługiwany transportem samochodowym (indywidualnym i zbiorowym), np. w relacjach z Niemcami i Rosją (Obwód Kaliningradzki).

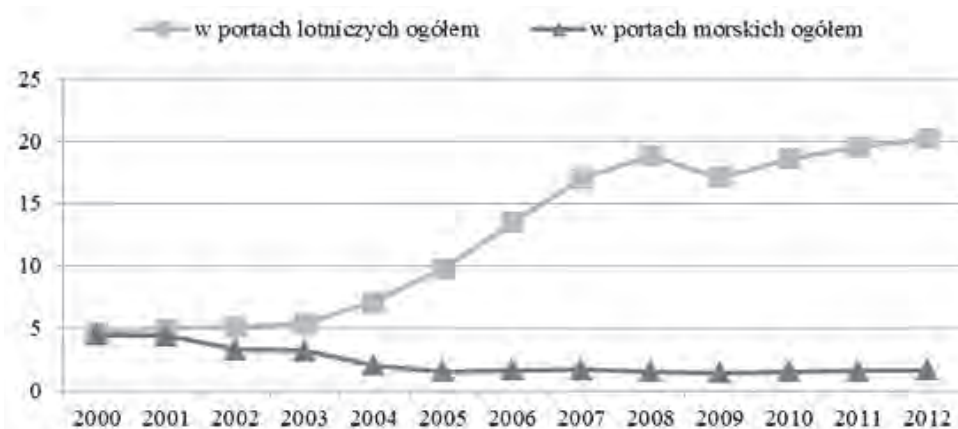


Rys. 3. Zróżnicowanie celów pobytu turystów zagranicznych w Polsce według środka transportu (%)

Źródło: [Activ Group, Instytut Turystyki 2012].

Skalę rozwoju międzynarodowych przewozów lotniczych z i do Polski na przestrzeni ostatnich 10 lat w większym stopniu aniżeli statystyki GUS dotyczące wielkości przewozów w komunikacji międzynarodowej obrazują dane z zakresu ruchu pasażerów w portach morskich i lotniczych (rys. 4). W 2012 r. w stosunku do 2000 r.

międzynarodowy ruch pasażerski w portach lotniczych wzrósł przeszło czterokrotnie, przy jednoczesnym spadku przewozów morskich.



Rys. 4. Międzynarodowy ruch pasażerski w portach morskich i lotniczych w mln pasażerów

Źródło: opracowanie własne na podstawie [GUS 2005-2013].

Odrębną specyfiką charakteryzuje się zaś subrynek przewozów *stricte* turystycznych. W przypadku przewozów o dualnym charakterze, jak przewozy promowe, dostrzega się różnicowanie funkcji promu wyłącznie jako środka transportu w celu dotarcia do określonej destynacji w celach turystycznych, biznesowych czy związanych z migracją zarobkową (funkcja komunikacyjna) lub jako samoistnej atrakcji turystycznej, kiedy podróż promem obejmuje jeden z produktów turystyki promowej (*ferry cruise*). Dodatkową funkcję turystyczną w relacjach międzynarodowych rozwija także transport kolejowy na bazie taboru o wysokim standardzie na trasach łączących główne metropolie europejskie (np. trasa Moskwa-Warszawa-Berlin-Paryż).

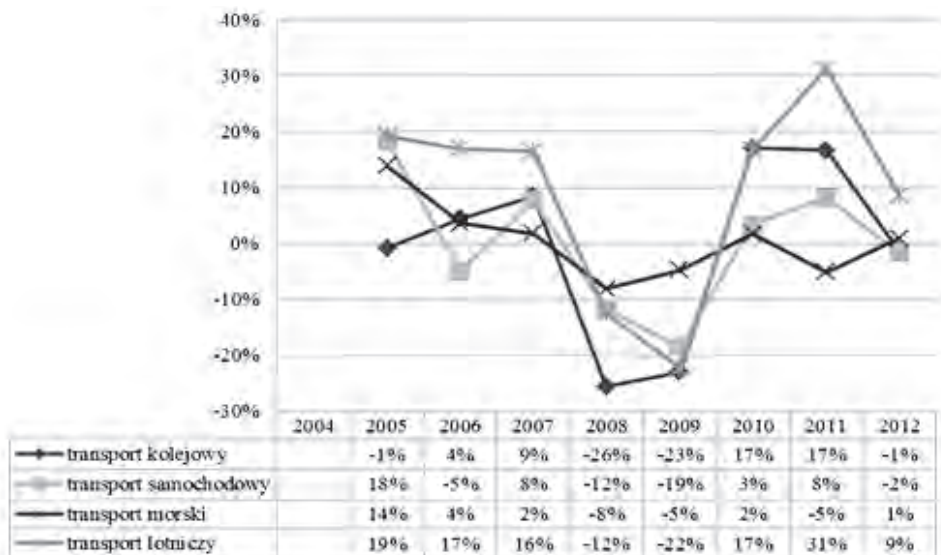
W przypadku przewozów typowo turystycznych wymienić należy przede wszystkim pełnomorską żeglugę wycieczkową (*cruising* pełnomorski), której współczesne oblicze w definitywny sposób zmieniła postępująca globalizacja gospodarki światowej. Z jednej strony w wyniku dynamicznego rozwoju lotnictwa cywilnego po II wojnie światowej nastąpił zanik regularnych pasażerskich przewozów liniowych (w tym tradycyjnych rejsów transatlantyckich). Z drugiej strony na bazie konwencjonalnej żeglugi pasażerskiej dalekiego zasięgu wykształcił się nowy segment przewozów – pełnomorską żegluga wycieczkowa. Transport morski stanowi w tym przypadku główny element podróży, czyli rejs statkiem morskim w luksusowych warunkach w egzotycznych regionach świata. W ujęciu globalnym w ciągu dziesięciu lat (od 2002 r. do 2012 r.) popyt na rejsy wycieczkowe na całym świecie wzrósł blisko dwukrotnie z 11,1 mln pasażerów w 2002 r. do 20,9 mln w 2012 r. Europejski rynek turystyki morskiej rósł w tempie 24% w ciągu ostatnich

trzech lat, a w ciągu ostatnich dziesięciu lat dynamika wzrostu przekroczyła 162% [ECC 2012; ECC 2014]. Region Morza Bałtyckiego jest jednym z głównych obszarów rozwoju *cruisingu* w Europie. W 2012 r. region ten odwiedziło ok. 4,85 mln turystów morskich, a w 2013 r. już 5,14 mln. W latach 2000-2009 dynamika wzrostu tego subryнку kształtowała się na poziomie przekraczającym 15% [Parker 2010]. Również w przypadku polskich portów morskich (głównie trójmiejskich) notuje się roczny wzrost liczby zawinięć *cruiserów* pełnomorskich. Jednocześnie realizacja pełnomorskich rejsów wycieczkowych jest uzależniona od kooperacji z transportem lotniczym. Wynika to przede wszystkim z rozdrobnienia, wielkości i odległości, jaka dzieli rynki emisyjne (rynki pochodzenia turystów) z rynkami recepcji usług turystyki morskiej (akweny, w ramach których odbywa się podróż morska) [Miotke-Dzięgiel 2005].

Ważną kategorię subryнку przewozów turystycznych z i do Polski stanowi rynek rzecznych rejsów wycieczkowych (*cruising* rzeczny). Od czasu oddania do użytku w 1992 r. kanału żeglugowego Ren-Men-Dunaj, łączącego zlewiska Morza Północnego i Morza Czarnego, *cruising* rzeczny należy do najszybciej rozwijających się segmentów międzynarodowej turystyki wodnej w Europie. W relacjach z Polską szczególne znaczenie w tym segmencie przewozów turystycznych ma region Pomorza Zachodniego, w szczególności Szczecin. Dzięki połączeniom z europejskim systemem wodnych dróg śródlądowych miasto stanowi dogodny punkt komunikacyjny dla rzecznych jednostek wycieczkowych przypływających z Niemiec m.in. z aglomeracją berlińską oraz ośrodkami wczasowymi wysp Uznam, Rugia oraz miejscowościami Greiswalder Boden oraz Stralsund.

Możliwość łączenia oferty komunikacyjnej i turystycznej generować może wymierne korzyści ekonomiczne dla przedsiębiorstw transportowych. W pewnym stopniu zobrazować je można na bazie analizy dynamiki wzrostu przewozów w poszczególnych gałęziach transportu, ze szczególnym uwzględnieniem załamania przewozów w okresie 2008-2009 (rys. 5).

Zdecydowanie najwyższe tempo wzrostu na przestrzeni analizowanych lat cechuje transport lotniczy, przy spadku przewozów w okresie 2008-2009 na poziomie 12%. Najwyższy spadek przewozów na skutek pogorszenia koniunktury gospodarczej odnotował natomiast transport kolejowy (średnio 25%). Częściowo jednak został on zrekompensowany wyraźnym wzrostem przewozów w latach 2010-2011 (17%). W dalszej kolejności silny spadek przewozów w latach 2008-2009 odnotował transport samochodowy (średnio 15%). Na uwagę zasługuje natomiast relatywnie stabilna sytuacja w transporcie morskim (głównie żegludze promowej) w porównaniu do pozostałych gałęzi transportu. Ten segment rynku, przestrzennie obejmujący basen Morza Bałtyckiego (w szczególności rynek polsko-skandynawski), począwszy od 2004 r., traci na znaczeniu w strukturze rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski. Transport lotniczy, z uwagi na szybkość i taniść przewozów, stał się bardzo atrakcyjną formą przemieszczania na trasach między Polską a Skandynawią, co negatywnie wpłynęło na pozycję rynkową prze-



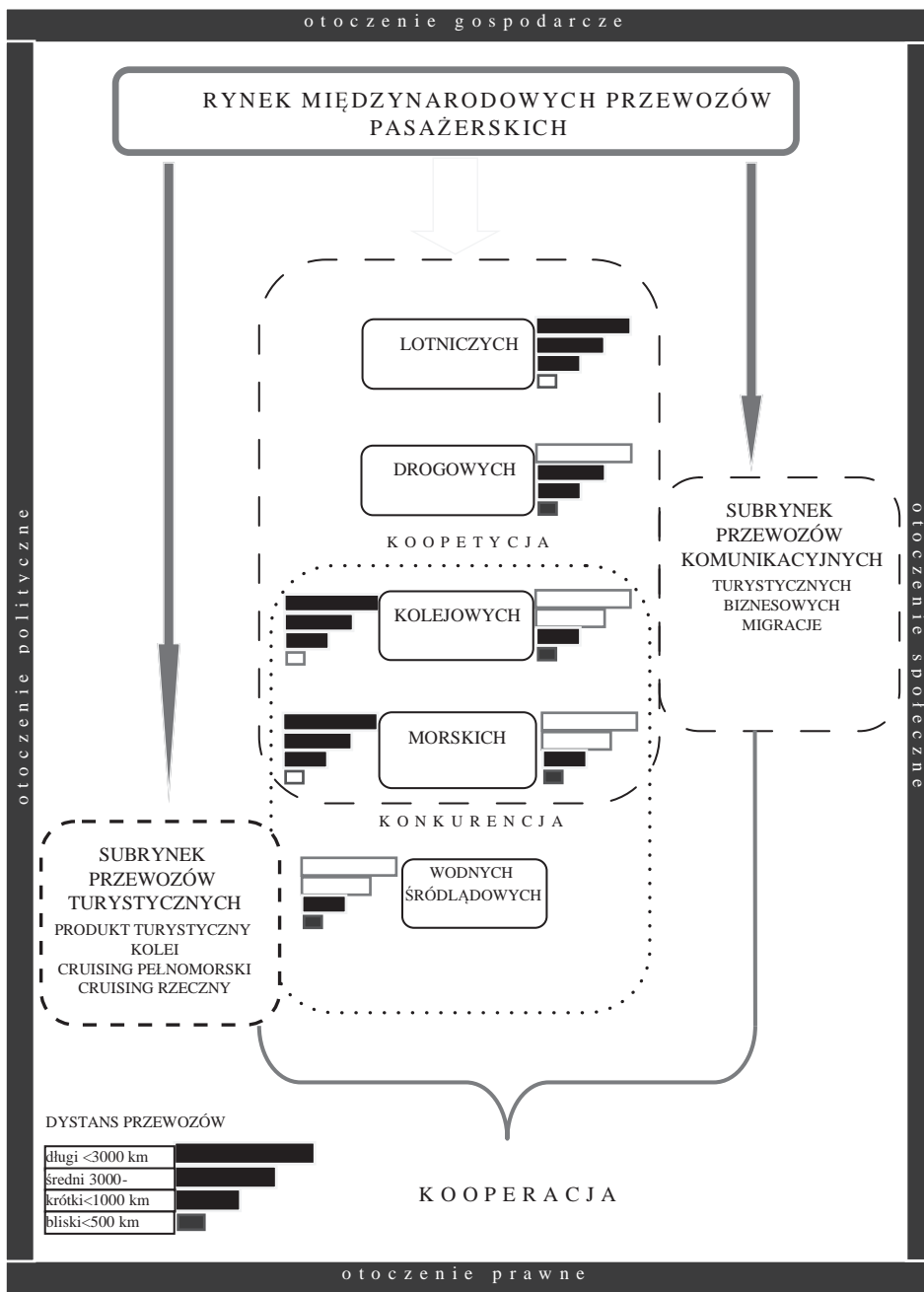
Rys. 5. Dynamika wzrostu wielkość ruchu pasażerskiego według gałęzi transportu w komunikacji międzynarodowej z i do Polski w tys. pasażerów w latach 2005-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie [GUS 2005-2013].

woźników promowych. Dodatkowo konkurencję międzygałęziową wzmaga rozwój stałych połączeń lądowych. Z drugiej strony zróżnicowanie typów klientów pasażerskiej żeglugi promowej (łączenie funkcji komunikacyjnej z turystyczną w formie *ferry cruise*) oraz dwufunkcyjny charakter przewozów promowych (konceptja *cruise-trailer*, czyli jednoczesny transport ładunków i pasażerów) pełni funkcję stabilizatora przewozów w żegludze promowej w ogóle, nawet w warunkach silnego spowolnienia gospodarczego.

Na bazie przeprowadzonych w artykule analiz i rozważań wypracowano schemat eksponujący strukturę gałęziową współczesnego rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski w zależności od charakteru realizowanych przewozów na poszczególnych dystansach oraz uwzględniający relacje ekonomiczne łączące poszczególne gałęzie transportu (rys. 6).

Układ gałęziowy subrynków przewozów komunikacyjnych kształtowany jest zarówno przez relacje konkurencyjne przede wszystkim na trasach krótkiego i średniego zasięgu, na których poszczególne gałęzie transportu świadczą heterogeniczne usługi transportowe (przykładem są trasy wewnątrzunijne). Jednocześnie na tym rynku dostrzec można rosące znaczenie powiązań kooperacyjnych, w szczególności na trasach średniego i długiego zasięgu. Przykładem może być kooperacja transportu lotniczego z kolejowym w formie systemu dowozowo-odwozowych połączeń kolejowych do portów lotniczych, tzw. *airport rail links*, jako alternatywy dla po-



Rys. 6. Struktura gałęziowa i relacje ekonomiczne na rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski

Źródło: opracowanie własne.

łączeń drogowych. Koncepcja ta wpisuje się doskonale w politykę maksymalizacji przepustowości portów lotniczych i przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju poprzez zachęcanie do korzystania z transportu kolejowego na średnie i krótsze odległości [Cokasova 2003], a tym samym uwolnienie zdolności transportu lotniczego na dłuższych relacjach [Givoni 2007]. W konsekwencji relacje ekonomiczne łączące podmioty międzynarodowego subryнку przewozów komunikacyjnych z i do Polski określić można mianem kooperacji, co oznacza jednocześnie konkurowanie i kooperowanie.

Natomiast na specyficznym subryнку przewozów turystycznych dominować będą relacje konkurencyjne. Zarówno oferta turystyczna żeglugi promowej czy transportu kolejowego, jak i *cruising* pełnomorski oraz rzeczny stanowią odrębne kategorie produktów turystycznych konkurujących z ofertą innych form turystyki, a nie gałęzią transportu w ogóle.

Jednocześnie oba analizowane subrynki/segmenty rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski są wzajemnie współzależne. Oferowanie produktów turystycznych transportu determinowane jest bowiem odpowiednią dostępnością przestrzenną miejsc rozpoczęcia/zakończenia podróży. Subrynek przewozów komunikacyjnych odgrywa zatem rolę służebną wobec segmentu przewozów turystycznych poprzez obsługę relacji dowozowo-odwozowych.

4. Wnioski

Rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich jest silnie zróżnicowany i podlega ciągłej ewolucji na skutek zmian w otoczeniu zewnętrznym. Światowy kryzys ekonomiczny przyczynił się do okresowego spadku przewozów pasażerskich w ostatnich latach. Niemniej jednak rynek ten w stosunkowo niewielkim stopniu negatywnie zareagował na skutki spowolnienia gospodarczego, czego dowodem jest powrót tendencji wzrostowej już w 2010 roku. Wynika to z faktu wspomnianego już silnego zróżnicowania strony popytowej tego rynku, zwłaszcza w zakresie motywów podejmowanych podróży. Spadki przewozów w jednym segmencie rynku (np. turystycznych i biznesowych) mogą być bowiem rekompensowane wzrostem przewozów w innym segmencie (np. wyjazdów zarobkowych).

Zjawiskiem, które w znaczny sposób zmieniło oblicze międzynarodowego rynku przewozów pasażerskich z i do Polski po 2004 roku, stanowiąc jednocześnie efekt globalizacji i liberalizacji rynku usług transportowych, jest rozwój transportu lotniczego, generowany w coraz większym stopniu przez działalność zagranicznych przewoźników niskokosztowych. Wykreowanie modelu biznesowego tanich linii lotniczych stanowi jednocześnie *spiritus movens* przemian sektora międzynarodowych pasażerskich przewozów lotniczych w ogóle, nie pozostając bez wpływu na układ gałęziowy całego systemu transportowego.

W przyszłości coraz większy wpływ na kształt i kierunki rozwoju rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich, tak w ujęciu globalnym, jak i na gruncie

polskim, będzie miała realizacja idei zrównoważonego rozwoju. Dążenie do redukcji kosztów zewnętrznych transportu będzie wiązało się z promowaniem rozwoju bardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu (jak morski, wodny czy kolejowy). Jednocześnie rosła będzie presja na wdrażanie innowacyjnych rozwiązań, mających na celu ograniczenie negatywnych skutków środowiskowych generowanych przez transport samochodowy i lotniczy. Działania te zarówno przyczynić się będą do wzrostu konkurencji między przewoźnikami reprezentującymi odmienne gałęzie transportu, jak również sprzyjać będą rozwojowi różnych form współpracy międzygałęziowej.

Literatura

- 1 miliard podróży międzynarodowych 13 grudnia 2012 r.*, 2012, Komunikat MTIS za informacją Światowej Organizacji Turystyki UNWTO; www.msport.gov.pl (9.07.2014).
- Activ Group i Instytut Turystyki 2012, *Przyjazdy do Polski w 2012 roku*, www.msport.gov.pl (9.07.2014).
- Cokasova A., 2003, *Air Rail Intermodality from Passenger Perspective*, www.trafficforum.ethz.ch (25.03.2013).
- ECC, 2012, *European Cruise Council Report 2010/2011*, Ashcroft & Associates, London, www.ashcroftandassociates.com (15.10.2012).
- ECC, 2014, *European Cruise Council Report 2012/2013*, European Cruise Council, Ashcroft & Associates, London 2011-2013, www.ashcroftandassociates.com (5.06.2014).
- Givoni M., 2007, *Air-Rail Intermodality from Airlines' Perspective*, "World Review of Intermodal Transportation Research" 2007, nr 1(3), s. 224-238.
- Grzelakowski A.S., 2008, *Rodzaje i formy konkurencji oraz potencjalne sfery kooperacji pomiędzy transportem morskim i lotniczym w obsłudze ruchu pasażerskiego (aspekty metodologiczne)*, [w:] *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, A. Pansiuk, M. Pluciński (red.), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- GUS, 2005-2013, *Transport. Wyniki działalności*, Warszawa.
- Kłos B., 2006, *Migracje zarobkowe Polaków do krajów Unii Europejskiej*, Biuro Analiz Sejmowych, nr 2, Warszawa, s. 2.
- Maksimczuk A., Sidorowicz L., 2007, *Ochrona granic i obsługa ruchu granicznego*, Lexis Nexis, Warszawa.
- Mendyk E., 2009, *Ekonomika transportu*, wyd. 2, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań.
- Meyer B. (red.), 2006, *Obsługa ruchu turystycznego*, PWN, Warszawa.
- Miotke-Dzięgiel J., 2005, *Przesłanki dalszego rozwoju morskich przewozów turystycznych dalekiego zasięgu oraz przewozów kombinowanych lotniczo-morskich* [w:] *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego*, H. Salmonowicz (red.), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- OECD 2012, *International Migration Outlook 2012*, OECD Publishing, www.oecd.org (10.06.2014).
- Parker S., 2010, *Baltic tackles growth issues*, "Cruise Business Review", nr 1/2010, Kerava, s. 27.
- Pawłowska B., 2013, *Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Rosa G., 2013, *Konkurencja na rynku usług transportowych*, C.H. Beck, Warszawa.

- Rucińska D. (red.), 2012, *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, PWE, Warszawa.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., (red.), 2009, *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, PWN, Warszawa.
- Rymarczyk J. (red.), 2006, *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa.
- ShipPax Information, 2007, *Statistic & Outlook 06*, Halmstad, Sweden.
- ShipPax Information, 2008-2010, *Market:07-09*, Halmstad, Sweden.
- Wyszomirski O. (red.), 1994, *Rynek przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Załoga E., 2009, *Transport a wykluczenie społeczne*, [w:] *Dostępność transportowa. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, E. Załoga (red.), Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 538, Ekonomiczne Problemy Usług nr 33, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 119-125.
- Załoga E., 2013, *Trendy w transporcie lądowym w Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.

STATE AND PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL PASSENGER TRANSPORT MARKET IN RELATIONS WITH POLAND IN THE ECONOMIC DOWNTURN CONDITIONS

Summary: Directions and pace of development of the modern international passenger transport market in relations with Poland determine on one hand constantly evolving occurrences of competition and cooperation, and on the other the external conditions, including in particular those related to the condition of the global economy. The share of each mode of transport in serving passenger traffic to and from Poland is diverse and determined by a number of factors, including primarily the travel motivations, the distance and geographical range. The aim of this article is to illustrate the international passenger transport market in relations with Poland and an indication of the direction and determinants of its development in the economic downturn. The article uses primarily the official statistics published by the Central Statistical Office and other organizations and entities including i.a. the European Statistical Office (Eurostat), the World Tourism Organization (UN WTO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and the Ministry of Sport and Tourism of the Republic of Poland.

Keywords: international passenger transport market, competition and cooperation, the economic crisis.