

MIECZNIKOWSKI Stanisław¹
TŁOCZYŃSKI Dariusz²

Konkurencja i komplementarność transportu lotniczego i kolejowego w Unii Europejskiej

WSTĘP

Rynek Kolei Dużych Prędkości oraz transportu lotniczego jest poddany ścisłej konkurencji. Rynki te charakteryzują się korzyści skali (w tym: przestrzeni oraz gęstości siatki połączeń). Co więcej, oba te rynki wykazują wyraźnie cechy zewnętrzne oddziaływania na inne subryniki. I wreszcie, te rynki odznaczają się wysokim stopniem dynamiki i dużo niepewności [5, s. 1].

Otwarcie kolei dużych prędkości przyczyniło się do uzyskania dużego udziału w rynku przez transport kolejowy w segmencie obsługi połączeń pasażerskich na połączeniach, gdzie wcześniej dominował transport lotniczy. Obecnie obok połączeń pomiędzy Paryż-Lyon i Madryt-Sewilla, także i na wybranych trasach w szczególności w Niemczech i Wielkiej Brytanii, ceny za przewóz pasażerów transportem kolejowym kształtują się na podobnym poziomie jak w przypadku transportu lotniczego.

Na kilku lotniskach europejskich, m.in. we Frankfurcie i w Paryżu CDG, istnieją stacje Kolei Dużych Prędkości. Z jednej strony transport lotniczy konkuruje z kolejowym, a z drugiej te dwie gałęzie transportu są wobec siebie komplementarne. Pasażer korzystający z usług transportu lotniczego w dużych portach lotniczych może dokonać transferu do tych miast gdzie oferta transportu kolejowego jest bardziej atrakcyjna, bądź też na danym odcinku nie ma odpowiedniej alternatywy w przemieszczaniu. Ponadto na niektórych trasach pasażer może dokonać zakupu biletu lotniczego wraz z kolejowym i jednocześnie dokonać odprawy bagażowej do ostatecznego miejsca przeznaczenia.

W oparciu o tak przedstawione uwarunkowania określono cel badawczy niniejszego artykułu: wskazanie czynników determinujących udział w rynku transportu lotniczego i kolejowego.

W celu oceny udziału w rynku wybrano kilka najważniejszych połączeń, na których dochodzi do konkurencji transportu lotniczego i kolejowego.

Koleje dużych prędkości są zdefiniowane w Dyrektywie Europejskiej [2; 3; 4] w sprawie interoperacyjności, jak, gdzie pociągi kursują z maksymalną prędkością co najmniej 250 kilometrów na godzinę. Jednakże, w celu ustalenia udziału w rynku, należy brać pod uwagę czas podróży, a nie prędkość maksymalną, osiąganą przez operatorów. Istnieje pewna rozbieżność pomiędzy pociągami dużych prędkości a konwencjonalnymi składami, np. w Wielkiej Brytanii czy w Szwecji. W tych krajach konwencjonalne pociągi osiągają średnią prędkość większą od pociągów o wysokiej prędkości w Niemczech, nawet jeśli te ostatnie osiągają większą prędkość maksymalną.

W przypadku transportu lotniczego do porównania zostaną wybrani tradycyjni przewoźnicy sieciowi oraz przewoźnicy „low cost”. Ci pierwsi z racji ograniczania kosztów dokonują zmiany oferty świadczonych usług, np. catering. Mimo, iż przewoźnicy niskokosztowi nie oferują przelotów w klasie biznes czy premium, to dają pasażerowi możliwość wykupienia specjalnego miejsca na pokładzie samolotu [1, s. 46].

Należy wskazać na najważniejsze czynniki kształtujące udział w rynku danej gałęzi transportu:

- czas podróży (czas przejazdu, częstotliwość połączeń, czas odprawy),
- inne czynniki (czas i koszty związane z dostępem do portów lotniczych, cena i warunki nabycia dokumentów podróży, niezawodność i terminowość świadczonych usług, jakość świadczonych usług na pokładzie statków powietrznych, dostępność alternatywnych środków transportowych).

¹ Katedra Rynku Transportowego Uniwersytet Gdański, 81-824 Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121, stanmiecznik@gmail.com

² Katedra Rynku Transportowego Uniwersytet Gdański, 81-824 Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121, dariusz.tloczynski@ug.gda.pl

1. CZAS PODRÓŻY

1.1. Czas przejazdu

Jednym z najważniejszych czynników podziału rynku pomiędzy transport kolejowy i lotniczy jest czas podróży. Na potrzeby niniejszej pracy został przyjęty czas przejazdu pomiędzy dwoma punktami transportowymi, bez uwzględnienia czasu potrzebnego na dotarcie do punktu transportowego, czasu potrzebnego na obsługę, zajęcie miejsca, oczekiwania, procedury związane z kontrolą bezpieczeństwa. Czas podróży na wybranych trasach kolejowych i lotniczych został przedstawiony w tabeli 1.

Tab. 1. Czas przejazdu transportem kolejowym i lotniczym na wybranych połączeniach [10-15]

Trasa	Transport kolejowy (pociągi dużych prędkości)	Transport lotniczy
	godz.	
Madryt-Barcelona	2,50	1,20
Londyn-Edynburg	4,22	1,25
Mediolan-Rzym	3,09	1,15
Paryż-Marsylia	3,21	1,15
Londyn-Paryż	2,17	1,15
Madryt-Sewilla	2,30	1,10
Frankfurt-Kolonia	1,04	0,56

Mimo, że istnieje ścisła zależność pomiędzy czasem podróży a udziałem w rynku, według DG Tren jest to 84%, dane przedstawione w tabeli nie odzwierciedlają faktycznej sytuacji, ze względu na czynności związane z odprawą, boardingiem i kontrolą bezpieczeństwa. Jednak czas podróży nie jest jedynym czynnikiem wpływającym na udział w rynku, ponieważ istnieją znaczne różnice w udziale w rynku kolejowym na trasach o zbliżonym czasie podróży. Na przykład:

- na trasach, gdzie czas przejazdu kolejowego jest w przedziale od 3,00 godzin do 1,30 dłuższy niż czas przelotu samolotem, udział w rynku kolejowego wzrasta od 18% (Londyn-Edynburg) do około 40% (Rzym-Mediolan, Paryż-Marsylia, Madryt-Barcelona),
- na trasach, gdzie czas przejazdu kolejowego jest mniejszy 1 godzina 30 minut dłuższy niż czas podróży lotniczej, udział w rynku kolejowego w zakresie od 44% (Londyn-Paryż) do ponad 85% (Madryt-Sewilla lub Frankfurt-Kolonia).

Ta sytuacja wynika, że statystyki dotyczące udziału w rynku transportu lotniczego i kolejowego nie zawsze są przejrzyste. W przypadku krótkich połączeń lotniczych dla znacznej części pasażerów podróży na tym odcinku jest komplementarna w odniesieniu do połączenia długodystansowego. Na przykład dla ponad połowy pasażerów korzystających z włoskiego przewoźnika Alitalia podróż na trasie Rzym- Mediolan Malpensa jest pierwszym elementem podróży. Pasażerowie podróżują dalej do Nowego Jorku bądź Buenos Aires. Na trasie Frankfurt – Kolonia, 90% wszystkich pasażerów korzystających z trasy stanowią osoby podróżujące na trasach wewnątrz kontynentu lub na trasach pozakontynentalnych.

1.2. Częstotliwość połączeń

Częstotliwość jest zwykle traktowane jako ważny instrument w modelowaniu siatki połączeń w transporcie. Zazwyczaj poprawa częstotliwości pociągu lub samolotu z 2 godzin na 1 godzinę uważana jest przez analityków zajmujących się konfigurowaniem siatki połączeń zmniejszenie czasu

przejazdu o 20-30 minut. Oferowana liczba połączeń na wybranych trasach została przedstawiona w tabeli 2.

Tab. 2. Liczba bezpośrednich połączeń kolejowych (pociągi dużych prędkości) i lotniczych na wybranych trasach europejskich w roku 2014 [10-15]

Trasa	Liczba połączeń w ciągu doby transportem kolejowym	Liczba połączeń w ciągu tygodnia transportem kolejowym	Liczba połączeń w ciągu doby transportem lotniczym	Liczba połączeń w ciągu tygodnia transportem lotniczym
Madryt-Barcelona	35	181	27	177
Londyn-Edynburg	20	128	42	227
Mediolan-Rzym	42	294	39	239
Paryż-Marsylia	17	114	18	126
Londyn-Paryż	16	110	27	192
Madryt-Sewilla	18	116	6	40
Frankfurt-Kolonia	24	164	3	20

Największe znaczenie częstotliwości połączeń lotniczych można zaobserwować na trasach Londyn-Edynburg oraz Mediolan-Rzym, tj. średnio ok. 33 połączeń dziennie. Uwzględniając czas operacji pomiędzy 5.00 a 23.00 częstotliwość operacji wynosi ok. 30 min., co oznacza, iż w okresach szczytowych częstotliwość wynosi ok. 15-20 min., natomiast w okresach poza szczytowych współczynnik ten wzrasta do ok. 45-60 min.

W przypadku transportu kolejowego największa liczba dostępnych połączeń bezpośrednich realizowanych przez koleje dużych prędkości odnosi się do połączenia Rzym-Mediolan, tj. 42 połączenia dziennie.

1.3. Czas odprawy

W większości przypadków, pasażerowie podróżujący pociągami dużych prędkości nie muszą być w terminalu kolejowym w takim okresie czasu, jak w przypadku transportu lotniczego. Pasażerowie podróżujący transportem lotniczym muszą być co najmniej 30-60 minut przed odlotem. Jednakże, nie jest tak zawsze. Pasażerowie korzystający z usług trzech kolejowych podróżujący na trasach: Paryż-Londyn, Madryt-Sewilla i Madryt-Barcelona są zobowiązani do dokonania odprawy przed odjazdem pociągu.

Na trasach Madryt-Barcelona i Madryt-Sewilla, kontroli bezpieczeństwa jest poddawany bagaż pasażerów przy wejściu na peron. Natomiast sami pasażerowie nie objęci procedurą kontroli bezpieczeństwa.

W przypadku połączenia Eurostar na trasie Londyn-Paryż, pasażerowie podróżujący klasą ekonomiczną są zobowiązani do dokonania odprawy 30 minut przed planowanym odjazdem pociągu, zaś w klasie biznes czas potrzebny na odprawę wynosi 10 minut. Na tej trasie wszyscy pasażerowie i ich bagaż jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, poziom kontroli jest taki sam jak w przypadku transportu lotniczego. Tak restrykcyjne procedury kontroli bezpieczeństwa wynikają z oceny ryzyka w zakresie zagrożenia terrorystycznego.

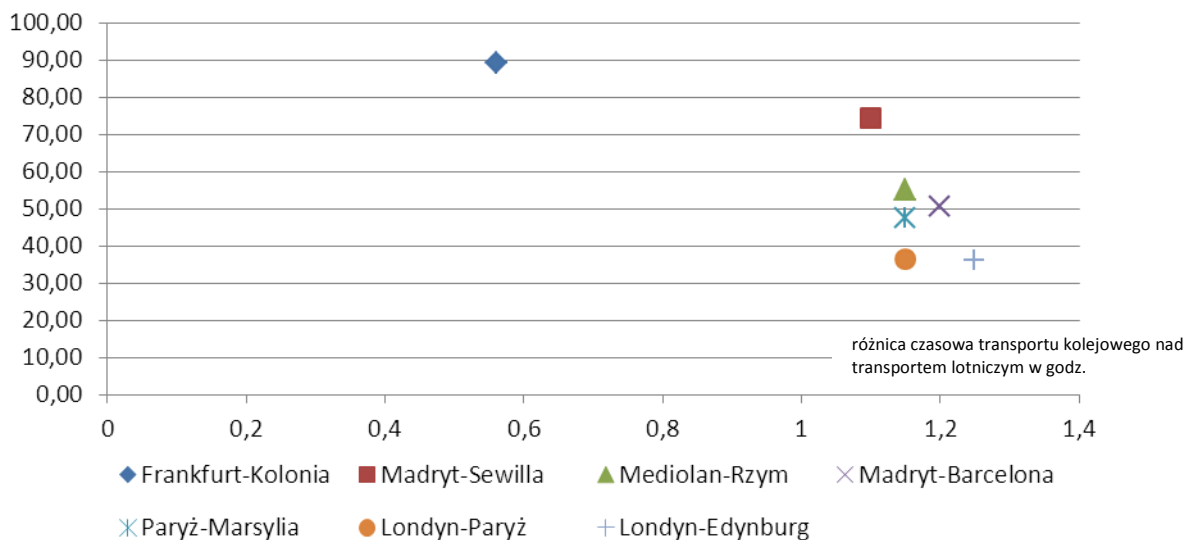
W przypadku niektórych połączeń lotniczych dokonanie odprawy, a przede wszystkim sam fakt obecności w terminalu lotniczym czasami nawet 60 minut przed planowanym startem statku powietrznego jest regulowany przez samych przewoźników lotniczych, np. w przypadku połączenia na trasie:

- Madryt-Barcelona: minimalny czas odprawy wynosi 20 minut aby dotrzeć do rękawa lotniczego, chociaż w praktyce często pasażerowie pokonują ten dystans w ciągu 5-10 minut. Ta sytuacja dotyczy przypadku, kiedy gate jest blisko usytuowany punktu kontroli bezpieczeństwa,
- lotnisko London City: pasażerowie bez bagażu mogą przybyć na 10 minut przed planowanym odlotem samolotu, ale ta sytuacja wynika z małej liczby odprawianych pasażerów,
- easyJet: przewoźnik niskokosztowy po wprowadzeniu usługi odprawa on-line umożliwił pasażerom przybycie do gate na 15 minut przed planowanym odlotem. Ale biorąc pod uwagę kolejki do kontroli bezpieczeństwa zaleca on przybycie do portu lotniczego w czasie 30 minut przed startem samolotu,
- w przypadku pasażerów podróżujących bez bagażu rejestrowanego, którzy dokonali odprawy on-line przewoźnicy znacznie skrócili czas przybycia do gate, ale zalecają ze względu na procedury związane z kontrolą bezpieczeństwa stworzenie odpowiedniej rezerwy czasowej, lub skorzystanie z punktu kontroli tzw. fast track.

Wymagania dotyczące wcześniejszej odprawy skutecznie wydłużają czas podróży, ten fakt jest szczególnie istotny na połączeniach realizowanych przez spółkę Eurostar (utrata udziału w rynku). Jednak ze względu na ryzyko ataku terrorystycznego, prowadzona kontrola znacząco nie wydłuża czasu potrzebnego na odprawę. Czas boardingu jest równoważony skróceniu czasu przejazdu pod kanałem La Manche.

Obecnie na większości tras mino wprowadzanych stosowanych udogodnień, czas potrzebny na odprawę w transporcie lotniczym wpływa na zwiększenie udziału w rynku transportu kolejowego. Jednak pojawiające się zagrożenia terrorystyczne także w transporcie kolejowym powoduje zwiększenie czasu podróży o czas potrzebny na dokonanie kontroli bezpieczeństwa.

udział rynku kolejowego w %



Rys. 1. Porównanie udziału w rynku i czasu podróży transportu kolejowego i lotniczego [10-15]

Największy udział w rynku kolejowych na analizowanych połączeniach wystąpił na trasie Frankfurt-Kolonia. Pociągi ICE praktycznie wyeliminowały transport lotniczy na tej trasie. Należy także wskazać na duży udział transportu kolejowego na trasie Madryt-Sevilla oraz Mediolan-Rzym. Natomiast dominacja transportu lotniczego występuje na destynacjach brytyjskich: Londyn-Edynburg oraz Londyn-Paryż. Ponadto trzeba zaznaczyć, iż różnica czasowa w analizowanych przypadkach nie uwzględnia czasu potrzebnego na odprawę.

2. INNE CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA UDZIAŁ W RYNKU TRANSPORTU KOLEJOWEGO I LOTNICZEGO

Jak wskazano powyżej czas jest bardzo ważnym czynnikiem determinującym udział w rynku danej gałęzi transportu. Ponadto należy wskazać na inne czynniki mające także wpływ na kształtowanie tego miernika, zaliczyć do nich można:

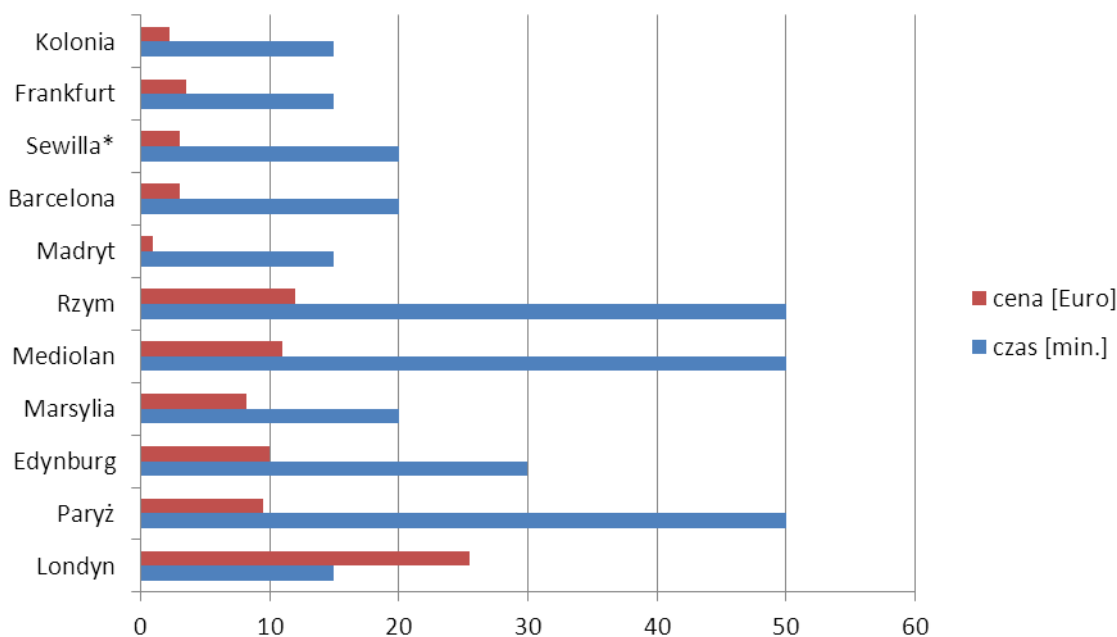
- czas i koszty związane z dostępem do portów lotniczych,
- cena i warunki nabycia dokumentów podróży,
- niezawodność i terminowość świadczonych usług,
- jakość świadczonych usług na pokładzie statków powietrznych,
- dostępność alternatywnych środków transportowych.

Wszystkie te instrumenty są ważne, ale trzeba podkreślić, że istotność postulatów przewozowych, w szczególności: punktualność i niezawodność. Dla planowania nowych usług lotniczych szczególnego znaczenia nabiera dostęp do terminali i jego koszt. Najmniejszy wpływ na kształtowanie udziału w rynku ma parametr jakości.

2.1. Czas i koszty związane z dostępem do portów lotniczych

Jednym z najważniejszych czynników, innych niż czas podróży przy określaniu udziału w rynku jest dostępność każdej gałęzi transportu.

Stacje kolejowe są prawie zawsze zlokalizowane w pobliżu centrum miasta, natomiast lotniska są usytuowane poza miastami, najczęściej w odległości kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów [6, s.134]. Na rysunku przedstawiono czas dostępu oraz ceny podróży na trasie centrum miasta – port lotniczy. W przypadku posiadania przez daną aglomerację kilku portów lotniczych wybrano jeden główny.

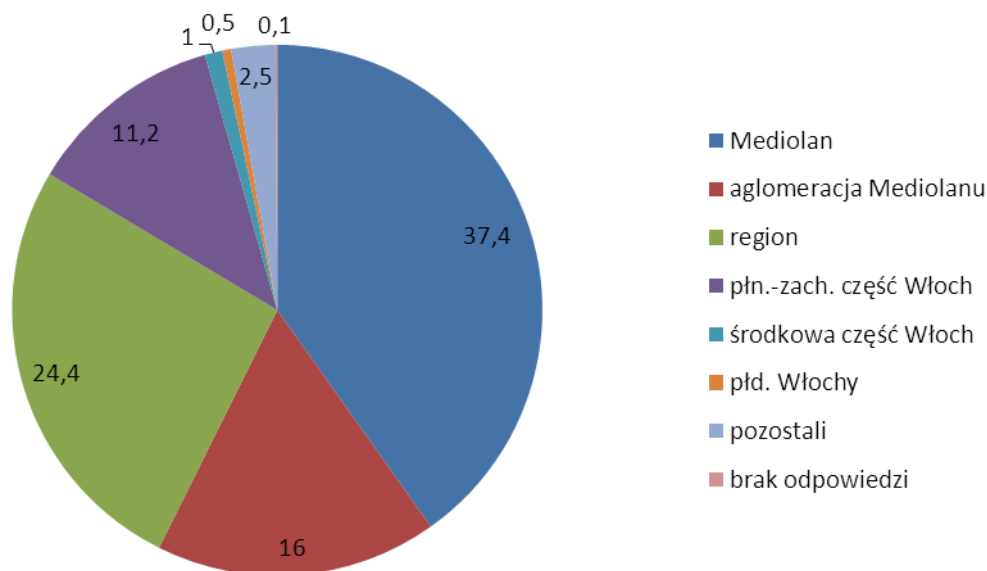


* - połączenie obsługiwane przez transport autobusowy

Rys. 2. Ceny biletów oraz czas dotarcia na lotnisko transportem kolejowym [10-15]

Analiza ta pokazuje, że czas i koszty związane z dostępem do lotnisk, są znacznie bardziej atrakcyjne w Hiszpanii niż w Wielkiej Brytanii, na szczególną uwagę zasługują ceny dowozu pasażerów transportem kolejowym w Niemczech do portów w Kolonii i we Frankfurcie. Na średnim poziomie są ceny związane z dostępem do portów lotniczych w Paryżu, Rzymie i Mediolanie ok. 10 EUR, przy czasie podróży ok. 50 minut.

Biorąc pod uwagę pryzmat dostępności trzeba zauważyć, że nie wszyscy pasażerowie podróżujący z danego portu lotniczego rozpoczynają podróż w centrum miasta [9, s. 257]. Istnieją podróżni rozpoczynający podróż w regionie, ale w innych sąsiednich miejscowościach i dla nich podróż na trasie centrum miasta- port lotniczy jest tylko jednym z etapów kompleksowej podróży. Na rysunku przedstawiono strukturę pasażerów portu lotniczego Mediolanu w zależności od miejsca początkowego/docelowego podróży.



Rys. 3. Struktura pasażerów portu lotniczego w Mediolanie ze względu na miejsce rozpoczęcia/zakończenia podróży [7]

Tylko 37% pasażerów korzystających z lotniska w Mediolanie rozpoczyna/kończy podróż w Mediolanie. Pozostali pasażerowie najczęściej pochodzą z/docelowym punktem jest aglomeracja Mediolanu oraz cały region Lombardia.

2.2. Cena biletów lotniczych i kolejowych

Cena może być istotną kwestią w określaniu udziału w rynku. Stosunkowo niska cena za przewóz transportem kolejowym wydaje się być jednym z głównych powodów, dla których udział w rynku kolejowego większy niż w przypadku transportu lotniczego. Ceny za przewóz kolejami dużych prędkości oraz przewoźnikami lotniczymi zostały przedstawione w tabeli.

Tab. 3. Opłata za przewóz pasażerów kolejami dużych prędkości oraz transportem lotniczym na wybranych trasach.

Źródło: www.bahn.se – info z dnia 20 lutego 2014 r., www.sncf.com - info z dnia 20 lutego 2014 r., www.eurostar.com - info z dnia 20 lutego 2014 r., www.renfe.com - info z dnia 20 lutego 2014 r., oraz www.skyscanner.pl - info z dnia 20 lutego 2014 r., Rezerwacja biletów odbyła się w dniu 20 lutego 201 r. na dzień 24 lutego 2014 r. – najtańszy bilet w jedną stronę.

Trasa	Opłata za przewóz pasażerów kolejami dużych prędkości [euro]	Opłata za przewóz pasażerów transportem lotniczym [euro]
Madryt-Barcelona	58	67
Londyn-Edynburg	70	46
Mediolan-Rzym	86	58
Paryż-Marsylia	79	135
Londyn-Paryż	120	58
Madryt-Sevilla	45	141
Frankfurt-Kolonia	40	171

Najniższe ceny realizowane przez operatorów transportu kolejowego były na trasach: Frankfurt-Kolonia oraz Madryt–Sewilla i Madryt-Barcelona. W pierwszym przypadku wynika to z małej odległości pomiędzy tymi punktami, natomiast w drugim ze specyfiki rynku hiszpańskiego. Mimo dużej częstotliwości na trasie Mediolan-Rzym i dużej konkurencji ze strony transportu lotniczego istnieje bardzo silne zróżnicowanie pory dnia oraz okresu poprzedzającego podróż. Na tej trasie cena za bilet kolejowy może wahać się od 39 euro do 150 euro.

Na połączeniach lotniczych, najtańsze połączenie występuje na trasach konkurencyjnych względem transportu szynowego Paryż–Londyn i Mediolan–Rzym. Należy także wskazać na fakt, iż bardzo niska cena na trasie Londyn-Edynburg wynika z dużej konkurencji przewoźników niskokosztowych, oferujących niższą jakość usług niż przewoźnicy tradycyjni lub Koleje dużych prędkości. Należy pamiętać, że przewoźnicy niskokosztowi za dodatkową opłatą operują miejsca, lub specjalne udogodnienia dla pasażerów podróżujących np. w celach biznesowych.

Na wszystkich trasach kolejowych są stosowane systemy zarządzania efektywnością w stosunku do zmiany popytu z wyjątkiem RENFE (przewoźnik hiszpański). Mimo, iż choć stosowane systemy zarządzania wydajnością przez Trenitalia i Deutsche Bahn są znacznie prostsze niż systemy lotnicze, duża część pasażerów kupuje standardowe bilety powyżej przeciętnej ceny, kierując się czasem dotarcia do miejsca docelowego.

Brak systemu zarządzania efektywnością cen biletów kolejowych jest z pewnością bardzo słabą stroną przewoźnika RENFE, co jest szczególnie widoczne w postaci prowadzenia elastycznej polityki cenowej w transporcie kolejowym.

W przypadku zarezerwowania podróży z dużym wyprzedzeniem czasowym, często przewoźnicy transportu lotniczego oferują tańszy produkt niż podróż transportem kolejowym. Pasażerowie podróżujący w celach turystycznych rezerwujący bilety z dużym wyprzedzeniem czasowym dokonują analizy wszystkich postulatów przewozowych, tworząc ich hierarchię. W takim przypadku najczęściej są zgłaszane oczekiwania względem podróży do Paryża, Londynu, Barcelony czy Rzymu. Wówczas zarówno ceny biletów w transporcie lotniczym i kolejowym są znacznie tańsze od cen standardowych.

Systemy zarządzania efektywnością opłat za usługi różnicują ceny biletów w zależności od wielkości popytu oraz od terminu rezerwacji podróży. Jednakże niektórzy operatorzy nakładają dodatkowe wymogi, np. wymóg zakupu biletu powrotnego, zakup biletu powrotnego, tak aby termin podróży wiązał się ze spędzeniem weekendu w danym mieście. Niektórzy operatorzy nie dostosowują stawek za przewóz do sytuacji rynkowej, podkreślając wysoki komfort oraz standard świadczonych usług, np. operator Eurostar oferował w analizowanym okresie połączenia na trasie Londyn-Paryż za 120 euro, podczas, gdy angielski przewoźnik lotniczy easyJet oferował kilka połączeń w cenie 58 euro, zaś inni przewoźnicy brytyjscy BMI czy British Airways oferowali ceny biletów w wysokości 80 euro.

Mimo, że relatywnie podróż lotnicza jest dłuższa od kolejowej, z uwagi na dojazd do portu, odprawę, to chcąc zwiększać udział w rynku przewoźnicy lotniczy konkurują ceną oraz częstotliwością połączeń.

2.3. niezawodność i punktualność

Zarówno niezawodność i punktualność są rozpatrywane w aspekcie oczekiwań pasażerów w odniesieniu do oferowanej usługi lotniczej lub kolejowej.

Określając pojęcia analizowanych postulatów przewozowych należy wskazać na ich odniesienie do rynku przewozów pasażerskich. I tak, przez niezawodność określa możliwość wystąpienia poważnego zakłócenia na przykład z powodu strajku czy robót inżynierskich. Natomiast jako punktualność – fakt zgodnego z planem przyjazdu środka transportu do punktów transportowych.

Niewątpliwie te postulaty mają duży wpływ na określenie udziału w rynku dla danej gałęzi transportu. Porównanie niezawodności punktualności na wybranych trasach przedstawiono w tabeli 4.

Tab. 4. Porównanie punktualności i niezawodności transportu lotniczego i kolei dużych prędkości na wybranych trasach [8]

Trasa	Transport lotniczy		Transport kolejowy	
	punktualność	niezawodność	punktualność	niezawodność
Londyn-Paryż	kongestia na lotniskach Londyn Heathrow i Paryż Roissy powoduje zakłócenia	wpływ na usługę miały strajki	dobra	generalnie dobre, ale w latach 2001-03 wystąpiły zakłócenia
Londyn-Edynburg	przewoźnicy są bardziej punktualni, bo nie operują na lotnisku Heathrow	dobra	dobra	realizowane prace inżynierskie na trasie prowadziły do utrudnień w czasie weekendu
Madryt-Barcelona	lepsza w przypadku połączeń realizowanych przez przewoźników niskokosztowych	dobra	porównywalna z przewoźnikami niskokosztowymi	dobra
Madryt-Sewilla	brak danych	dobra	bardzo dobra – prawie idealna	bardzo dobra
Paryż-Marsylia	brak danych	podatna na strajki	dobra	podatna na strajki
Frankfurt-Kolonia	niewiele gorzej niż w przypadku transportu kolejowego	brak danych	dobra	brak danych
Mediolan-Rzym	przeciętna	podatna na strajki	dobra	podatna na strajki

WNIOSKI

We współczesnej gospodarce światowej procesy związane z globalizacją, integracją i konkurencją wymuszają na przewoźnikach kolejowych i lotniczych zastosowanie nowych działań mających na celu udoskonalenie usługi transportowej. Zaspokajanie różnorodnych potrzeb pasażerów sprawia, iż na konkurencyjnym, ale zintegrowanym, europejskim rynku, przewoźnicy kolejowi oraz lotniczy realizując swoje cele, podejmują współpracę w celu podnoszenia jakości usługi transportowej.

Analizowane przykłady pokazują z jednej strony konkurencję na rynku przewozów pasażerskich, a z drugiej strony komplementarność usługi kolejowej względem lotniczej. Należy się spodziewać, iż w procesie rozwoju kolei dużych prędkości dąży się do objęcia nią portów lotniczych o znaczeniu międzynarodowym czy wręcz międzykontynentalnym. Przykładem może być Frankfurt, Amsterdam, Berlin Schönefeld czy Paryż Charles de Gaulle.

Połączenia kolejowe stają się w ten sposób przedłużeniem podróży samolotami na bardzo duże odległości, zwiększając dostępność transportu lotniczego do szeregu ośrodków regionalnych nie posiadających własnych portów o odpowiednio rozbudowanej siatce połączeń lotniczych. Ważnym kierunkiem rozwoju podróży w systemie: kolej - samolot jest tworzenie intermodalności (wspólna informacja i bilety, odprawa lotnicza przed wejściem do pociągu itp.).

Streszczenie

Proces liberalizacji pasażerskiego rynku kolejowego jest wolniejszy w stosunku do rynku transportu lotniczego. W ostatniej dekadzie, tylko pociągi dużej prędkości odnotowały wzrost wielkości obsługiwanych pasażerów i mogą konkurować z transportem lotniczym.

Ważną rolę odgrywa komplementarność transportu lotniczego z Kolejami Dużych Prędkości. Rolę i znaczenie czynników wpływających na udział w rynku przedstawiono na przykładzie kilku wybranych połączeń.

Competition and complementarity in air transport and rail transport in EU

Abstract

The process of liberalization passengers railway market is slowed down at the comparison with air transport. In the last decade, only High Speed Rail increased the transport of passengers and can take part in competition with air transport.

But more important is complementary with air transport with Hight Speed Railway with factors have been compared on the selected routes.

BIBLIOGRAFIA

1. Doganis R.: *The airline business in the 21st century*. Routledge, London - New York 2001, s. 39.
2. Dyrektywa 2007/32/WE, z dnia 1 czerwca 2007 r., zmieniająca załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej
3. Dyrektywa 2013/9/UE, z dnia 11 marca 2013 r. zmieniająca załącznik III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolejowego we Wspólnocie,
4. Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości Dz.U. L 235 z 17.9.1996.
5. *Global Competition in Transportation Markets: Analysis and Policy Making*. A. Kanafani and K. Kuroda (eds.), *European Journal of Transport and Infrastructure Research*.
6. *Gospodarowanie w transporcie kolejowym*, pod red. S. Miecznikowskiego, WUG, Gdańsk 2007, s.147.
7. Materiały wewnętrzne portu lotniczego Mediolan Malpensa
8. Raport DG Tren, 2006
9. Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., *Transport lotniczy. Ekonomia i organizacja*. WUG, Gdańsk 2013, s. 237.
10. www.bahn.se
11. www.edreams.com
12. www.eurostar.com
13. www.renfe.com
14. www.skyscanner.pl
15. www.sncf.com