

Lic. Kamil Pawłowski
 Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie
 ORCID: 0000-0003-0483-921X
 e-mail: camil1999@gmail.com

Polska kolej transgraniczna w dobie pandemii COVID-19

Polish cross-border rail during the COVID-19 pandemic

Streszczenie

Kolej transgraniczna jest szybkim sposobem na przemieszczenie się do innego państwa. Pociągi są środkiem transportu, w którym formalności związane z przekraczaniem granic są relatywnie proste. Obecnie Polska prowadzi ruch transgraniczny kolejowymi przewozami pasażerskimi z prawie wszystkimi sąsiadami: Niemcami, Czechami, Słowacją, Ukrainą i Litwą. Ogólnoswiatowa pandemia wirusa SARS-CoV-2 zaburzyła funkcjonowanie transportu pasażerskiego pomiędzy państwami. W Polsce miało to wpływ na rozkłady jazdy pociągów kursujących do krajów sąsiedzkich. Liczba kursów uległa zmniejszeniu, a niektóre trasy zostały zupełnie zawieszone. Nie pozostała również bez wpływu na ruch transgraniczny wojna na Ukrainie. Fundamentalnym celem artykułu jest analiza połączeń transgranicznych oraz ich ocena i wskazanie kierunku zmian po pandemii COVID-19. W artykule przebadano aktualną na ten moment siatkę połączeń i omówiono ją ze względu na dostępność transportową. Wyniki analizy posłużą do porównania połączeń kolejowych pomiędzy sobą, a w efekcie wskazania pewnych zależności. Prezentowane dane pomogą w odpowiedzi na pytanie, czy kolej transgraniczna w dobie pandemii uległa znacznej transformacji oraz jaki jest kierunek obserwowanych zmian. Rozważania te mogą stanowić inspirację do dalszych badań w zakresie wpływu pandemii COVID-19 na funkcjonowanie transgranicznych przebiegów kolejowych i połączeń pomiędzy Polską a jej sąsiadami.

Słowa kluczowe:

transport kolejowy, kolej transgraniczna, ruch międzynarodowy, COVID-19

Abstract

Cross-border railroads are a fast way to move to another country. Trains are a means of transportation with relatively low border crossing formalities. Currently, Poland conducts cross-border passenger rail traffic with almost all of its neighbours: Germany, the Czech Republic, Slovakia, Ukraine and Lithuania. The worldwide pandemic of the SARS-CoV-2 virus has disrupted passenger transportation between countries. In Poland, it affected the schedules of trains running to neighbouring countries. The number of courses was reduced, and some routes were completely suspended. Cross-border traffic was also not unaffected by the war in Ukraine. The fundamental purpose of the article is to present an analysis of cross-border connections and to assess their quality, indicate the direction of change after the COVID-19 pandemic. The article examines the network of connections available at this point and discusses them in terms of transport accessibility. The results of the analysis will be used to compare rail connections with each other and, as a result, to identify certain relationships. The content presented will help to answer the question of whether cross-border rail after pandemic has undergone a significant transformation, and what is the direction of the observed changes. These considerations may inspire further research into the impact of the COVID-19 pandemic on the operation of cross-border rail crossings and connections between Poland and its neighbours.

Keywords:

rail transport, cross-border rail, international traffic, COVID-19

JEL: L91, L92, L98

Wprowadzenie – przekraczanie granic jako istotna determinanta integracji

Transport kolejowy jest usługą ułatwiającą życie społeczne i gospodarcze. Nieustannie się rozwija

poprzez: modernizację i budowę nowych linii kolejowych, zakup nowego taboru czy innowacyjne rozwiązania. Kreuje w ten sposób przemysł 4.0, który jest istotny przy tworzeniu gospodarki XXI w. Wpisujące się w tę koncepcję rozwiązania takie, jak inteligentne miasta czy Internet Rzeczy, mogą wspomagać zrównoważony rozwój logistyki (Bajak,

2022), czyniąc transport obszarem, który w znaczny sposób poprawia poziom mobilności (Rogall, 2010). Elementami usług przewozowych są m.in.: pojazdy, przystanki, rozkład jazdy oraz poziom zaangażowania w obsługę i komfort pasażerów (Wyszomirski, 2008). Stanowią one również istotne aspekty funkcjonowania kolei transgranicznej, która ułatwia szybsze przekraczanie granic. Jest to możliwe dzięki różnym regulacjom, które pozwalają na sprawną odprawę pasażerską. Przekraczanie granic zostało znacząco ułatwione po 1989 r., kiedy nastąpił rozpad ZSRR. W Europie formalnie przestał istnieć podział pomiędzy Zachodem a Wschodem. Stopniowa integracja, przystąpienie Polski do strefy Schengen czy Unii Europejskiej (Beim & Soczówka, 2016) pozwoliły na swobodne przekraczanie granic. Z roku na rok podróżowanie transgraniczne staje się coraz łatwiejsze. Jednym z powszechnie do tego wykorzystywanych środków transportu jest kolej, jednakże w latach 1989–2011 aż 90% linii kolejowych w Polsce o znaczeniu trzeciorzędnym (lokalnym) zostało zamkniętych (Taczanowski, 2012). Odmierna sytuacja miała miejsce w Czechach, gdzie we wskazanych latach nie zamykano linii kolejowych, a linie o znaczeniu lokalnym to ponad 30% linii kolejowych w tym państwie. M. Smolarski (2018) zwraca uwagę na słabnącą rolę miast transgranicznych, przy których linie kolejowe zostały zlikwidowane.

W związku z integracją europejską zmniejszyły się formalności przy jeździe pociągami do: Niemiec, Słowacji, Czech i Litwy. Natomiast przy wjeździe do Białorusi i Ukrainy nadal odbywały się kontrole paszportowe, jednak były one dokonywane sprawnie. W 2020 r. ta korzystna sytuacja znacznie się skomplikowała. Trudności były związane z pandemią wirusa SARS-CoV-2, która zaburzyła swobodne przekraczanie granic. Podczas pierwszej fali zachorowań liczba pasażerów gwałtownie spadła (Pawłowski, 2021b). Poszczególne kraje wprowadziły obostrzenia polegające m.in. na: zawieszeniu połączeń, ograniczeniach w kursowaniu wagonów sypialnych, zmniejszaniu liczby zajętych miejsc w wagonach czy obowiązku zasłaniania ust i nosa podczas podróży pociągiem.

Przekraczanie granicy odbywa się przez kolejowe przejścia graniczne, które są elementem infrastruktury punktowej (Komornicki, 1999). Granice też są symbolem stosunków pomiędzy danymi sąsiadami (Kolosov & Więckowski, 2018), co ma przełożenie na rynek transportu kolejowego, gdzie interesariuszami są pasażerowie i przewoźnicy (Pawłowski, 2022). J. Staszewska (2009) zwraca uwagę na to, że pomagają one w integracji międzykulturowej. Jednakże tranzyt powinien być jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców i przebiegać poza miastem (Więckowski, 2010).

W XXI w. zaobserwowano spadek liczby podróży transgranicznych przy użyciu pociągu. Jest to spo-

wodowane rozwojem alternatywnych środków transportu, takich jak chociażby samolot. Przyczyn można także upatrywać w niewykorzystanym potencjale połączeń transgranicznych. Przykładem tego może być zawieszenie pociągu IC Wawel z Krakowa do Hamburga w 2012 r. (Budzowski, 2015). Pociąg ten ponownie pojawił się w rozkładzie w 2020 r. na skróconym odcinku z Krakowa do Berlina. Praktykę zawieszania połączeń można zauważyć także w województwie małopolskim, przy granicy ze Słowacją. Przez przejście graniczne Muszyna–Plaveč kursował między innymi pociąg Cracovia z Krakowa do Budapesztu (do 2010 r.), a także pociąg EuroCity z Krakowa do Budapesztu w porze dziennej (Budzowski, 2015). Obecnie pociąg Cracovia kursuje z Przemyśla do Pragi i Budapesztu przez Chałupki, zaś EuroCity został zlikwidowany. Od 2019 r., w weekendy wakacyjne przez przejście graniczne w Muszynie przejeżdżają dwa kursy w każdą stronę ze stacji Poprad-Tatry. Połączenie zostało zainicjonowane przez Koleje Małopolskie przy współpracy z Kolejami Słowackimi. W województwie podkarpackim na przestrzeni lat 2003–2011 w Łupkowie była możliwa przesiadka na pociągi lokalne, jeżdżące do Słowacji. W weekendy wakacyjne kursuje tam pociąg Regio Wojak Szwejk z Rzeszowa Głównego do stacji Medzilaborce.

Brak regularnej siatki nie zachęca podróżnych do wyboru pociągu jako środka transportu. Zarówno zbyt niska dostępność transportowa, jak i wysoki koszt przejazdu wpływają negatywnie na popyt na te usługi. Na fakt ten zwracają uwagę M. Beim i A. Soczówka (2016). Ceny biletów są często wysokie, co jest nieadekwatne do jakości usług i czasu przejazdu. Tańsze bilety kolejowe można nabyć jedynie poprzez skorzystanie z limitowanej puli biletów promocyjnych typów Spar, które nie podlegają wymianie ani zwrotowi. Innym elementem mającym wpływ na korzystanie z kolei transgranicznej jest sytuacja w sąsiednim kraju. Najlepiej rozwiniętą sieć połączeń transgranicznych Polska ma z Niemcami i Czechami, co jest spowodowane długą granicą z tymi państwami, a także kulturą funkcjonującą w tych krajach, w których wykorzystywanie pociągów do podróżowania jest popularne.

Warto dodać, iż niski poziom informacji również wpływa negatywnie na chęć podróżowania koleją. Na stronach przewoźników często pojawiają się różne godziny odjazdów pociągów, co wprowadza dezinformację i chaos. Przykładem takiej sytuacji jest różnica w godzinach odjazdu pociągu Polonia ze stacji Praha Hlavni Nadrazi do Warszawy Wschodniej. Według polskiej strony (rysunek 1) pociąg odjeżdża o godzinie 14:23, a według czeskiej odjazd jest o godzinie 14:12 (rysunek 2). Faktyczny odjazd pociągu to godzina 14:12, co może stać się problemem, gdy podróżny przyjdzie na ostatnią chwilę na stację, kierując się informacją uzyskaną ze strony polskiego przewoźnika.

Rysunek 1


Pociąg Silesia w dniu 16 września 2021 r. według Portalu Pasażera

Praha Hlavní Nadraží 	Data odjazdu 16.09.2021 Odjazd 14:23	„PKP Intercity” Spółka Akcyjna 117/41000
Katowice Peron IV Tor 10	Data przyjazdu 16.09.2021 Przyjazd 19:47	InterCity SILESIA Praha Hlavní Nadraží - Warszawa Wschodnia

Źródło: Portal Pasażera (2021).

Rysunek 2

Pociąg Silesia w dniu 16 września 2021 r. według portalu České dráhy

Praha hl.n. 	14:12 DEPARTURE 16.9.2021 THU EC 117
No transfers	
Katowice	19:47 ARRIVAL 16.9.2021 THU

Źródło: České dráhy (2021).

Metodyka

W celu analizy problemu nakreślonego w artykule użyto Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów (SRJP) jako głównego źródła informacji. W kwerendzie literatury SRJP został użyty przez badaczy takich jak: M. Beim i A. Soczówka (2016), M. Dębicki (2019) czy M. Małysz (2020). Bazową wiedzę stanowiły dane z lat: 2019, 2021 i 2022. Rok 2020 nie był analizowany w większości przypadków ze względu na niedogodności metodologiczne. Na okres trzech miesięcy w 2020 r. ruch kolejowy pomiędzy państwami został wstrzymany. Można wyodrębnić pięć etapów zmian podczas pandemii na rynku kolejowym:

- Pierwszy etap: zamknięcie granic w marcu 2020 r. do wakacji 2020 r., po których część obostrzeń została odwołana.
- Drugi etap: okres wprowadzenia ponownych restrykcji od października 2020 r., który skończył się wraz z nastaniem okresu trzeciego wiosną 2021 r.
- Etap trzeci: rozpoczął się na wiosnę 2021 r., kiedy pojawił się trend, aby wszystkie dziedziny gospodarki stopniowo wracały do normalności.
- Etap czwarty: od listopada 2021 r. zaobserwowano ponowne zwiększanie się liczby restrykcji.
- Etap piąty: od 24 lutego 2022 r. wraz z momentem wybuchu wojny na Ukrainie granice stały się bardziej otwarte i zniesiono restrykcje.

Wskazane wydarzenia nie pozwalają uznać 2020 r. jako dogodnego metodologicznie. Inne dysproporcje podczas badań własnych wynikają ze zróżnicowania kursów pomiędzy dniami roboczymi, weekendami czy wakacjami. Różnice te zostały uwzględnione w wynikach analizy i uznane za walor. Uwzględniono dane z rozkładu jazdy na następujące dni: 16 września 2022 r., 16 września 2021 r. oraz z okresu wakacyjnego i wiosennego 2019 r., chyba że wskazano inaczej. Powyższa metoda pozwoliła osiągnąć cel pracy, którym jest ocena połączeń transgranicznych po pandemii COVID-19. Wybuch wojny na Ukrainie spowodował trudności w prowadzeniu badań. Poza planowanymi pociągami, uruchamiane były dodatkowe, które miały na celu ułatwienie transportu uchodźców. Liczne zmiany, a także opóźnienia nie pozwoliły na obiektywne prowadzenie badań własnych, dlatego też Ukraina od czasu wybuchu wojny została częściowo wykluczona z analizy liczby połączeń transgranicznych.

Funkcjonowanie kolei transgranicznej w okresie pandemicznym

Obecnie¹ połączenia transgraniczne z Niemcami, Czechami, Słowacją odbywają się bez zakłóceń. Warto wspomnieć, iż podczas pandemii spółka PKP Intercity starała się reagować w sposób odpowiedni

Tabela 1

Wybrane transgraniczne połączenia kolejowe ze stacji Katowice

Trasa		2019		2021		2022	
miasto	s [km]	n	v_{sr} [km/h]	n	v_{sr} [km/h]	n	v_{sr} [km/h]
Wiedeń	371	3	82,4	5	79,61	5	70,36
Praga	455	4	68,2	5	75,83	5	72,80
Berlin	506	1	59,2	2	82,68	1	82,68

Legenda: s – odległość między Katowicami a odpowiednim miastem, n – liczba par połączeń, v_{sr} – średnia prędkość między stacją Katowice a odpowiednim miastem.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Sitarz i in., 2019; *Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów*, 2019; 2021; 2022.

do sytuacji. Przykładowo w związku z trudną sytuacją epidemiologiczną w Austrii jesienią 2021 r. umożliwiono zwrot biletów międzynarodowych, które w normalnym trybie nie podlegają zwrotowi (Intercity, 2021). Kolejowy ruch transgraniczny z Ukrainą został reaktywowany w październiku 2021 r., a z Białorusią dalej jest zawieszony. Zarówno przed pandemią, jak i w dalszym okresie duża część połączeń transgranicznych była realizowana (nadal jest) przez Katowice (Czechy, Austria, Słowacja). W tabeli 1 zamieszczono porównanie połączeń ze stolicy województwa śląskiego do Wiednia, Pragi i Berlina w latach: 2019, 2021 i 2022.

Pomimo epidemii można zauważyć poprawę w szybkości podróżowania:

- znaczną w połączeniu z Niemcami – spowodowane jest to reaktywacją połączenia EIC Wawel, który jedzie najkrótszą trasą do Berlina, zatrzymując się jedynie na stacjach o wzmożonych potokach pasażerskich;
- częściową w połączeniu z Czechami – między 2019 r. a 2021r. nastąpiło polepszenie czasu przejazdu, a następnie pogorszenie; na poprawę miało wpływ ujednolicenie przejazdu pociągów przez przejście graniczne Chałupki – jest to szybsza trasa niż przez przejście graniczne Zebrzydowice.

Aby obiektywnie stwierdzić, jak pandemia wpłynęła na liczbę połączeń kolejowych, dokonano porównania pomiędzy latami: 2019, 2021, 2022, uwzględniając okres poza wakacjami (wiosna) i wakacyjny (lato). W przypadku Ukrainy nie uwzględniono w zestawieniu zbiorczym kursów reaktywowanych w październiku 2021 r. ze względu na porównywany wcześniejszy okres w innych państwach, a także kursów w 2022 r. z powodu panującej tam wojny.

Podsumowując wyniki analizy, można przedstawić kilka wniosków. Po pierwsze, liczba połączeń kolejowych w okresie letnim w 2021 r. w stosunku do 2019 r. uległa zmniejszeniu o 13 przejazdów.

Spowodowane jest to faktem, iż niektóre połączenia nie zostały reaktywowane. W 2022 r. w stosunku do wcześniejszych lat najwięcej pociągów kursowało w wakacyjne weekendy. Jest to zasługą dodatkowych połączeń kolejowych pomiędzy Polską a Słowacją i Czechami. W Czechach więcej pociągów kursowało w wakacje na odcinkach, gdzie ruch kolejowy poza sezonem jest mniejszy. Podobna sytuacja miała miejsce w Słowacji dzięki przejściom granicznym w Muszynie i Łupkowie. Niestety, wschodni sąsiedzi Polski podtrzymali zawieszony kolejowy ruch transgraniczny w 2021 r. Miało to miejsce również w wakacje. Poza tym okresem liczba połączeń utrzymywała się na podobnym poziomie.

Najlepszą siatkę połączeń Polska ma z Niemcami. Jest to możliwe dzięki dużej stałej liczbie przejść transgranicznych. W 2022 r. liczba połączeń z Niemcami stanowiła między 63 a 68% (w zależności od okresu) wszystkich połączeń transgranicznych Polski.

Obecnie sytuacja z połączeniami z Ukrainą poprawiła się przez wzgląd na inwazję rosyjską. Jest to jednak czynnik nagły w zwiększeniu dostępności połączeń transgranicznych, w celu niesienia pomocy humanitarnej, nie zaś planowany rozwój tych połączeń.

Oprócz liczby połączeń transgranicznych, która podczas pandemii uległa zmniejszeniu, ważna jest dostępność transportowa. W tym celu porównano czas przejazdu pociągów przez granicę w 2019 r. (rysunek 3). Wzięto pod uwagę pociągi osobowe i pociągi IC. Zbadano, jaki średni czas zajmuje im przekroczenie granicy do następnej stacji.

Pociągi regionalne mają krótszy średni czas przekraczania granicy niż pociągi dalekobieżne. Jest to związane z faktem, iż pociągi regionalne mają więcej przystanków niż połączenia dalekobieżne, które nie zatrzymują się przy stacjach przygranicznych jak to robią pociągi regionalne. Pociągi dalekobieżne zatrzymują się czasem dopiero na

Tabela 2

Zestawienie liczby pociągów przekraczających przejścia graniczne w latach 2019 i 2021

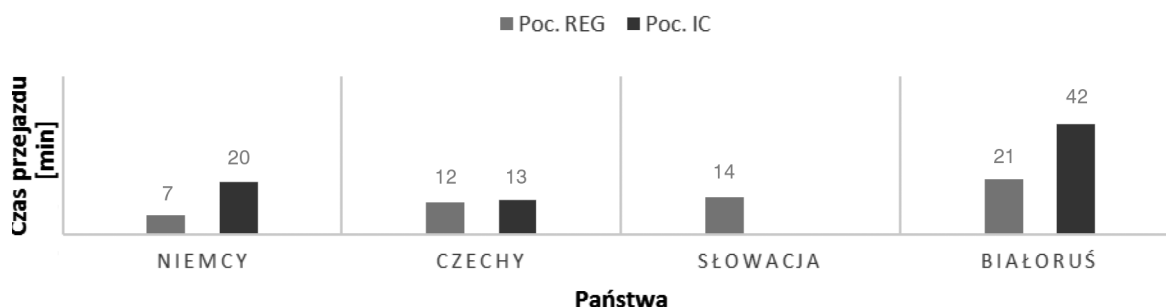
Lp.	Państwo (liczba przejść)	Odcinek graniczny	Oferta 2019		Oferta 2021		Oferta 2022	
			wiosna	lato	wiosna	lato	wiosna	lato
1.	DE (7)	Świnoujście Centrum (DB)– Ahlbeck Grenze	28	28	28	28	28	28
2.		Szczecin Gumieńce–Grambow	9	8	9	8	9	9
3.		Szczecin Gumieńce–Tantow	8	7	9	8	8	8
4.		Kostrzyn–Küstrin–Kietz	19	17	19(A)	19(A)	18(A)	18(A)
5.		Rzepin–Frankfurt (Oder)	10	11	11	11	11	11
6.		Żagań/Zasieki–Forst (Lausitz)	3	3	3	3	4	4
7.		Zgorzelec–Görlitz	14	15	22	19	23	23
Suma (Niemcy)			91	89	101	96	101	101
8.	CZ (9)	Szklarska Poręba Jakuszyce–Harrachov	4	11	9	9(11)	12	9(11)
9.		Lubawka–Královec	7	4	6	6	6	6
10.		Mieroszów–Meziměstí	0	4	0	0(2)	0(2)	0(2)
11.		Międzylesie–Lichkov	4	4	4(A)	4(A)	6	3(A)
12.		Głucholazy–Mikulovice	4	4	4(A)	6(5)(A)	4	4
13.		Głucholazy–Jindřichov ve Slezsku	4	4	4	4	4	4
14.		Chałupki–Bohumín	11	12	13	10	11	12
15.		Zebrzydowice–Bohumín	5	5	1	1	0	0
16.		Cieszyn–Český Těšín	9	9	9	9	9	9
Suma (Czechy)			48	57	50	49(52)	42(44)	47(51)
17.	SK (3)	Zwardoň–Skalité–Serafinov	5	5/3	5/4	5/4	5(4)	4(3)
18.		Muszyna–Plaveč	0	0/2	0	0/2	0	0(2)
19.		Łupków–Medzilaborce Mesto	0	2	0	0/2	0	0(2)
Suma (Słowacja)			5(6)	5(7)	5(4)	5(8)	5(4)	4(7)
20.	UA (2)	Przemysł Gł.–L'viv	4/5	4/5	0/2	0	Trwające działania wojenne	
21.		Chełm–Kovel/Kiev Pass.	2/1	1	0/1	0		
Suma (Ukraina)			6/7	5/6	0	0		
22.	BY (2)	Terespol–Brest Centralnyj	4	7	0	0	Ruch zawieszony	
23.		Kuźnica Białostocka–Hrodna	1	1	0	0		
Suma (Białoruś)			5	8	0	0		
24.	LT (1)	Trakiszki–Šeštokai	1*	2*	0	0	0	1*
Suma (Litwa)			1	2	0	0	0	1
Suma wszystkich połączeń transgranicznych			158	169	156	156	148(149)**	152(160)**

Legenda: *Wybrane dni. **Dane bez Białorusi i Ukrainy. (A) – zastępcza komunikacja autobusowa.

Źródło: Pawłowski (2021a) oraz opracowanie własne.

Rysunek 3

Średni czas przekroczenia granicy przez pociągi transgraniczne [min.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów.

stacji, gdzie jakaś miejscowość czy miasto ma większe potoki pasażerskie.

Wyjątkiem w analizowanej sytuacji jest Białoruś. Tu zależność jest inna. Pociągi regionalne także notują krótszy czas przekraczania granicy niż pociągi dalekobieżne, lecz czas przejazdu pociągów IC przez granicę znacznie się wydłuża (pomimo takiej samej odległości w kilometrach). Wynika to z małej próby (liczby przejść granicznych pomiędzy Polską a Białorusią), a także z faktu, że pociągi regionalne kończą bieg w Brześciu, czyli tuż za granicą polsko-białoruską i nie kursują dalej, w głąb kraju. Pociągi IC wymagają szerszej odprawy pasażerskiej, dlatego czas przejazdu jest dłuższy.

Wnioski

Polska kolej transgraniczna wróciła w większości do stanu przedpandemicznego. Epidemia mocno zmieniła pasażerski ruch kolejowy podczas pierwszego lockdownu, ale w pozostałych etapach pandemii nie wpłynęła znacząco na ruch kolejowy, jeśli chodzi o państwa takie jak Słowacja, Niemcy, Czechy czy Austria. Rządy państw sąsiadujących z Polską starają się, aby połączenia z nią były dostępne pomimo koniecznych restrykcji. A. Budzowski (2015) zwraca uwagę na fakt, że kolej w Niemczech, Czechach i Austrii jest dobrze rozwinięta. Charakteryzuje ją wysoka częstotliwość połączeń. Jako barierę lepszego przemieszczania wskazuje polską granicę. W przypadku granicy z Białorusią ruch transgraniczny był wyłączony ze względu na kryzys migracyjny, a obecnie jest zawieszony z powodu napiętych stosunków dyplomatycznych między Polską a Białorusią. Komunikację

z Ukrainą utrudniają obecnie trwające działania wojenne. Warto wspomnieć, że podczas pandemii SARS-CoV-2 część pociągów przekraczała granicę do najbliższej stacji przygranicznej (np. Bohumin), co w efekcie pozwalało pokonywać granicę, a dalej kontynuować podróż pociągami krajowymi, w innym państwie. Okres po pandemii jest dobrym stimulatorem wzrostowych trendów, jeśli chodzi o liczbę połączeń (np. w Niemczech). Transport kolejowy w tym okresie zyskał także przewagę nad transportem lotniczym ze względu na fakt, iż w pociągach nie były kontrolowane paszporty covidowe. Szansą dla kolei transgranicznej jest zwiększona chęć ludzi do podróżowania. Popyt ten należy wykorzystać poprzez: większą liczbę połączeń, ich regularność oraz przystępną cenę przejazdu. Wzorem do naśladowania dla połączeń transgranicznych Polski z innymi sąsiadami może być granica polsko-niemiecka. Połączenia kolejowe na tym obszarze zapewniają wysoki poziom dostępności, co jest podstawową zachętą do korzystania z pociągów. Istotnym aspektem rozwoju transportu jest także poziom bezpieczeństwa, którego nie można zapewnić w połączeniach w kierunku Ukrainy. Polepszenie siatki połączeń w tym rejonie będzie możliwe dopiero po ustaniu działań wojennych.

Podsumowując, należy stwierdzić, że działania kolei transgranicznej zmierzają w pożądanym kierunku. Dobrym trendem dla pociągów przygranicznych jest tworzenie większej liczby połączeń w okresie wakacyjnym i w weekendy, co stymuluje kreację kolei transgranicznej jako atrakcji turystycznej. Dla pociągów Intercity zasadnym kierunkiem będzie najkrótsza trasa przejazdu do państwa sąsiedniego, z odpowiednią optymalizacją czasu przejazdu na całej długości trasy.

Przypisy/Notes

¹ Stan na październik 2022 r.

Bibliografia/References

Literatura/Literature

- Bajak, M. (2022). Smart logistics: Sustainable distribution in the age of the Internet of Things. W: J. Domagała, A. Górecka, M. Roman (Red.), *Sustainable Logistics. How to Address and Overcome the Major Issues and Challenges* (223–248). Taylor & Francis.
- Beim, M., & Soczówka, A. (2016). Rozwój kolejowych, regionalnych połączeń transgenicznych w Polsce. *Transport Miejski i Regionalny*, (10), 19–24.
- Budzowski, A. (2015). Problem międzynarodowych połączeń Krakowa w kontekście aktualnego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. *Transport Miejski i Regionalny*, (1), 15–23.
- Dębicki, M. (2019). Wycytane z rozkładu jazdy. Transgraniczne połączenia kolejowe Polski – portret ilościowy i wstępne tropy interpretacyjne. *UR Journal of Humanities and Social Sciences*, 4(13), 112–130. <https://doi.org/10.15584/johass.2019.4.7>
- Kolosov, V., & Więckowski, M. (2018). Border changes in Central and Eastern Europe: An introduction. *Geographia Polonica*, 91(1), 5–16. <https://doi.org/10.7163/gpol.0106>
- Komornicki, T. (1999). Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990–1996. *Geopolitical Studies*. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Małysz, M. (2020). Nocne pociągi dalekobieżne w przestrzeni Polski – zarys historyczny i perspektywy rozwoju. *Prace Geograficzne*, (160), 53–73. <https://doi.org/10.4467/20833113pg.20.003.12261>
- Pawłowski, K. (2021a). Uwarunkowania wykorzystywania transportu kolejowego w rozwoju turystyki międzynarodowej. W: K. Borodako (red.), *Turystyka w okresie pandemii*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe. <https://doi.org/10.12657/9788379863501-13>
- Pawłowski, K. (2021b). Zarządzanie pasażerskim transportem kolejowym w sytuacjach kryzysowych na przykładzie PKP Intercity w trakcie pandemii COVID-19. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (6), 36–44. <https://doi.org/10.33226/1231-2037.2021.6.4>
- Pawłowski, K. (2022). Implikacje modernizacji połączeń kolejowych pomiędzy Krakowem i Katowicami na podstawie analizy rozkładu jazdy pociągów (13.12.2020–11.12.2021). *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (4), 29–36. <https://doi.org/10.33226/1231-2037.2022.4.4>
- Rogall, H. (2010). *Ekonomika zrównoważonego rozwoju. Teoria i praktyka*. Wydawnictwo Zysk i S-ka.
- Sitarz, M., Bużalek, T., Pomykała, A., & Raczyński, J. (2019). Katowicki Węzeł Kolejowy – uwarunkowania historyczne i perspektywy rozwoju TEN-T. *Technologia Transportu Szynowego*, (11–12), 35–36.
- Smolarski, M. (2018). Kolejowe przejścia graniczne na granicy polsko-czeskiej. Stopień wykorzystywania i oferta przewozowa. *Przegląd Komunikacyjny*, (3), 1–6.
- Staszewska, J. (2009). *Klaster perspektyw dla przedsiębiorstw na polskim rynku turystycznym*. Diffin.
- Taczanowski, J. (2012). A comparative study of local railway networks in Poland and the Czech Republic. W: D. Szymańska, J. Biegańska (Red.), *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, (18), 125–138. <https://doi.org/10.2478/v10089-012-0025-1>
- Więckowski, M. (2010). Turystyka na obszarach przygranicznych Polski. *Prace Geograficzne*. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Wyszomirski, O. (2008). *Ekonomika i organizacja*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.

Źródła internetowe/Internet sources

- <https://portalpasazera.pl/> (dostęp: 01.12.2021).
- <https://www.cd.cz/default.htm> (dostęp: 01.12.2021).
- <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/komunikaty/szczegolne-zasady-zwrotow-biletow-do/z-austrii-waznych-na-przejazdy-w-okresie-od-22-listopada-2021-roku-do-13-grudnia-2021-roku.html>, (dostęp: 01.12.2021).
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (2019). <http://rozklad.sitkol.pl> (dostęp: 30.09.2022).
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (2021). <http://rozklad.sitkol.pl> (dostęp: 30.09.2022).
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów (2022). <http://rozklad.sitkol.pl> (dostęp: 30.09.2022).

Lic. Kamil Pawłowski

Absolwent studiów licencjackich na kierunkach Administracja oraz Turystyka i Rekreacja, student studiów magisterskich na kierunku Logistyka. Obszar jego zainteresowań badawczych obejmuje tematykę aspektów transportowych, zwłaszcza transportu kolejowego.

Lic. Kamil Pawłowski

Graduate of the Bachelor's degree in Administration and Tourism and Recreation, student of the Master's degree in Logistics. His research interests include transport aspects, especially rail transport.