

EKONOMICZNE PERSPEKTYWY FUNKCJONOWANIA KOLEI WĄSKOTOROWYCH W POLSCE JAKO ATRAKCJI TURYSTYCZNEJ

MICHAŁ ZAJFERT

Institut Nauk Ekonomicznych PAN
e-mail: mzajfert@inepan.waw.pl

SŁOWA KLUCZOWE

produkt turystyczny, aktywność turystyczna, turystyka, kolej wąskotorowa, turystyczny status powiatu

STRESZCZENIE

Przedmiotem zainteresowania konsumenta staje się produkt turystyczny, w którego kreowaniu i organizacji ważnym elementem może być zabytek techniki, na przykład kolej wąskotorowa. Artykuł prezentuje uwarunkowania funkcjonowania kolei wąskotorowych w Polsce zarówno od strony popytowej – jak koleje te mogą być postrzegane przez turystów, jak i od strony podażyowej poprzez analizę ograniczeń technologicznych i możliwości dalszego funkcjonowania. Koleje wąskotorowe spełniają obecnie rolę atrakcji turystycznej, dlatego popyt na ich usługi w decydującym stopniu jest determinowany atrakcyjnością regionu, w którym są one położone. Ponadto w gestii każdej z nich staje się ich historyczny wizerunek wynikający między innymi z rodzaju wykorzystywanej trakcji. Okazuje się, że użytkowanie parowozu ma znaczny wpływ na frekwencję, ale tylko w przypadku, gdy możliwe jest dostosowanie podaży do popytu, gdyż ograniczeniem okazują się czynniki o charakterze technicznym typowe dla kolei jako systemu transportowego. Przedstawiona w artykule analiza pokazuje, że kolej wąskotorowa jest typem atrakcji turystycznej o zbyt małej przepustowości (może ona obsłużyć jednocześnie zbyt mało turystów), aby oczekiwać od niej pełnego samofinansowania, także czynny parowóz nie przekłada się na znaczącą poprawę wyniku finansowego funkcjonowania całej kolei. Jednak atrakcyjna turystycznie kolej wąskotorowa podnosi walory regionu, przynosząc mu wielowymiarowe korzyści, co uzasadnia zaangażowanie lokalnych samorządów w opiekę nad kolejami wąskotorowymi będącymi najczęściej ich własnością.

Wprowadzenie

Aktywność turystyczna stała się jednym z podstawowych mierników jakości życia mieszkańców i wskaźnikiem rozwoju cywilizacyjnego. Działania w zakresie rozwoju turystyki koncentrują się na tworzeniu zintegrowanej, zróżnicowanej oferty turystycznej – z wykorzystaniem lokalnych

atutów – stanowiącej produkt turystyczny. Definiując go, Kotler (1994, s. 562), stwierdza, że jest to „wszystko to, co znajduje się na rynku i zyskuje uwagę, zostaje nabyte, użyte lub skonsumowane i zaspokaja czyjeś pragnienia lub potrzeby”. Przedmiotem zainteresowania konsumenta staje się produkt turystyczny, w którego kreowaniu i organizacji ważnym elementem może stać się zabytek techniki, jakim jest dzisiaj kolej wąskotorowa. Wykorzystanie zasobów dziedzictwa kultury technicznej do celów turystycznych z jednej strony podnosi atrakcyjność regionu, a z drugiej wpływa stymulująco na całokształt funkcjonowania lokalnej gospodarki.

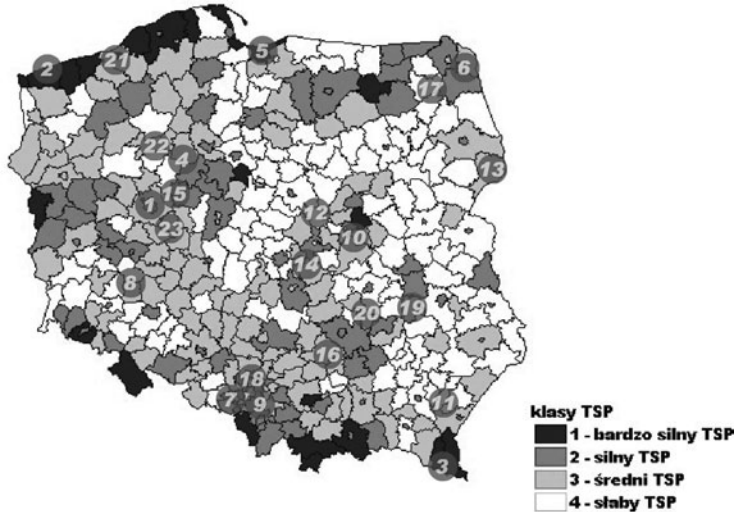
Celem artykułu jest prezentacja uwarunkowań funkcjonowania kolei wąskotorowych w Polsce zarówno od strony popytowej – jak koleje te mogą być postrzegane przez turystów, jak i od strony podażowej, w tym analiza ich ograniczeń technologicznych. Hipotezą badawczą weryfikowaną w niniejszym opracowaniu jest wpływ użytkowania parowozu na zachowania konsumentów przekładające się na wielkość popytu i ekonomiczne konsekwencje zastąpienia nim lokomotywy spalinowej. Artykuł jest wynikiem analizy literatury, kwerendy danych organizacyjno-finansowych dotyczących poszczególnych kolei wąskotorowych oraz obserwacji własnych.

Uwarunkowania historyczne i geograficzne

Rozkwit funkcjonowania kolei wąskotorowych w Polsce przypadał na przełom lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku – łączna długość ich linii wynosiła blisko 6 tys. km, w tym ponad 4 tys. km pod zarządem PKP. Koleje te były budowane w celach gospodarczych, ale już w latach siedemdziesiątych XX wieku zaczęto na niektórych z nich uruchamiać pierwsze pociągi turystyczne. Na przełomie wieków, gdy PKP zamykały wszystkie posiadane jeszcze przez siebie 26 kolei, ich łączna długość wynosiła około 1500 km. Wówczas na mocy Ustawy (2000) mogły je przejąć jednostki samorządu terytorialnego. Większość tych linii była zlokalizowana z dala od obszarów atrakcyjnych pod względem turystycznym. Mimo to większość samorządów lokalnych zdecydowała się przejąć byłe koleje PKP, choć na sześciu z nich warunkiem tego było przejęcie faktycznej opieki przez organizacje hobbystyczne. Dzisiaj, po 15 latach, regularne przewozy turystyczne są prowadzone na 17 byłych kolejach PKP. Oprócz nich w Polsce funkcjonują trzy koleje parkowe i trzy leśne. Te pierwsze z założenia powstawały jako element parków wypoczynkowych, stanowiąc jedną z ich atrakcji. Koleje leśne budowano w celu wywozu drewna, a zwarte kompleksy leśne, w których są one położone, obecnie posiadają status parków narodowych, stanowiąc obszary o wysokiej atrakcyjności turystycznej. Łączna długość czynnych linii wąskotorowych w Polsce wynosi obecnie niemal 500 km.

Atrakcje turystyczne są podstawowym elementem produktu turystycznego, jednak już sam termin *atrakcja turystyczna* jest z wielu powodów trudny do zdefiniowania. Jedną z częściej cytowanych definicji jest sformułowanie zaprezentowane przez Walsha-Herona i Stevensa (1990). Sugerują oni, że atrakcja jest funkcją regionu turystycznego, przypisują jej zdolność przyciągnięcia użytkowników, zapewnienia im rozrywki i niezapomnianych doświadczeń oraz przyjemnego sposobu na spędzanie wolnego czasu. W podobny sposób określa atrakcje turystyczne Lew (1987, s. 538), który stwierdza, że „atrakcje turystyczne obejmują wszystkie elementy, które skłaniają

turystów do opuszczenia domu”, włączając w to także interesujące formy transportu, a więc również koleje wąskotorowe. Według Davidsona (1996, s. 91) „każdy walor (obiekt) przyrodniczy, dzieło człowieka, urządzenie lub impreza, które przyciągają gości w określone miejsce, może być atrakcją turystyczną”.



Rysunek 1. Lokalizacja kolei wąskotorowych w Polsce na tle Turystycznego Statusu Powiatów

Uwaga: Liczby w kółkach odpowiadają pozycji w zestawieniu kolei w tabeli 3.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Jakubowska (2015), s.42.

Możliwości dalszego funkcjonowania kolei wąskotorowych jako atrakcji turystycznej w decydującym stopniu są determinowane atrakcyjnością samego regionu, w którym są one położone. Można ją określić na podstawie *turystycznego statusu powiatu* (TSP) – wielowymiarowego wskaźnika wyznaczonego na podstawie sześciu zmiennych diagnostycznych (Jakubowska, 2015, s. 42). Mając to na uwadze, byłe koleje PKP można przypisać do jednej z trzech grup:

- a) położone w regionach o silnie turystycznym charakterze, stanowiące element lokalnej infrastruktury turystycznej (TSP = 1 lub 2): Kolej Nadmorska (Rewal), Żuławska (Mierzeja Wiślana), Żnin;
- b) położone w okolicach dużych aglomeracji: Piaseczno i Sochaczew (k. Warszawy), Bytom i Rudy (GOP), Rogów (k. Łodzi), Środa Wielkopolska (k. Poznania), Koszalin;
- c) pozostałe, położone w regionach o niskiej atrakcyjności turystycznej (TSP = 4 lub 3), stanowiące jedną z niewielu lokalnych atrakcji turystycznych.

Przedstawione uwarunkowania geograficzne decydują o możliwości dalszej działalności przewozowej tych kolei. Na tych położonych w regionach turystycznych o wysokim wskaźniku atrakcyjności powiatu (TSP), popularnych jako cel wyjazdów urlopowych, ekonomicznie uzasadnione jest uruchamianie pociągów przez cały tydzień, co przekłada się na osiągnięte przewozy. Znajduje to potwierdzenie w zestawieniu kolei prezentowanym w tabeli 3, gdzie do tej grupy należy pierw-

szych dziewięć kolei. Pozostałe koleje zazwyczaj położone są z dala od atrakcyjnych turystycznie regionów i stanowią atrakcję głównie dla osób zamieszkałych relatywnie blisko (w odległości do 100 km), będąc celem krótkich wyjazdów w trakcie weekendu. Znajduje to odzwierciedlenie w ich rozkładach jazdy, koleje te nie mają możliwości zwiększenia liczby przewozów poprzez uruchamianie kursów w ciągu tygodnia.

Ze względu na charakter przestrzenny atrakcje turystyczne można podzielić na trzy rodzaje: punktowe, liniowe i powierzchniowe (Wall, 1997). Atrakcje punktowe powodują koncentrację dużej liczby turystów na małym obszarze, podczas gdy atrakcje liniowe, w których następuje koncentracja odwiedzających w korytarzach transportowych, swym liniowym charakterem wymuszają korzystną dwuwymiarowość i rozproszenie (Kruczek, 2014). Pomimo iż z technicznego punktu widzenia koleje wąskotorowe tworzą korytarz transportowy, obecnie niemal wszystkie stanowią atrakcję punktową. Jest nią sam przejazd koleją dokonywany tam i z powrotem, czasem uzupełniony ekspozycją taboru na stacji początkowej czy punktem piknikowym (np. ognisko) urządzone na stacji końcowej. Tymczasem najbardziej pożądane zarówno dla samej kolei, jak i regionu, w którym jest ona zlokalizowana, jest jej funkcjonowanie jako atrakcja liniowa. Wśród kolei wąskotorowych stanowiących atrakcję o takim charakterze można wskazać tylko trzy wymieniane już jako leżące w obszarach geograficznych o największych walorach turystycznych.

Czynniki popytowe i podażowe

Koleje wąskotorowe spełniają rolę atrakcji turystycznej, dlatego popyt na nie w znacznie mierze staje się funkcją ich atrakcyjności turystycznej. Jak wspomniano, w dużej mierze zależy ona od geograficznej lokalizacji, co z oczywistych przyczyn pozostaje poza wpływem samej kolei. Istotnym wynikającym z tego czynnikiem podażowym jest umiejętne dostosowanie możliwie urozmaiconej oferty przewozowej (rozkładu jazdy) do otaczających ją atrakcji i stymulowanie kreacji kolejnych nowych atrakcji. Typowym dla Polski ograniczeniem jest silna zależność od warunków atmosferycznych i relatywnie krótki sezon turystyczny trwający pięć miesięcy (maj–wrzesień). Przeprowadzona w dalszej części artykułu analiza ekonomiczna obejmuje tylko koszty operacyjne, nie uwzględnia inwestycji odtworzeniowych, bez których następuje trwająca obecnie techniczna degradacja większości kolei wąskotorowych. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe samodzielne finansowanie takich inwestycji przez samorządy wydaje się niemożliwe, co może skazywać same koleje na śmierć techniczną. Życie już weryfikuje wagę tego argumentu. W trakcie opracowywania niniejszego artykułu zamknięto ruch na dwóch kolejach wąskotorowych – w Środzie Wielkopolskiej (brak środków na remont kapitalny jedyne czynnego parowozu) i Gnieźnie (brak środków na odbudowę zdegradowanego torowiska). Przykładem dobrej praktyki są trzy samorządy terytorialne, które swoje koleje wąskotorowe w ostatnich latach poddały rewitalizacji zrealizowanej przy znacznym wsparciu finansowym pochodzącym ze środków pomocowych Unii Europejskiej.

Niestety nie są dostępne porównywalne sprawozdania finansowe i przewozowe poszczególnych kolei wąskotorowych w Polsce. Przedstawione w tabeli 3 zestawienie jest oparte na dostępnych szacunkowych informacjach i szacunkach autora. Wskazuje ono, że oprócz pięciu kolei wyróżniają-

cych się największymi przewozami działalność wszystkich pozostałych jest deficytowa – ich roczny deficyt wynosi średnio 250 tys. zł. W przypadku kolei utrzymywanych przez samorządy deficyt ten jest pokrywany z ich budżetu i tak oszacowana jego wielkość jest zbliżona do publikowanych informacji – roczne koszty wynoszą przeciętnie 300–400 tys. zł (Kowalewska, 2012; Piątek, 2012). Na kolejach utrzymywanych przez organizacje społeczne deficyt ten jest pokrywany przez pracę społeczną. Część przedstawionych w analizie kosztów personelu i prac zleconych w rzeczywistości jest nieodpłatnie realizowana przez wolontariuszy działających na tych kolejach. W Polsce taka forma funkcjonowania nie przynosi jednak tak spektakularnych efektów, jak ma to miejsce w krajach zachodniej Europy. Aktywność społeczna obejmująca zaangażowanie w wolontariat „formalny”, a więc w ramach organizacji, wymaga poświęcenia własnego czasu, który dla większości społeczeństwa jest dobrem deficytowym. Tymczasem w Polsce ogólne wolontaryjne zaangażowanie się społeczeństwa jest na dużo niższym poziomie w porównaniu do starych krajów Unii Europejskiej (Adamiak, 2014, s. 12–13), znacznie niższa jest także popularność samej kolei jako przedmiotu hobby. Jednocześnie znacznie niższa zamożność społeczeństwa pozostaje w sprzężeniu zwrotnym z niskim zaangażowaniem społecznym i finansową możliwością wspierania przez hobbystów tego typu działalności.

Obecnie w całej Polsce regularnie użytkowane są tylko cztery parowozy wąskotorowe, a z powodu bardzo wysokich kosztów ich napraw okresowych na większości kolei pociągi są prowadzone lokomotywami spalinowymi, także w Muzeum Kolei Wąskotorowych w Sochaczewie (Fischer, 2014). Intuicyjnie wydaje się, że obecność czynnego parowozu znacząco wpływa na frekwencję. Próbę weryfikacji tej hipotezy można podjąć na przykładzie tylko dwóch kolei, gdzie uległ zmianie rodzaj trakcji z parowej na spalinową przy jednoczesnym utrzymaniu porównywalnej oferty przewozowej. Na kolei w Piasecznie do lipca 2010 roku wszystkie pociągi były obsługiwane parowozem. Gdy uległ on poważnej awarii, od tego czasu są one obsługiwane lokomotywą spalinową.

Tabela 1. Przewozy pasażerów na Kolei Piaseczyńskiej w ciągu roku

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Przewozy (osób)	8412	10 116	10 855	11 015	10 761	10 008	11 150	12 403
Zmiana w stosunku do roku poprzedniego	–	16,8%	6,8%	1,5%	–2,4%	–7,5%	10,2%	10,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych operatora kolei.

Przedstawione w tabeli 1 dane wskazują, że w wyniku zastąpienia parowozu lokomotywą spalinową ogólna tendencja wzrostowa realizowanych przewozów uległa załamaniu. W roku, gdy nastąpiła ta zmiana, przewozy spadły o ponad 2%, a w pierwszym roku, gdy całość ruchu obsługiwano tylko lokomotywą spalinową, spadek wyniósł 7,5%. W kolejnych latach widoczny jest powrót do stabilnej tendencji wzrostowej wynoszącej średnio 10%. Mogłoby to sugerować, że czynny parowóz ma nieznaczny wpływ na frekwencję, jednak taki wniosek byłby nieuprawniony, gdyż nie uwzględniałby ograniczeń czynników podażowych o charakterze technicznym typowych dla kolei wąskotorowej jako systemu transportowego:

- a) ograniczona długość i pojemność składu – maksymalnie 200–300 miejsc w pociągu;
- b) częstotliwość odjazdów pociągów na danej linii ograniczona zarówno prędkością tych pociągów, jak i odległością stacji i mijanek.

Kolej w Piasecznie jest położona na obszarze aglomeracji warszawskiej, co sprawia, że podaż jej oferty jest znacznie niższa od popytu. Oferowany jest tylko jeden ogólnodostępny przejazd tylko jednego dnia weekendu, co pociąga za sobą konieczność reglamentacji podaży poprzez system rezerwacji miejsc niespotykany na innych kolejach wąskotorowych w Polsce. W ciągu roku w sumie jest uruchamianych około 30 rozkładowych kursów, więc łączna podaż w trakcie całego sezonu wynosi 6750 miejsc w ogólnodostępnych pociągach. Pozostałe przewozy są realizowane w ramach przejazdów zamkniętych na zamówienie grup zorganizowanych.

Drugim przykładem jest Kolej Średzka, na której od początku 2014 roku eksploatowany dotychczas parowóz został zastąpiony lokomotywą spalinową. Przedstawione w tabeli 2 dane wskazują, że w efekcie przewozy spadły o połowę, podczas gdy wcześniej miały one tendencję wzrostową (Podsumowanie..., 2014). Przykład ten pokazuje, że w przypadku możliwego dostosowania podaży do popytu czynny parowóz ma znaczny wpływ na frekwencję. Należy jednak mieć na uwadze asymetrię reakcji popytu – nie należy oczekiwać, że wprowadzenie do ruchu parowozu dwukrotnie zwiększy przewozy, gdyż kolej wąskotorowa jest atrakcją turystyczną przyciągającą turystów niezależnie od stosowanej trakcji.

Tabela 2. Przewozy pasażerów na Kolei Średzkiej w ciągu roku

Rok	2011	2012	2013	2014
Przewozy (osób)	6075	7034	8161	4169
Zmiana w stosunku do roku poprzedniego	–	15,8%	16,0%	–48,9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych operatora kolei, Podsumowanie... (2014).

Warunkiem niezbędnym dla uzyskania korzystnych efektów wzrostu popytu na skutek wprowadzenia do ruchu parowozu jest cykliczność jego pracy. Tylko powszechna wiedza i świadomość możliwości spotkania na danej kolei czynnego parowozu może faktycznie przyczynić się do wzrostu frekwencji. Incydentalne i nieprzewidywalne dla przeciętnego turysty kursy parowozu nie przyniosą już tego efektu, będą traktowane jedynie jako miła niespodzianka. Praktykowane wprowadzanie parowozu do ruchu tylko w wybrane dni o największej frekwencji oczywiście zwiększy ją tylko w te dni. Pogłębi to tym samym dysproporcję popytu w różne dni tygodnia, co często może doprowadzić do przewyższenia przez popyt dostępnej podaży. Wówczas wprowadzenie parowozu nie przyczyni się do zasadniczego zwiększenia wpływów. Możliwym rozwiązaniem dostosowania podaży do popytu wydawałoby się jednocześnie zwiększenie liczby kursów, jednak kolej wąskotorowa, jak już przedstawiono, dysponuje ograniczoną przepustowością. Technicznie niemożliwe jest zwiększanie częstotliwości odjazdów tego samego składu, a uruchomienie kolejnego składu na większości kolei okazuje się obecnie niemożliwe z powodu opisywanych ograniczeń podaży: braku mijanki na szlaku, zbyt małej liczby czynnego taboru (głównie wagonów osobowych) oraz personelu do obsługi kolejnego składu. Pokonanie tych ograniczeń oczywiście jest możliwe,

ale wymaga poniesienia kolejnych nakładów inwestycyjnych kwotowo przewyższających koszty uruchomienia samego parowozu. Tymczasem już tylko te ostatnie w polskich warunkach stanowią obecnie barierę niemożliwą w większości przypadków do pokonania.

Analizując przywrócenie do ruchu parowozu, oprócz jednorazowych znacznych kosztów jego naprawy należy wziąć pod uwagę fakt, że także jego eksploatacja jest droższa w porównaniu do lokomotywy spalinowej zarówno ze względu na koszty paliwa, jak i bardziej pracochłonne przygotowanie do jazdy i samą obsługę. Dokładne wyznaczenie różnicy tych kosztów napotyka bardzo duże problemy metodologiczne wynikające zarówno z różnej specyfiki technicznej poszczególnych parowozów i lokomotyw spalinowych, jak i odmiennej charakterystyki samych kolei (np. różna długość linii, długość, a więc ciężar składu itp.). W tabeli 3 przedstawiono szacunkową symulację finansowych efektów wprowadzenia do ruchu parowozu. Założono, że będzie on obsługiwał wszystkie pociągi we wszystkie dni ich kursowania, stając się stałą atrakcją mogącą dzięki temu realnie wpłynąć na frekwencję. Jeśli na danej kolei popyt był bliski podaży, czyli przeciętna frekwencja w pociągu przewyższała łączną liczbę miejsc w pociągu powiększoną o 50% (co kompensuje niejednorodność popytu), w obliczeniach założono, że czynny parowóz spowoduje wyrównanie popytu (poprawi frekwencję w „gorsze” dni), co średnio w ciągu roku przyniesie wzrost przewozów o 10% (jak w przedstawionym przykładzie kolei w Piasecznie). Gdy liczba dostępnych miejsc w pociągu nie będzie stanowiła bariery podażowej, założono, że średnio w ciągu roku czynny parowóz przyniesie wzrost przewozów o 50% (jak w przedstawionym przykładzie kolei w Środzie Wielkopolskiej). Z drugiej strony założono wyższe koszty funkcjonowania kolei po zastąpieniu parowozem obsługi lokomotywą spalinową – oszacowano, że przyniesie to wzrost kosztów paliwa i kosztów innych o 20%. W przypadku kolei prowadzących ruch jednocześnie więcej niż jednym składem powyższe założenia odpowiednio skorygowano, uwzględniając możliwy rzeczywisty udział parowozu w ruchu pociągów. W analizie pominięto koleje, na których obecnie znajduje się już czynny parowóz.

W przypadku niektórych kolei osiągnięta zmiana przychodów w wyniku wprowadzenia parowozu jest zbliżona do zmiany kosztów. Gdy różnica między wielkościami tych zmian była mniejsza niż 10%, uznano, że ewentualna poprawa osiąganego wyniku finansowego nigdy nie pokryje kosztów uruchomienia parowozu, co zarazem uwzględnia wielkości błędów przyjętej metodologii obliczeń i samych szacunków wartości. Analizując przedstawione wyniki, można stwierdzić, że osiągnięty w wyniku wprowadzenia parowozu zwiększony popyt na siedmiu kolejach wąskotorowych nie mógłby być zaspokojony posiadaną obecnie techniczną możliwością kształtowania podaży (liczbą miejsc w pociągu). Natomiast na dziewięciu kolejach wprowadzenie do ruchu parowozu miałyby ekonomiczne uzasadnienie, gdyż osiągnięta w efekcie zmiana przychodów byłaby wyraźnie wyższa względem będącej tego konsekwencją zmiany kosztów. Jednak w większości przypadków czas osiągnięcia zwrotu poniesionych nakładów byłby zbyt długi w stosunku do wymaganej przepisami jego cyklicznej naprawy (co 6 lat). Byłoby to możliwe tylko w przypadku dwóch kolei – w Puszczy Wigierskiej i na Kolei Nadmorskiej. Powyższe wnioski oczywiście nie powinny być traktowane jako argument podważający sensowność przywracania parowozów do ruchu, gdyż czynny parowóz przynosi znaczne korzyści o charakterze niewymiernym.

Tabela 3. Zestawienie kolei wąskotorowych w Polsce według przewozów w 2014 r.

Lp.	Kolej wąskotorowa ¹	Długość linii czynnych (km)	Wielkość przewozów w 2014 r. (tys.) ²	1. par pociągów/tydzień w 2014 r.	Przeciętna frekwencja w pociągu ³	Przeciętna liczba miejsc w pociągu ⁴	Przychody/rok (tys. zł) ⁵	Wynik finansowy (tys. zł) ⁶	Wzrost przychodów po wprowadzeniu parowozu (tys. zł)	Wzrost kosztów po wprowadzeniu parowozu (tys. zł)	Zmiana wyniku finansowego (tys. zł)	Liczba lat, po których zwróci się koszt naprawy parowozu ⁷
1.	Poznań Maltanka	4	200	86	58	72	900	-136	-	-	-	posiada parowóz
2.	Nadmorska (Gryfice–Rewal–Pogorzelica)	41	140	35	100	144	1820	731	182	108	74	5
3.	Bieszczadzka (Balnica–Cisna–Przysłup)	21	102	18	142	202	1836	634	-	-	-	posiada parowóz
4.	Żnin–Gąsawa	12	90	35	64	192	630	-186	-	-	-	posiada parowóz
5.	Żuławska	36	43,1	30	36	150	345	-292	86	31	55	7
6.	Płociczno–Krusznik	10	30	21	36	90	645	287	323	39	284	1
7.	Paproć–Rudy–Stanice	6	29	37	20	64	290	-116	-	-	-	posiada parowóz
8.	Krośnice	3	25	19	33	60	181	-126	-	-	-	posiada parowóz
9.	Chorzów Park Miejski	1	14	66	5	64	70	-154	35	12	23	17
10.	Piaseczno–Tarczyn	15	12,4	1	186	225	229	-154	23	22	1	nigdy
11.	Przeworsk–Dynów	46	11,5	2	144	150	242	-322	24	58	-34	nigdy
12.	Sochaczew–Wilcze	18	11	2	138	204	264	-136	26	25	1	nigdy
13.	Hajnówka–Topiło	17	10	3	83	120	250	-87	25	24	1	nigdy
14.	Rogów–Biała	49	8	4	50	98	100	-391	50	54	-4	nigdy
15.	Gniezno–Ostrowo	33	8	4	50	90	130	-370	65	45	20	20
16.	Świętokrzyska (Jędrzejów–Pińczów)	30	7	2	88	135	140	-305	70	34	36	11
17.	Elk–Sypitki	15	7	3	58	98	105	-276	53	21	31	13
18.	Bytom–Miasteczko Śl.	21	6	4	38	110	78	-340	39	29	10	39
19.	Nadwiślańska (Opole Lub. –Karczmiska)	21	5	2	63	105	70	-327	35	25	10	38
20.	Starachowice–Hża	13	3	2	38	60	24	-326	6	8	-2	nigdy
21.	Koszalin–Manowo	12	3	2	38	69	30	-210	15	15	0	nigdy
22.	Wyrzyska (Białośliwie–Wysoka)	29	3	6	25	48	9	-313	5	32	-27	nigdy
23.	Środa Wlkp. –Zaniemyśl	14	2	2	25	98	30	-329	15	17	-2	nigdy

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji operatorów kolei i doniesień prasowych.

- 1 Tłustym drukiem wyróżniono koleje uruchamiające ogólnodostępne pociągi turystyczne przez cały tydzień. Kolor tła określa Turystyczny Status Powiatu zgodnie z rys. 1.
- 2 Liczba osób. Skorygowano fakt, że część kolei podaje przewozy pasażerów, zliczając osobno podróżnych w każdą stronę. Wówczas osoby jadące pociągiem tam i z powrotem liczone są podwójnie.
- 3 Dla kolei stanowiących atrakcję punktową (tj. oprócz poz. 1, 2, 4, 5) założono, że połowę przewozów stanowią wycieczki zamawiane. Dla kolei w Piasecznie (poz. 10) założono, że udział wycieczek w ogólnych przewozach stanowi 70%.
- 4 Uwzględniono faktycznie posiadany czynny tabor i typowe zestawienie składu pociągu. Kursywą i podkreśleniem wyróżniono dane dla kolei, na których przeciętna frekwencja w pociągu powiększona o 50% jest większa od łącznej liczby miejsc w pociągu.
- 5 Założono, że przychód z przejazdów ogólnodostępnych i wycieczek zamawianych jest proporcjonalny do liczby podróżnych i ceny za przejazd dla modelowej rodziny 2 + 2.
- 6 Przychody pomniejszone o koszty personelu (uwzględniono tylko niezbędny personel bezpośrednio związany z prowadzeniem ruchu pociągów na danej kolei, założono koszt wynagrodzenia zgodnie ze średnią krajową w 2014 r.), koszty paliwa (założono zużycie paliwa 1 l/km, cena 5 zł/l) i koszty inne (materiały, usługi obce, prace zlecone – założono, że są one zależne od wielkości ruchu kolejowego i długości linii kolejowej; przyjęto, że na każdego pasażera koszty te przeciętnie wynoszą 2 zł, a na każdy km czynnej trasy 5 tys. zł).
- 7 Przyjęto, że koszt uruchomienia parowozu wynosi 400 tys. zł.

Podsumowanie

Współczesna turystyka z jej dynamicznym rozwojem potrzebuje ciągle nowych atrakcji jako celów podróży. Bogata i wszechstronna oferta turystyczna powinna być oparta na poszukiwaniu oryginalnych atrakcji, a gdy ich nie starcza – na kreowaniu nowych. Ta kreacja dotyczy siłą rzeczy przede wszystkim kultury i techniki, bowiem liczba atrakcji naturalnych jest ograniczona i zidentyfikowana (Kruczek, 2011). Z drugiej strony obok zjawiska powszechnego ujednolicania się preferencji nabywców następuje polaryzacja upodobań klientów, którzy ujawniają zróżnicowane, indywidualne preferencje i wzorce konsumpcji. Produkty zunifikowane postrzegane są przez nich jako produkty masowe, które zatracają poczucie tożsamości i wyjątkowości miejsc, w których są oferowane. Jednocześnie wzrasta świadomość klienta i chęć dogłębnego poznania nowo odwiedzanych miejsc (Niegoda, 2014, s. 229). Stwarza to także perspektywę funkcjonowania kolei turystycznych stających się interesującą atrakcją będącą głównym celem podróży w innych krajach (zwłaszcza w Niemczech i Anglii), ale powoli również i w Polsce.

Turystyczna atrakcyjność kolei wąskotorowej wynika z posiadanego przypisanego do niej kontekstu historycznego. Określa to także rangę dbałości o utrzymanie i przywracanie historycznych realiów prowadzonej działalności obejmujących wygląd taboru czy stacji kolejowych. W tym kontekście barierę i zagrożenie stanowi brak czynnych parowozów i starych wagonów. W Polsce na większości kolei wąskotorowych w ruchu najczęściej można spotkać ten sam typ taboru pochodzący z lat osiemdziesiątych XX wieku. Pozbawienie kolei kontekstu historycznego sprawia, że jej walory stają się bliższe atrakcji o charakterze parku rozrywki czy wesołego miasteczka. Spłyca to jej wartość turystyczną, zawężając popyt do bliższego geograficznie obszaru. Tymczasem koleje wąskotorowe postrzegane jako atrakcja posiadająca kontekst historyczny – często określane mianem *kolei muzealnych* – stają się celem podróży turystów o większych oczekiwaniach ze znacznie większych odległości, często również spoza granic Polski, zwłaszcza z sąsiednich Niemiec.

Przedstawione wcześniej wnioski wskazujące na niską efektywność finansową zastąpienia lokomotywy spalinowej parowozem oczywiście nie powinny być traktowane jako argument podważający sensowność przywracania parowozów do ruchu, gdyż czynny parowóz przynosi znaczne korzyści o charakterze niewymiernym. Atrakcyjna turystycznie kolej wąskotorowa podnosi walory powiatu, przynosząc mu wielowymiarowe korzyści.

Przedstawiona analiza pokazuje, że kolej wąskotorowa jest typem atrakcji turystycznej o zbyt małej przepustowości (może ona obsłużyć jednocześnie zbyt mało turystów), aby oczekiwać od niej pełnego samofinansowania. Dlatego też nie należy oczekiwać, że czynny parowóz przełoży się na znaczącą poprawę wyniku finansowego samej kolei. Wynika to z przedstawionych wcześniej technologicznych ograniczeń podażowych kolei wąskotorowych – zbyt małej pojemności pociągu, często zbyt małej racjonalnej liczby dni prowadzenia ruchu pociągów (tylko weekendy) i zbyt małej liczby kursów możliwych do obsłużenia jednym składem w ciągu jednego dnia.

Literatura

- Adamiak, P. (2014). *Zaangażowanie społeczne Polek i Polaków: wolontariat, filantropia, 1% i wizerunek organizacji pozarządowych. Raport z badania 2013*. Warszawa: Stowarzyszenie Klon/Jawor.
- Davidson, R. (1996). *Turystyka*. Warszawa: PAPT.
- Fiszer, K. (2014). Parowozy na wąskich torach odchodzą w ciszy. *Rynek Kolejowy*, 17 sierpnia.
- Jakubowska, M., Bosiacki, S. (2015). Rynek usług turystycznych a rynek pracy w Polsce – ujęcie wielowymiarowe. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 847, Ekonomiczne Problemy Turystyki, 1 (29)*, 31–56.
- Kolejne fundusze na wąskotorówkę w Rewalu* (2013). Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Pobrane z: <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/16664/kolejne-fundusze-na-waskotorowke-w-rewalu.html> (8.10.2015).
- Kotler, Ph. (1994). *Marketing. Analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*. Warszawa: Gebethner i S-ka.
- Kowalewska, W. (2012). To wielka atrakcja turystyczna, ale na siebie nie zarabia. *Gazeta Współczesna*, 22 sierpnia.
- Kruczek, Z. (2011). *Atrakcje turystyczne. Fenomen. Typologia. Metody badań*. Kraków: Proksenia.
- Kruczek, Z. (2014). *Frekwencja w atrakcjach turystycznych*. Kraków, Warszawa: POT.
- Lew, A. (1987). A Framework of Tourist Attraction Research. *Annals of Tourism Research, 14 (4)*, 533–575.
- Niezgoda, A., Markiewicz, E. (2014). Wpływ globalizacji i społeczeństwa informacyjnego na zachowania konsumentów na rynku turystycznym. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 807, Ekonomiczne Problemy Turystyki, 3 (27)*, 227–242.
- Piątek, A. (2012). Eksperci oceniają stan torowiska. *Gazeta Średzka*, 13 lipca.
- Podsumowanie sezonu (2014). Powiat Średzki. Pobrane z: <http://www.sredzkakolej.pl/news.html> (8.10.2015).
- Ustawa z 8.09.2000 o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Dz.U. nr 84, poz. 948.
- Wall, G. (1997). Tourism Attractions: Points, Lines, and Areas. *Annals of Tourism Research, 24 (1)*, 240–243.
- Walsh-Heron, J., Stevens, T. (1990). *The Management of Visitor Attractions and Events*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall.

ECONOMIC PROSPECTS FOR NARROW-GAUGE RAILWAYS IN POLAND AS A TOURIST ATTRACTION

KEYWORDS

tourist product, tourist activity, tourism, narrow-gauge railway, the status of country tourism

ABSTRACT

A technical monument like narrow-gauge railway can become an important element in creating a tourist product. The article presents the conditions of operation of narrow-gauge railways in Poland, both on the demand side – how railways can be seen by tourists, and the supply side by analysing the technological limitations and possibilities of further operation. Nowadays narrow-gauge railways serve as a tourist attraction, that is why the demand for their services is largely determined by the attractiveness of the region in which they are located. Furthermore, at the discretion of each of them lies its historical image connected, among other things, with the type of traction used. It turns out that the use of the steam engine has a significant impact on attendance but only if it is possible to adjust supply to demand, since the supply appears to be limited by factors of a technical nature typical for railway transport. The analysis presented in the article shows that the narrow-gauge railway is a type of tourist attraction which has too narrow bandwidth (it can serve too few tourists at the same time) to expect from it full coverage of costs by influences to fully cover the costs of its operation. Also the use of a steam engine does not lead to a significant improvement in the financial results of the operation of the whole railway. However, attractive tourist narrow-gauge railway raises the value of the whole region bringing it multi-dimensional benefits, which justifies the involvement of local governments in the care of the narrow-gauge railways which are usually their property.

Translated by Weronika Walat

JEL CODES

L83, Z32, Z33