

Teresa Gądek-Hawlina, gadek@ue.katowice.pl
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Działania organizacji pozarządowych na rzecz rozwoju turystyki na przykładzie kolei wąskotorowych w Polsce

Słowa kluczowe: kolej wąskotorowa, organizacje pozarządowe, turystyka

Abstrakt

Koleje wąskotorowe w Polsce mogą znacząco przyczyniać się do wzrostu atrakcyjności turystycznej regionu. Ich wykorzystanie powinno mieć uniwersalny charakter, co oznacza, że oprócz przewozów należy uwzględnić udział operatorów tych kolei w lokalnych imprezach czy dywersyfikację oferowanych usług. W większości operatorami kolei wąskotorowych w Polsce są organizacje pozarządowe, których aktywność nie jest motywowana perspektywą osiągnięcia zysku, ale wynika z pasji jej członków, w tym przypadku do kolei, lub chęci wpłynięcia na rozwój danego regionu. W artykule scharakteryzowano etapy przekształceń kolei wąskotorowych w Polsce oraz przedstawiono aktywność wybranych fundacji i stowarzyszeń działających w charakterze operatorów kolei wąskotorowych.

Wprowadzenie

W niektórych krajach koleje wąskotorowe stanowią główny produkt turystyczny pewnych regionów i cieszą się ogromną popularnością wśród mieszkańców i turystów. W Polsce wiele linii kolei wąskotorowych zostało zamkniętych, a następnie zdewastowanych, mimo iż mogłyby stanowić ważny element produktu turystycznego regionu. W większości przypadków istniejące w Polsce linie kolei wąskotorowych stanowią własność samorządów, natomiast ich operatorami są głównie organizacje pozarządowe. Operatorzy ci bardzo aktywnie starają się gospodarować posiadanym majątkiem oraz przyciągnąć jak najwięcej turystów poprzez oferowanie różnorodnych atrakcji związanych z kolejami wąskotorowymi.

Celem artykułu było przeanalizowanie działań tychże organizacji, na wybranych przykładach, na rzecz rozwoju turystyki w regionie i próba odpowiedzi na pytanie: czy inicjatywy podejmowane przez organizacje pozarządowe, których działalność nie jest nastawiona na zysk, wpływają na wzrost zainteresowania kolejami wąskotorowymi, a tym samym oddziałują na atrakcyjność turystyczną regionu, oraz jakiego typu są to działania. Znalezienie odpowiedzi na postawione pytanie badawcze było możliwe dzięki zastosowaniu kilku metod, w tym studiów literaturowych, badania dokumentów oraz analizy danych ilościowych.

Koleje wąskotorowe jako produkt turystyczny

Pojęcie produktu turystycznego zostało zdefiniowane w wielu pozycjach literatury przedmiotu – zarówno zagranicznej jak i krajowej. W pracy *Gospodarka turystyczna* produkt turystyczny określany jest jako zbiór dóbr i usług, z których korzystają turyści i które są dla nich przedmiotem szczególnego zainteresowania [Gołembski 2002, s. 67, cyt. za: Panasiuk 2008, s. 35]. Nieco inną definicję produktu turystycznego podaje S. Wodejko, który za produkt turystyczny uznaje sumę usług turystycznych oraz dóbr i urządzeń turystycznych. Dobra i urządzenia turystyczne dzieli na podstawowe, czyli walory turystyczne, oraz komplementarne nazywane infrastrukturą turystyczną [Wodejko 1998, s. 24–28, cyt. za: Dołowy 2007, s. 51]. Najogólniej można przyjąć, że produkt turystyczny to dostępny

na rynku pakiet materialnych i niematerialnych składników, umożliwiających realizację celu wyjazdu turystycznego [Gołębski 2002, s. 68, cyt. za: Meyer 2007, s. 190]. Według V.I.C. Middeltona produkt turystyczny składa się z pięciu składników, przedstawionych w tabeli 1.

Tab. 1. Składniki produktu turystycznego wg V.I.C. Middeltona

Składnik	Elementy składnika produktu turystycznego
Atrakcje i środowisko miejsca docelowego	• walory turystyczne – krajobraz i klimat, plaże i morza, wulkany, parki i ogrody, góry, jeziora, rzeki • atrakcje historyczne i kulturowe, stanowiące dzieło człowieka – obiekty budowlane i zabytki architektoniczne, muzea, wykopaliska archeologiczne, muzyka i sztuka, obyczaje, tradycje, folklor i rzemiosło ludowe, imprezy artystyczne • obiekty sportowe – centra rekreacji, ośrodki żeglarskie, lodowiska, pola golfowe, stoki narciarskie, korty tenisowe, baseny kąpielowe • placówki (obiekty) rozrywki – kina, nocne kluby, tory wyścigowe, parki rozrywki, tereny wystawowe • transport i przejazdy – koleje parowe, gondole, balony, przejażdżki wielbłędami, kolejki liniowe • zakupy – kompleksy rekreacyjno-handlowe, orientalne bazy, sklepy wolnocłowe
Infrastruktura i usługi miejsca docelowego	• baza noclegowa – hotele, wioski wakacyjne, apartamenty, schroniska, kempingi • baza gastronomiczna – restauracje, bary, kawiarnie • środki transportu w miejscach docelowych – taksówki, autobusy, autokary, wypożyczalnie samochodów, wypożyczalnie rowerów, wyciągi narciarskie • obsługa w zakresie aktywnego wypoczynku – szlaki narciarskie, szkoły żeglarskie, kluby golfowe
Dostępność miejsca docelowego	• infrastruktura transportowa, czyli drogi, porty, lotniska, linie kolejowe • sprzęt używany przez turystę do poruszania się – standard i stan techniczny, szybkość przemieszczania się • czynniki eksploatacyjne, czyli zakres możliwości korzystania z infrastruktury transportowej – trasy komunikacyjne, częstotliwość kursowania, ceny biletów i łatwość rezerwacji
Wizerunek miejsca docelowego	• własne doświadczenia osób zamierzających podjąć podróż • przyzwyczajenia • opinie innych osób – zarówno tych, które odwiedziły dane miejsce, jak i tych, których sądy opierają się na informacjach zasłyszanych • opinie kreowane przez media • warunki kulturowe panujące w miejscu docelowym oraz ich wpływ na turystów • aktualny stan polityczny i gospodarczy
Cena	• typ konsumenta – np. zniżki dla stałych gości, dla dzieci itp. • cechy produktu – np. zniżki przy mniej skomplikowanej formie żywienia • czas usługi – w zależności od pory roku, długości pobytu, dnia tygodnia • miejsce usługi – np. niższe ceny w mniej atrakcyjnych miejscach • jakość usługi – obniżenie ceny w razie pogorszenia jakości usług (np. czasowy brak ciepłej wody, opóźnienie w wydaniu posiłku)

Opracowanie własne za: V.T.C. Middelton, 1996, *Marketing w turystyce*, Polska Agencja Promocji i Turystyki, Warszawa, s. 89; <http://agroturystyka.powiatlomzynski.pl/index.php?wiad=22> [18.06.2017].

Przedstawione w powyższej tabeli składniki można podzielić na materialne i niematerialne, stanowiące podstawę istniejącego w umyśle turysty wyobrażenia i oczekiwań związanych z pobytem w danym miejscu. Uporządkowano je w tabeli 2 [Dziedzic 1998, s. 9, cyt. za: Panasiuk 2008, s. 39].

Tab. 2. Materialne i niematerialne element produktu turystycznego

PRODUKT TURYSTYCZNY		
Dobra materialne	Usługi	„Otoczenie”
Walory turystyczne	Transport	Pogoda
Infrastruktura turystyczna	Zakwaterowanie	Kontakty towarzyskie
Wyżywienie	Gastronomia	Wrażenia, emocje
Pamiątki	Pilotaż	Nowe doświadczenia
Sprzęt turystyczny	Przewodnictwo	Wizerunek miejsca
Idea – organizacja		Sfera psychologiczna
Sfera ekonomiczna		

Źródło: J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk, 2002, *Produkt turystyczny*, „Turystyka i Hotelarstwo”, nr 1, Wyższa Szkoła Turystyki i Hotelarstwa w Łodzi, Łódź, s. 34.

Zgodnie z tabelą 2, koleje wąskotorowe można uznać za produkt turystyczny składający się z infrastruktury kolejowej, usługi transportowej (lub powiązanej z usługami turystycznymi uzupełniającymi) oraz – często – z tzw. otoczenia i wizerunku miejsca (część tras kolei wąskotorowych przebiega w rejonach o szczególnych walorach krajobrazowych) [Bąk, Kaczmarczyk 2013, s. 17].

Etapy przekształceń kolei wąskotorowych w Polsce

Oryginalne rozwiązania techniczne dotyczące kolei wąskotorowych, pozwalające na łatwiejsze budowanie połączeń kolejowych, budziły w początkowej fazie ich powstawania ogromne zainteresowanie zarówno władz wojskowych (budowa kolei polowych i gospodarczych ułatwiających panowanie nad zajmowanym terem i zaopatrzenie frontu), jak również prywatnych przedsiębiorców, kupców czy władz lokalnych [Majewski 2000, s. 155].

Powstające w tym czasie koleje wąskotorowe cieszyły się popularnością ze względu na niższe o 10–20% w porównaniu z liniami normalnotorowymi koszty zbudowania linii, a także niższe koszty eksploatacyjne i oszczędności wynikające ze stosowania mniejszego, prostszego i tańszego taboru [Majewski 2000, s. 155–156].

Prywatne i samorządowe koleje najlepiej rozwijały się w zaborze pruskim. Od 1892 r. obowiązywała tam ustawa o kolejach lokalnych, która promowała budowę wszelkich linii kolejowych, w tym także wąskotorowych. Przewidywała ona przyznawanie specjalnych dotacji państwowych na pokrycie kosztów budowy kolei, które zostaną udostępnione dla ruchu publicznego. W Prusach w rozbudowę linii lokalnych kolei wąskotorowych najbardziej zaangażowane były powiaty. Działo się tak dzięki ustawie kładącej nacisk na możliwie pełną decentralizację wszelkich przedsięwzięć i jak najsilniejsze oparcie ich na inicjatywie masowej [Majewski 2000, s. 157].

W zaborze rosyjskim rozwój kolei przebiegał znacznie wolniej. Władze carskie hamowały rozbudowę kolei na pograniczu z innymi państwami, uznając pas bezdroży za najlepszą ochronę swojego terytorium. Nie wprowadzano też żadnych ułatwień dla regionalnych inicjatyw, prawie wcale nie powstawały koleje lokalne, poza cukrowniczymi i podwarszawskimi kolejkami dojazdowymi [Lijewski 1996, s. 3–4, 8–9, cyt. za: Bąk, Kaczmarczyk 2013, s. 17]. Dopiero w 1897 r. rozpoczęto budowę kolei dojazdowej na trasie Warszawa – Radzymin (prześwit 800 mm), a rok później Grójeckiej Kolei Dojazdowej (prześwit 1000 mm) [Bąk, Kaczmarczyk 2013, s. 17].

W zaborze austriackim kolej wąskotorowa praktycznie nie rozwijała się. W obecnych granicach Polski zostały wybudowane zaledwie dwie prywatne linie kolejowe: Przeworsk – Dynów i Łupków – Cisna [Ciechański 2007, s. 166–167, cyt. za: Bąk, Kaczmarczyk 2013, s. 17]. Projekt budowy drugiej z wymienionych linii powstał dopiero pod koniec

XIX w. Początkowo zamierzano wybudować linię normalnotorową, jednakże do realizacji tej inwestycji nie doszło na skutek sprzeciwu krajowego parlamentu węgierskiego [Rygiel 2002, s. 7, cyt. za: Bąk, Kaczmarczyk 2013, s. 17].

Przed wybuchem I wojny światowej sieć linii kolei wąskotorowych rozłożona była nierównomiernie. W granicach zaboru pruskiego znajdowała się największa jej część – 85%, w zaborze rosyjskim ok. 17%, a w zaborze austriackim tylko 3%. W czasie I wojny światowej następował szybki rozwój kolei wąskotorowych przeznaczonych do obsługi i zaopatrzenia wojsk okupacyjnych i frontowych.

Wkrótce po odzyskaniu niepodległości wiele linii, posterunków czy stacji kolejowych zniknęło, w szczególności na terenie Prus, jednak zarówno samorządy jak i przedsiębiorcy dążyli do budowy nowych linii oraz modernizacji starych [Majewski 2000, s. 157–158].

W czasie II wojny światowej kolej wąskotorowa była wykorzystywana zarówno przez okupanta – do transportowania ludności do obozów – jak i do masowych ucieczek ludzi oraz do przewozu żywności i wody dla głodujących [Różycki, Strzelecki 2009, s. 164, 167]. Bezpośrednio po II wojnie światowej w Polsce istniało ponad 40 kolejek wąskotorowych z liniami o łącznej długości 4100 km. Wykorzystywane one były do przewozu towarów oraz osób. Wiele linii w tym okresie zmodernizowano, ale też budowano nowe [Kisiel A., Zabytki techniki w Polsce. Koleje wąskotorowe, http://nimos.pl/upload/wydawnictwa/cenne_bezcenne_utracone/2010_3/Strony_38-40_zabytki_tekniki.pdf_16.06.2017]. Pod koniec lat 50. XX w. kolej wąskotorowa zaczęła tracić na znaczeniu. Wraz z rozwojem komunikacji samochodowej liczba podróżujących koleją zmniejszała się. Zamykane połączenia podmiejskie zastępowano autobusami, likwidowano także linie rozmieszczone na terenach o niskim stopniu rozwoju gospodarczego, gdzie zapotrzebowanie na przewozy było niewielkie. Zjawisko to nasiliło się w latach 70. XX w. [Majewski 2000, s. 158]. Linie, które przetrwały, były wykorzystywane aż do początku XXI w. – w lecie 2001 r. spółka PKP SA zawiesiła ruch pasażerski, a jesienią tego samego roku ruch towarowy we wszystkich pozostających w jej dyspozycji sieciach tego typu [Ciechański 2017, s. 3]. „Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego – Polskie Koleje Państwowe” zezwoliła na likwidację lub nieodpłatne przekazanie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego i państwowym jednostkom organizacyjnym mienia, którego utrzymania nie uzasadniają względy ekonomiczne. Na skutek ciągłego niedoinwestowania i złego zarządzania koleje wąskotorowe przestały mieć jakiegokolwiek znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego. Na tej podstawie PKP podjęło decyzję o wycofaniu się z obsługi kolei wąskotorowych i przekazaniu samorządom znacznej części ich majątku. Część majątku nieprzekazanego, przede wszystkim część taboru, została bezpowrotnie zniszczona przez Dyрекcję Kolei Dojazdowych w Likwidacji, a po zakończeniu procesu likwidacyjnego pozostałe tory i tabor przekazano właściwym terytorialnie zakładom gospodarowania nieruchomościami PKP SA [Taylor, Ciechański 2011, s. 214–215]. Istniejące obecnie koleje wąskotorowe zestawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Istniejące sieci kolei wąskotorowej w Polsce

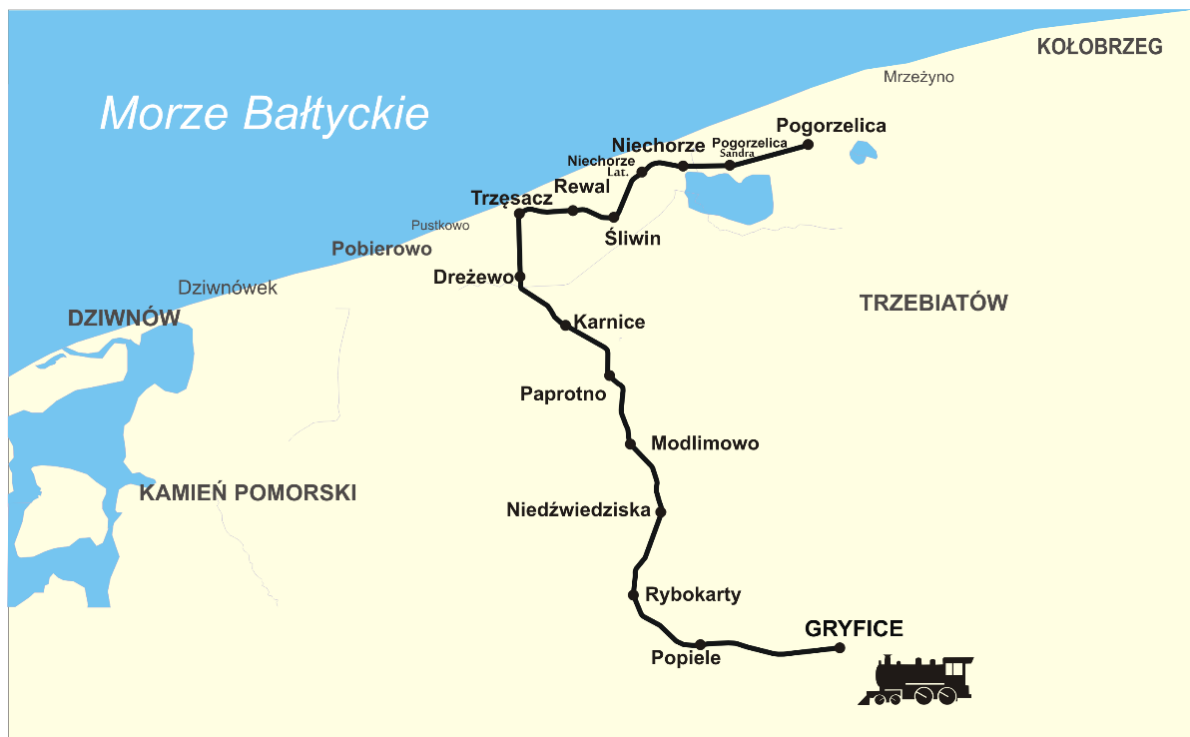
Nazwa kolej	Rok powstania	Właściciel	Przebieg trasy	Długość linii
Bieszczadzka Kolej Leśna	1916	b.d.	Majdan – Balnica Majdan – Przysłop	9 km 12 km
Elcka Kolej Wąskotorowa	1913	Urząd Miasta Elk	Elk – Sypitki	16 km
Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	1851	UM Bytom, UM Tarnowskie Góry, Urząd Miasta i Gminy Miasteczko Śląskie	Bytom Główny – Miasteczko Śląskie	21 km
Kolej Leśna Puszczy Białowieskiej	1916	Nadleśnictwo Hajnówka	Hajnówka – Topiło	11 km
Koszalińska Kolej Wąskotorowa	1898	PKP Zakład Nieruchomości w Szczecinie	Koszalin – Rosnowo	20 km
Nadmorska Kolej Wąskotorowa	1896	Urząd Miasta Rewal	Gryfice – Pogorzelica Trzęsacz – Pogorzelica	39,4 km 9,9 km
Nadwiślańska Kolej Wąskotorowa	1892	Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu Lubelskim	Karczmiska – Opole Lubelskie Karczmiska – Polanówka	10 km 5 km
Piasiecznińsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa	1900	Starostwo Powiatowe w Piasiecznie	Piasieczno – Tarczyn	14 km
Przeworska Kolej Dojazdowa	1900	Starostwo Powiatowe w Przeworsku	Przeworsk – Dynów	46 km
Rogowska Kolej Wąskotorowa	1915	Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej	Rogów – Biała	8 km
Skansen w Rudach (Gliwice – Markowice)	1988	Urząd Gminy w Kuźni Raciborskiej	Rudy – Stanica Rudy – Paproć	6 km
Sochaczewska Kolej Wąskotorowa	1922	Starostwo Powiatowe w Sochaczewie	Sochaczew – Wilcze Tułowskie	18 km
Starachowicka Kolej Dojazdowa	1916	Starostwo Powiatowe w Starachowicach	Ilża – Marcule Nadleśnictwo Starachowice Wschodnie – Lipie	7 km 6 km
Śmigielka Kolej Dojazdowa	1900	Urząd Gminy Śmigiel	Śmigiel – Stary Bojanów Śmigiel – Bielowy	5 km 7 km
Średzka Kolej Powiatowa	1903	Starostwo Powiatowe w Środzie Wielkopolskiej	Środa Wielkopolska Miasto – Zaniemyśl	14 km
Świętokrzyska Kolej Dojazdowa	1924	Starostwo Powiatowe w Jędrzejowie	Jędrzejów – Pińczów	30 km
Wyrzyska Kolej Dojazdowa	1895	Starostwo Powiatowe w Pile	Białośliwie – Wysoka	14 km
Żnińska Kolej Powiatowa	1893	Starostwo Powiatowe w Żninie, Urząd Gminy Gąsoway	Żnin – Gąsowa	12 km
Żuławska Kolej Dojazdowa	1891	Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim	Nowy Dwór Gdański – Stegna Gdańska Sztutowo – Nowy Brzeg Wisły	15 km 17 km

Nie brano pod uwagę kolei parkowych. Funkcjonujące w Polsce koleje wąskotorowe oraz ich formę własności zestawiono na podstawie stron internetowych www.koleje.wask.pl/koleje.php?rodz=2 [17.06.2017] i <http://kolejowa.turystyka.pl> [17.06.2017]

Opracowanie własne za: <http://www.kolejkarudy.pl/site/index/3-historia-kolejki.html> [17.06.2017]

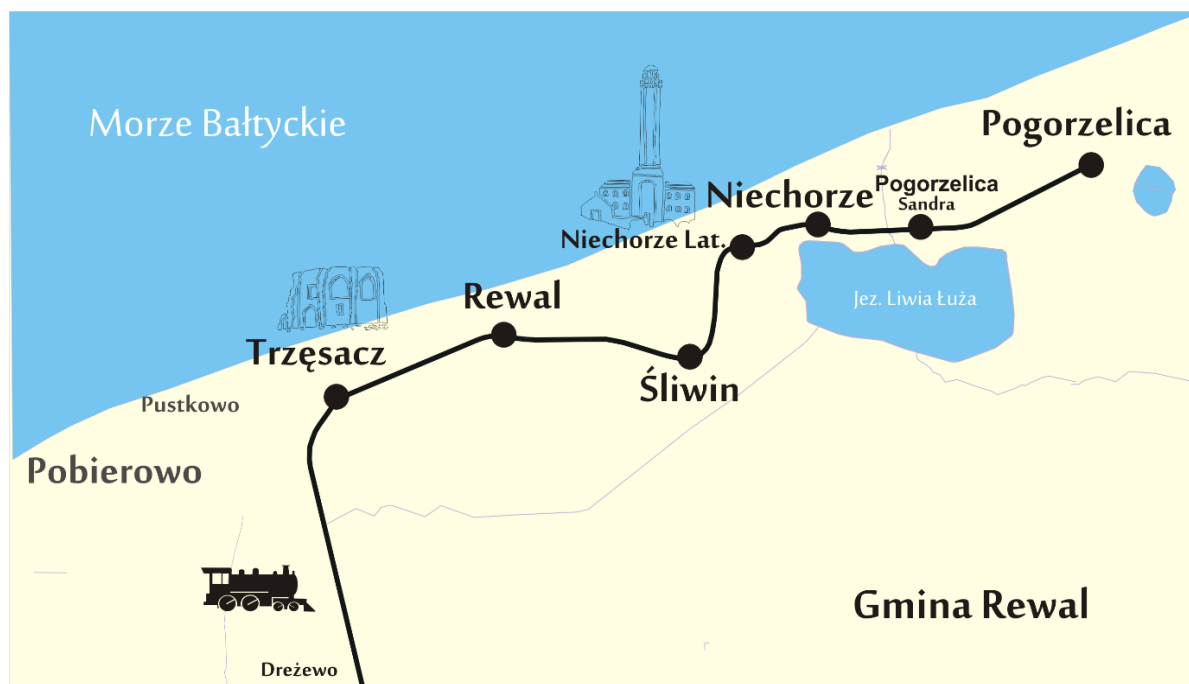
<http://kolejowa.turystyka.pl/turystyka-kolejowa/kolej-waskotorowa/koszalinska-kolej-waskotorowa> [17.06.2017]; <http://www.kolejka.smigiel.pl/> [17.06.2017]; <http://sgkw.eu/category/aktualnosci/> [17.06.2017]; <http://waskotorowka.koszalin.pl/pages/kontakt.php> [17.06.2017]; http://kolejrogowska.pl/?page_id=5392 [17.06.2017]; <http://mkw.e-sochaczew.pl/media/index.php?MediumID=188>; <http://www.kolejka.smigiel.pl/>; <http://ciuchcia-sroda.pl/?id=1&str=16&lang=pl> [17.06.2017]; <http://www.ciuchcia.eu/>; <http://600mm.pl/opis-trasy/>; <http://muzeumznin.pl/pl/contents/116> [17.06.2017]; <https://kolejzulawska.pl/> [17.06.2017]; <http://kolejka.bieszczady.pl/> [17.06.2017]; <http://waskotorowka.parkslaski.pl/> [17.06.2017]; <http://www.hajnówka.bialystok.lasy.gov.pl/waskotorowe-kolejki-lesne#.WUWVXWjyIU> [17.06.2017]; <http://www.nadwislanskakolejka.pl/strona/historia> [17.06.2017]; <http://kolej.darlex.pl/kolejki-waskotorowe> [17.06.2017]; <http://www.koleje.wask.pl/koleje.php?rodz=2> [17.06.2017].

Z zamieszczonych w tabeli danych wynika, że większość polskich kolei wąskotorowych ma ponad 100 lat. Najstarszymi funkcjonującymi kolejami są Górnośląskie Koleje Wąskotorowe. W większości właścicielami kolei są samorządy, a tylko w pojedynczych przypadkach nadleśnictwo, PKP Zakład Nieruchomości czy Zarząd Dróg Powiatowych. Koleje te posiadają jedną lub dwie linie. Najdłuższymi z wymienionych są: Przeworska Kolej Dojazdowa, Nadmorska Kolej Dojazdowa (ryc. 1, 2) i Świętokrzyska Kolej Dojazdowa.



Ryc. 1. Nadmorska Kolej Wąskotorowa. Trasa: Gryfice – Pogorzelica

Źródło: www.kolej.rewal.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=37&Itemid=192 [17.06.2017].



Ryc. 2. Nadmorska Kolej Wąskotorowa. Trasa: Trzęsacz – Pogorzelica

Źródło: www.kolej.rewal.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=37&Itemid=192 [17.06.2017].

Wiele dotychczasowych działań prowadzonych przez PKP – przede wszystkim nieracjonalna gospodarka mieniem – przyczyniło się do bezpowrotnego zdewastowania znaczącej części linii kolei wąskotorowych. Z pewnością nie jest to korzystne z punktu widzenia rozwoju turystyki w Polsce zarówno w bardziej, jak i mniej znanych regionach. Za pozytywne działanie Urzędu Transportu Kolejowego należy uznać zmianę w *Ustawie o transporcie kolejowym*, która weszła w życie 30 grudnia 2016 r., powodującą, że wykonywanie przewozów na liniach wąskotorowych nie będzie się wiązało z posiadaniem licencji przewoźnika kolejowego [<https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/30169/waskotorowki-bez-licencji.html> [16.06.2017]], przy czym brak obowiązku posiadania licencji przewoźnika kolejowego nie zwalnia od zapewnienia wymogów bezpieczeństwa. Podstawowym dokumentem w tym zakresie jest świadectwo bezpieczeństwa wydawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dokument ten jest potwierdzeniem, że podmiot spełnia podstawowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych [*Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, czerwiec 2017, s. 12].

Rola organizacji pozarządowych w turystyce

W literaturze przedmiotu można znaleźć wiele definicji organizacji pozarządowych. Najczęściej traktuje się je zamiennie z organizacjami non profit, przy czym określenie „organizacja pozarządowa” oznacza relację do sektora publicznego (państwowego), zatem stawia ją w opozycji do państwa, a jej specyfika powoduje także odmiennosc w stosunku do sektora prywatnego [Schmidt 2012, s. 16, cyt. za: Gądek-Hawlena 2015, s. 5342 CD2]. P. Gliński określa organizacje pozarządowe jako „specyficzne, współczesne formy samoorganizacji społecznej, struktury integrujące grupy obywateli, charakteryzujące się względnie dojrzałą tożsamością społeczną, określonym stopniem zorganizowania, prywatnym charakterem inicjatyw, dobrowolnością uczestnictwa, niezależnością i niekomercyjnością, a także – na ogół – znacznym udziałem wolontariatu i istotną rolą w kształtowaniu postaw ludzkich” [Gliński 2006, s. 17]. Natomiast wg ONZ organizację pozarządową stanowi „każda obywatelska wolontarystyczna grupa non profit, która jest zorganizowana na lokalnym, narodowym lub międzynarodowym szczeblu, zorientowana na wykonywanie zadań i prowadzona przez ludzi o podobnych zainteresowaniach. Organizacje pozarządowe dostarczają różnorodnych usług o charakterze filantropijnym, przedstawiają rządowi obawy obywateli, monitorują politykę i zachęcają do uczestniczenia w życiu politycznym na poziomie społecznym. Dostarczają analiz i ekspertyz, służą jako wczesny mechanizm ostrzegawczy, pomagają monitorować i wprowadzać międzynarodowe porozumienia. Niektóre organizacje pozarządowe poruszają specyficzne kwestie, takie jak prawa człowieka, środowisko czy też zdrowie” [Yaziji, Doh 2011, s. 27–28, cyt. za: Gądek-Hawlena 2015, s. 5342 CD2].

Inna definicja organizacji pozarządowej mówi, że jest to organizacja, która nie ma na celu zdobywania władzy ani uczestnictwa w grze politycznej, ale która istnieje po to, aby – po pierwsze – rozwiązywać problemy społeczne, z których rozwiązywaniem państwo sobie nie radzi albo nie bierze udziału w ich rozwiązywaniu, a po drugie – aby wprowadzać do dyskusji publicznej taką interpretację świata społecznego, która jest bliska wszystkim członkom określonej organizacji pozarządowej [Leś 2013, s. 18, cyt. za: Gądek-Hawlena 2015, s. 5342 CD2]. Organizacje te ogólnie można podzielić na działające w interesie publicznym i wzajemnym. Organizacje działające w interesie publicznym adresują swoją działalność do obywateli, natomiast działające w interesie wzajemnym – jedynie do własnych członków.

Uwzględniając profil działalności organizacji pozarządowych, można wymienić:

- organizacje samopomocy – ich specyfika dotyczy działania wyłącznie na rzecz swoich członków,
- organizacje opiekuńcze – świadczące usługi dla wszystkich, którzy tego potrzebują, lub tylko dla pewnych kategorii osób,
- organizacje przedstawicielskie – na ogół reprezentujące interesy jakiejś społeczności lokalnej,
- organizacje mniejszości – reprezentujące interesy grup mniejszości,
- organizacje utworzone *ad hoc* – powstałe w celu przeprowadzenia określonej akcji,
- organizacje hobbistyczno-rekreacyjne – grupy osób zainteresowanych określoną sferą działalności,
- organizacje zadaniowe – często wykonujące pewne funkcje zlecone przez sektor publiczny,
- organizacje „tradycyjne” – o szerokiej formie działalności i dużej liczbie osób, na rzecz których działają [Filipiak, Ruszała 2009, s. 117–118, cyt. za: Gądek-Hawlina 2015, s. 5342 CD2].

Jak wynika z powyższego, organizacje pozarządowe wykazują aktywność w wielu dziedzinach, przy czym od kilku lat zestaw sześciu głównych dziedzin w Polsce nie ulega zmianie. Najwięcej tego typu organizacji jest aktywnych w obszarach sportu, turystyki, rekreacji i hobby. Szczegółowe zestawienie przedstawiono w tabeli 4.

Tab. 4. Główne dziedziny działania organizacji pozarządowych – możliwość wyboru jednej dziedziny

Dziedzina	2004	2006	2008	2010	2012	2015
Sport, turystyka, rekreacja, hobby	39%	39%	38%	36%	38%	34%
Edukacja i wychowanie	10%	10%	13%	15%	14%	15%
Kultura i sztuka	12%	13%	13%	14%	17%	13%
Usługi socjalne, pomoc społeczna	10%	10%	11%	7%	6%	8%
Ochrona zdrowia	8%	8%	8%	7%	6%	8%
Rozwój lokalny	7%	6%	4%	5%	5%	6%
Ochrona środowiska	4%	2%	2%	2%	2%	2%
Rynek pracy, zatrudnienie, aktywizacja zawodowa	-	2%	2%	1%	2%	2%
Badania naukowe	2%	1%	1%	1%	1%	2%
Wsparcie NGO i inicjatyw obywatelskich	1%	1%	2%	1%	1%	2%
Prawo, prawa człowieka, działalność polityczna	3%	2%	2%	2%	1%	2%
Sprawy zawodowe, pracownicze, branżowe	3%	2%	1%	2%	1%	1%
Ratownictwo, bezpieczeństwo, obronność	-	-	-	-	-	1%
Religia	0%	1%	1%	0%	0%	1%
Działalność międzynarodowa	1%	1%	0%	0%	0%	1%
Pozostała działalność	2%	2%	3%	5%	5%	5%

Źródło: Kondycja sektora organizacji pozarządowych w Polsce 2015. Raport z badań, 2016, Stowarzyszenie Klon/Jawor. Badania Stowarzyszenia Klon/Jawor, Warszawa, s. 32.

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, ponad 30% organizacji podejmuje aktywność w zakresie sportu, turystyki i rekreacji oraz hobby. Pomiędzy nimi a pozostałymi organizacjami istnieje dość duża dysproporcja. Kolejnymi przedstawionymi w zestawieniu dziedzinami działania zajmuje się odpowiednio 15% i 13% organizacji. Należy jednak zauważyć, że przypisanie organizacji do jednego obszaru nie jest pełne, gdyż część organizacji pozarządowych podejmuje działania w kilku obszarach. Zagadnienie to ujęto w tabeli 5.

Tab. 5. Główne dziedziny działania organizacji pozarządowych – możliwość wyboru kilku dziedzin

Dziedzina	2004	2006	2008	2010	2012	2015
Sport, turystyka, rekreacja, hobby	62%	47%	50%	53%	55%	55%
Edukacja i wychowanie	44%	36%	37%	47%	42%	53%
Kultura i sztuka	26%	23%	24%	31%	33%	35%
Rozwój lokalny	21%	13%	11%	16%	16%	21%
Usługi socjalne, pomoc społeczna	27%	21%	22%	17%	16%	21%
Ochrona zdrowia	24%	17%	19%	19%	15%	20%
Ochrona środowiska	16%	9%	10%	11%	11%	14%
Wsparcie NGO i inicjatyw obywatelskich	14%	10%	10%	10%	10%	13%
Rynek pracy, zatrudnienie, aktywizacja zawodowa	-	9%	11%	9%	7%	10%
Badania naukowe	9%	6%	6%	6%	6%	10%
Prawo, prawa człowieka, działalność polityczna	11%	7%	8%	6%	6%	8%
Działalność międzynarodowa	11%	7%	10%	6%	6%	6%
Sprawy zawodowe, pracownicze, branżowe	7%	4%	3%	4%	4%	4%
Religia	2%	3%	3%	3%	3%	3%
Ratownictwo, bezpieczeństwo, obronność	-	-	-	-	-	3%
Pozostała działalność	2%	5%	5%	11%	8%	7%

Źródło: Kondycja sektora organizacji pozarządowych w Polsce 2015. Raport z badań, 2016 Stowarzyszenie Klon/Jawor. Badania Stowarzyszenia Klon/Jawor, Warszawa, s. 33.

Działalność prowadzoną w ramach więcej niż jednej dziedziny wykazuje 70% stowarzyszeń i fundacji. Świadczy to o postępującej dywersyfikacji ich działalności, gdyż w 2012 r. takich organizacji było 55%. Najliczniejsze branże reprezentują organizacje, które jako wyróżnik wskazały rozwój lokalny. Aktywność w tej dziedzinie najczęściej łączy się z prowadzeniem projektów edukacyjnych oraz projektów z zakresu kultury i sztuki. Nieco mniej organizacje realizuje także zadania z obszaru sportu, turystyki, rekreacji i hobby. Dywersyfikacja ma miejsce także w dziedzinie edukacji i wychowania, którą organizacje wskazują jako podstawowy obszar aktywności, podczas gdy równolegle realizują projekty kulturalne i sportowe, rzadziej natomiast podejmują aktywność w zakresie rozwoju lokalnego oraz usług socjalnych. Jednobranżowość wykazują głównie organizacje sportowe – najczęściej wymieniają one dwa pola aktywności: edukację i wychowanie, a rzadziej kulturę i sztukę lub ochronę zdrowia [Kondycja sektora..., 2016, s. 33]. Znaczny udział organizacji pozarządowych w dziedzinie turystyki koresponduje z aktualnym podziałem operatorów sieci kolei wąskotorowej w Polsce, gdyż dominującą grupą stanowią organizacje pozarządowe (NGO): stowarzyszenia, fundacje, organizacje miłośników kolei lub członkowie lokalnych społeczności [Taylor, Ciechański 2011, s. 215].

Aktywność organizacji pozarządowych jako operatorów kolei wąskotorowych w Polsce i ich wpływ na rozwój ruchu turystycznego

W wielu przypadkach właścicielami kolei wąskotorowych są gminy czy powiaty, natomiast operatorami są głównie organizacje pozarządowe. Zestawienie organizacji pozarządowych i innych podmiotów będących operatorami kolei wąskotorowych zaprezentowano w tabeli 6.

Tab. 6. Operatorzy kolei wąskotorowych w Polsce

Operator	Kolej	Dostępność usług operatora	Aktualność oferty	Oferta przewozowa
Fundacja Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej	Bieszczadzka Kolej Leśna	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie. Dodatkowo kolejka jeździ w czasie ferii.
Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych	Rogowska Kolej Wąskotorowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie.
Miejski Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Kuźni Raciborskiej	Skansen w Rudach (Gliwice – Markowice)	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje / dodatkowa oferta	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Muzeum Historyczne w Elku	Elcka Kolej Wąskotorowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Muzeum Kolejnictwa w Warszawie	Sochaczewska Kolej Muzealna	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje / dodatkowe oferty	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie	Żnińska Kolej Powiatowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Nadleśnictwo Hajnówka	Kolej Leśna Puszczy Białowieskiej	Strona internetowa (nadleśnictw); e-mail / tel.	Informacje na stronie internetowej nadleśnictwa	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Nadmorska Kolej Wąskotorowa sp. z o.o.	Nadmorska Kolej Wąskotorowa	Strona internetowa (w trzech językach); e-mail / tel.	Bieżące informacje / dodatkowe oferty	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej	Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje / dodatkowe oferty	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie.
Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	Żuławska Kolej Dojazdowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje, możliwość zakupu biletu przez aplikację moBilet	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworsku	Przeworska Kolej Dojazdowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje / dodatkowe oferty	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Stowarzyszenie Świętokrzyskiej Kolei Dojazdowej	Świętokrzyska Kolej Dojazdowa	Strona internetowa; e-mail / tel. / Facebook	Bieżące informacje (nieaktualne)	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Stowarzyszenie Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej	Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	Strona internetowa; e-mail / tel. / Facebook	Bieżące informacje / brak dodatkowej oferty	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie

Operator	Kolej	Dostępność usług operatora	Aktualność oferty	Oferta przewozowa
Stowarzyszenie Przyjaciół Śmigielskiej Kolejki Wąskotorowej	Śmigielska Kolej Dojazdowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	Kolejka oferuje przede wszystkim dla grup zorganizowanych wynajem pociągu wraz z dodatkowymi atrakcjami (ognisko, zwiedzanie lokomotywni i pomieszczenia dyżurnego ruchu, przejazdy drezynami). Dla osób indywidualnych dostępnych jest wyłącznie kilka terminów w roku w ramach imprez otwartych.
Stowarzyszenie Sympatyków Zabytkowej Jędrzejowskiej Kolei Dojazdowej	Starachowicka Kolej Dojazdowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej	Koszalińska Kolej Wąskotorowa	Strona internetowa (w trzech językach); e-mail / tel.	Bieżące informacje / dodatkowe oferty	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie. Dodatkowo przewozy realizowane są 04.11.2017 – Dzień Kolejarza 25.11.2017 – 119-lecie kolejki 31.12.2017 – sylwester
Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”	Średzka Kolej Powiatowa	Strona internetowa w trzech językach; e-mail / tel.	Bieżące informacje / dodatkowe oferty	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Towarzystwo Wyrzyska Kolej Powiatowa	Wyrzyska Kolej Dojazdowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	W sezonie rozkładowo, poza sezonem na zamówienie
Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu Lubelskim	Nadwiślańska Kolej Wąskotorowa	Strona internetowa; e-mail / tel.	Bieżące informacje	W sezonie rozkładowo

W zestawieniu nie brano pod uwagę kolei parkowych.

Opracowanie własne za: www.kolejkarudy.pl/site/index/3-historia-kolejki.html [17.06.2017]; www.kolejowa.turystyka.pl/turystyka-kolejowa/kolej-waskotorowa/koszalinska-kolej-waskotorowa [17.06.2017]; www.kolejka.smigiel.pl/ [17.06.2017]; <http://sgkw.eu/category/aktualnosci/> [17.06.2017]; waskotorowka.koszalin.pl/pages/kontakt.php [17.06.2017]; http://kolejrogowska.pl/?page_id=5392 [17.06.2017]; <http://mkw.e-sochaczew.pl/media/index.php?MediumID=188>; <http://www.kolejka.smigiel.pl/>; <http://ciuchcia-sroda.pl/?id=1&str=16&lang=pl> [17.06.2017]; <http://www.ciuchcia.eu/>; <http://600mm.pl/opis-trasy/>; <http://muzeumznin.pl/pl/contents/116> [17.06.2017]; <https://kolejzulawska.pl/> [17.06.2017]; <http://kolejka.bieszczady.pl/> [17.06.2017]; <http://waskotorowka.parkslaski.pl/> [17.06.2017]; <http://www.hajnowka.bialystok.lasy.gov.pl/waskotorowe-kolejki-lesne#.WUWVXWjyIU> [17.06.2017]; <http://www.nadwislanskakolejka.pl/strona/historia> [17.06.2017]; <http://kolej.darlex.pl/kolejki-waskotorowe> [17.06.2017]; <http://www.koleje.wask.pl/koleje.php?rodz=2> [17.06.2017].

Na 19 analizowanych kolei wąskotorowych w Polsce, w przypadku 11 operatorami są organizacje pozarządowe (5 towarzystw, 4 stowarzyszenia i 2 fundacje). Z dostępnych informacji wynika, że każdy z operatorów posiada strony internetowe, na których zamieszczono podstawowe informacje, takiej jak:

- kontakt (telefoniczny, e-mailowy, przez Facebook),
- informacje o etapach rozwoju,
- aktualny rozkład jazdy,
- podstawowe ceny biletów, możliwe opcje dodatkowe, zniżki oraz metody i formy płatności,

oraz informacje dodatkowe: o aktualnych wydarzeniach, nie tylko organizowanych przez operatora ale także inne podmioty, o możliwości zakupu pamiątkowych gadżetów, o wybranych obiektach gastronomicznych i noclegowych.

Ponadto dążąc do upowszechnienia kolei wąskotorowych w danym regionie, operatorzy podejmują współpracę, głównie z podmiotami sektora publicznego lub innymi przewoźnikami. Przykładem mogą być dostępna na stronie internetowej Kolei Śląskich informacja o Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej.

Identyfikowalna kolej wąskotorowa może stać się produktem turystycznym roku, a jako przykład można podać Żuławską Kolej Dojazdową (ryc. 3).

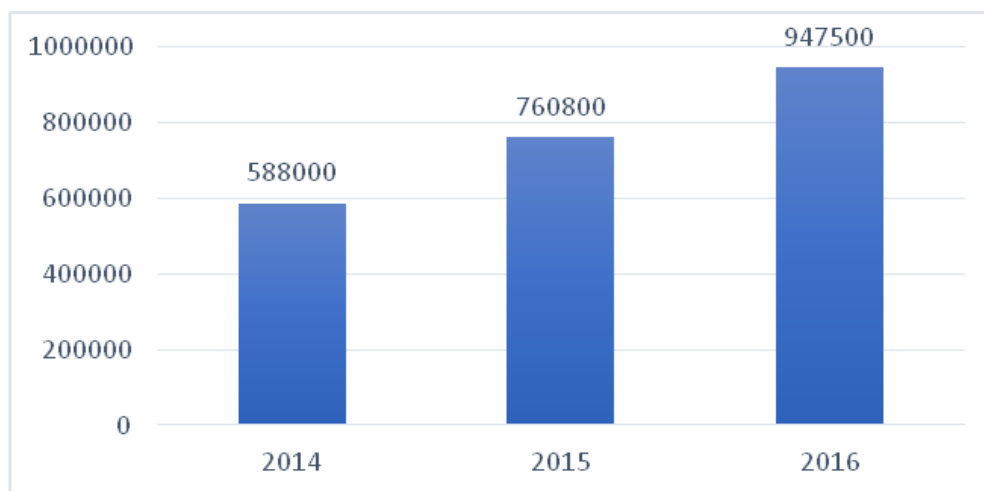


Ryc. 3. Żuławska Kolej Dojazdowa

Źródło: <https://kolejzulawska.pl/> [18.06.2017].

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Wąskotorowych w 2016 r. otrzymało dwie prestiżowe nagrody: podczas VI Kongresu Kolejowego nagrodę „Rynku Kolejowego” oraz przyznany przez Regionalną Organizację Turystyki tytuł „Najlepszego produktu województwa pomorskiego 2016” [www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/udany-rok-zulawskiej-kolei-dojazdowej-79634.html] [81.06.2017].

Wskazane powyżej działania operatorów kolei wąskotorowych odnoszą skutek, na co wskazuje liczba podróżujących nimi pasażerów. Strukturę przewiezionych pasażerów przedstawiono na ryc. 4.

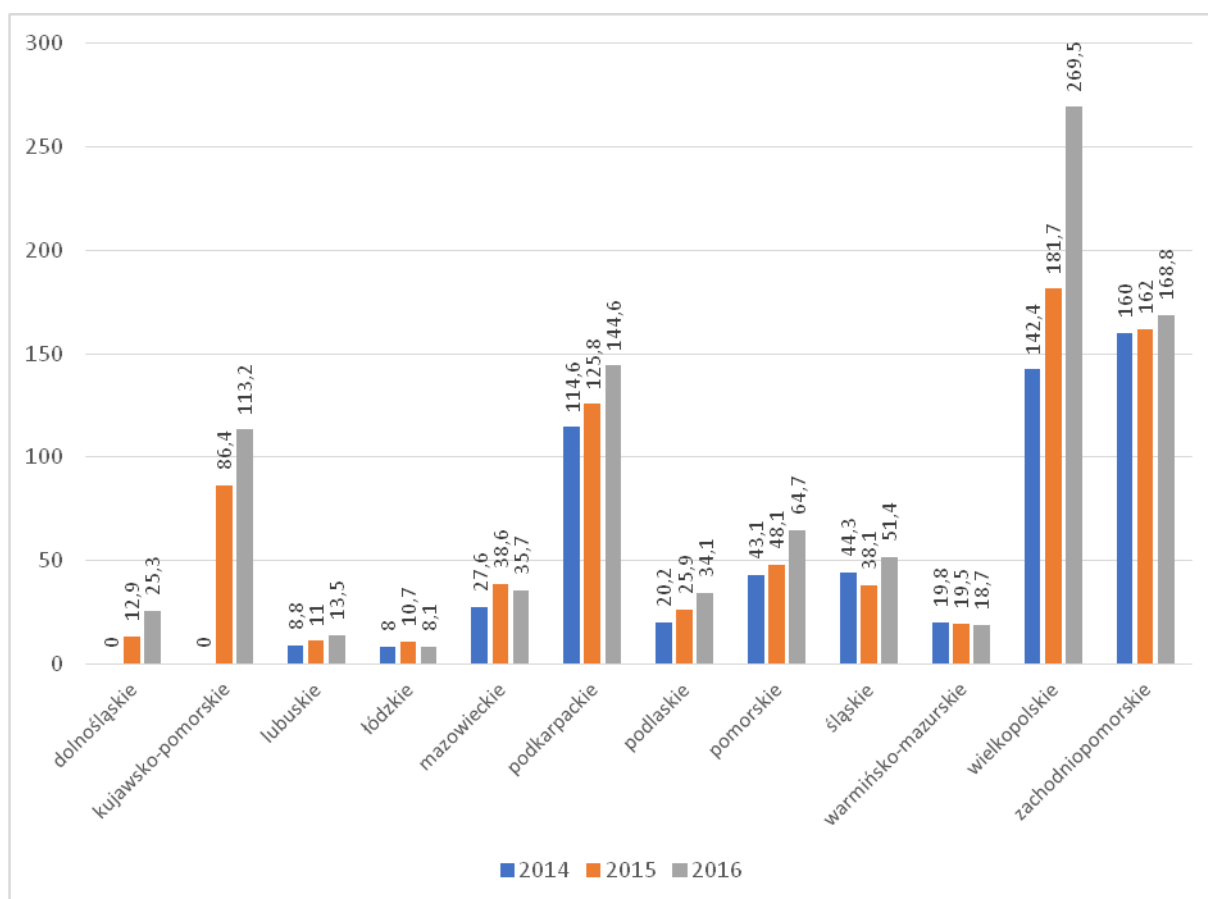


*Do analizy przyjęto trzy lata, ze względu na brak wcześniejszych danych

Ryc. 4. Liczba pasażerów kolei wąskotorowych w latach 2014–2016

Źródło: Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, czerwiec 2017, s. 4.

Dane ujęte na ryc. 4 pokazują, że liczba pasażerów obsługiwanych przez koleje wąskotorowe w 2016 r. wzrosła w porównaniu z 2014 r. o ponad 60%. Jak zatem można zauważyć, działania organizacji pozarządowych jako operatorów kolei wąskotorowych odnoszą skutek, a sama kolej staje się coraz bardziej atrakcyjnym produktem turystycznym. Wzrost liczby pasażerów odnotowano w większości województw, w których istnieją koleje wąskotorowe – prawie wszędzie widoczny jest zwiększone zainteresowanie tego typu przewozami (ryc. 5).

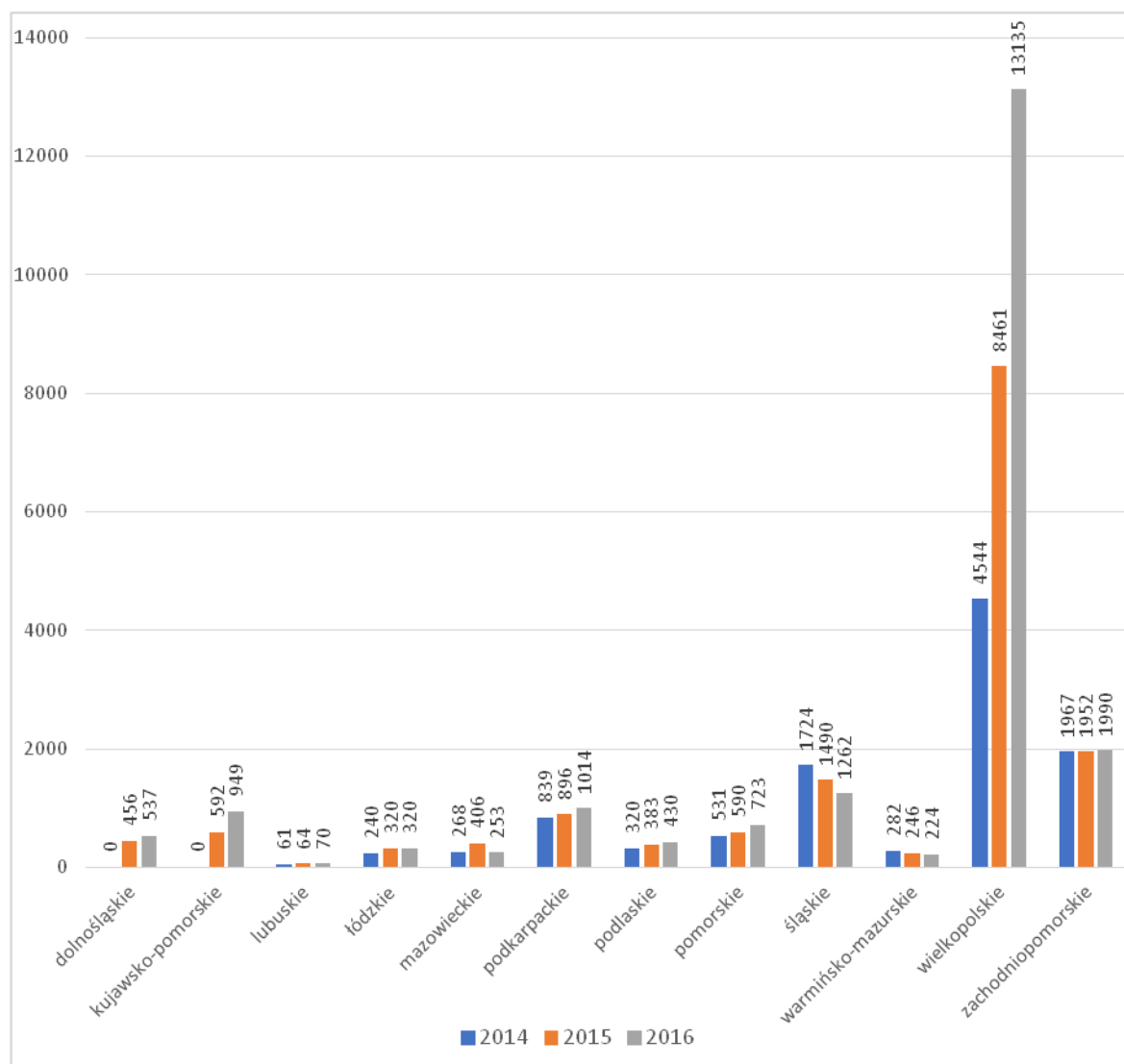


Ryc. 5. Liczba pasażerów (w tys.) w ujęciu województw w latach 2014–2016

Źródło: Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, czerwiec 2017, s. 5.

Jak można zauważyć, najwięcej pasażerów skorzystało z przejazdów kolejami wąskotorowymi w województwach: wielkopolskim, zachodniopomorskim, podkarpackim i kujawsko-pomorskim. Największy wzrost przewozów w 2016 r. w porównaniu z 2015 r. odnotowano w województwie wielkopolskim. Natomiast spadek ilości przewozów kolejami wąskotorowymi zaobserwowano w przypadku województw: łódzkiego, warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego. Duży udział w przewozach, biorąc pod uwagę poszczególne linie kolejowe, miały między innymi: Nadmorska Kolej Wąskotorowa (16,8%), Bieszczadzka Kolej Wąskotorowa (13,8%), Żnińska Kolej Wąskotorowa (11,9%), Pleszewska Kolej Wąskotorowa (10,1%) [*Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei*. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, czerwiec 2017].

Poza działalnością związaną z przewozami organizacje pozarządowe w wielu przypadkach starają się dbać o posiadany tabor oraz linie kolejowe, odnawiają je oraz pozyskują wagony i lokomotywy, które obecnie nie są wykorzystywane. W miarę możliwości starają się wpływać na uruchamianie nowych linii. Świadczą o tym dane dotyczące liczby uruchomionych pociągów w poszczególnych województwach (ryc. 6).



Ryc. 6. Liczba uruchomionych pociągów według województw w latach 2014–2016

Źródło: Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, czerwiec 2017, s. 5.

Z ryc. 6 wynika, że najwięcej pociągów uruchomiono w województwach: wielkopolskim, zachodniopomorskim, śląskim i podkarpackim. Tylko w dwóch województwach odnotowano spadek liczby uruchomionych pociągów – w województwie śląskim i mazowieckim. Duża liczba pociągów kolei wąskotorowych uruchamiana jest w sezonie letnim, kiedy wzrasta ruch turystyczny. Dotyczy to województwa zachodniopomorskiego.

Pomimo wielu pozytywnych działań związanych z popularyzacją kolei wąskotorowych przez organizacje pozarządowe można wskazać bariery hamujące rozwój ich działalności. Za główną przeszkodę należy uznać pojawiające się konflikty pomiędzy miłośnikami kolei a gestorami obiektów, będące wynikiem ludzkich ambicji czy niewłaściwej polityki władz dostrzegających w terenach kolejowych wyłącznie atrakcyjne działki pod zabudowę mieszkaniową, usługową lub przemysłową, z całkowitym pominięciem ich potencjału turystycznego [Ciechański 2017, s. 8].

W niektórych przypadkach jednak organizacje pozarządowe nie do końca są uczciwe i zamiast przeznaczać środki finansowe na rozwój kolei – wykorzystują je w innych celach. Niemniej pamiętać należy, że organizacje podlegające władzom samorządowym są zobligowane do przedstawiania uzyskanych dochodów stosownym organom. Natomiast

organizacje pożytku publicznego są zobowiązane do dostarczania do Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej sprawozdań, następnie udostępnianych publicznie. Przykładami są Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych, Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowych – ich sprawozdania roczne są dostępne na stronie <http://sprawozdaniaopp.mpips.gov.pl/>.

Zakończenie

Zaprezentowane w artykule zagadnienia można podsumować następująco:

- Koleje wąskotorowe mają wielowiekową tradycję, a obecnie należy uznać, iż stanowią cenny produkt turystyczny danego regionu, który może przyczynić się do wzrostu ruchu turystycznego. Niewłaściwe wykorzystanie, a nawet zdewastowanie przez PKP części kolei wąskotorowych z pewnością negatywnie wpłynęło na poszerzenie istniejącego oraz stworzenie nowego produktu turystycznego.
- Za pozytywne działanie Urzędu Transportu Kolejowego należy uznać zniesienie wymogu posiadania licencji na przewozy koleją wąskotorową. Być może zachęci to ich operatorów do tworzenia nowych połączeń i uruchamiania wciąż istniejących, ale zaniedbanych linii.
- Informacje o kolejach wąskotorowych są dostępne – poza własnymi stronami operatorów – na kilku stronach internetowych w całości poświęconych kolejom wąskotorowym, jednak są one niespójne i często nieaktualne. Brakuje kompleksowej bazy kolei wąskotorowych i mapy interaktywnej, o której wspomina Urząd Transportu Kolejowego. Na stronie Urzędu widnieje odpowiedni link, jednak nie można za jego pomocą otworzyć żądanej strony.
- Praktycznie każda z kolei wąskotorowych ma własnego operatora, w żadnym z analizowanych przypadków jeden operator nie zajmował się kilkoma kolejami.
- Pozytywnie ocenić należy działania organizacji pozarządowych występujących w charakterze operatorów. Organizacje pozarządowe jako operatorzy kolei wąskotorowych starają się aktywnie zachęcać do korzystania z przygotowanej oferty. Poza działalnością związaną z obsługą taboru i infrastruktury oraz przewozem turystów starają się aktywizować także poprzez udział w imprezach lokalnych. W ten sposób promują nie tylko przejazdy koleją, ale też informują o innych obiektach turystycznych czy bazie gastronomicznej i noclegowej, podkreślając atrakcyjność całego regionu.
- Widoczny jest wzrost zainteresowania kolejami wąskotorowymi, potwierdzony danymi ilościowymi.
- Pozytywnie należy ocenić dostęp do informacji o poszczególnych kolejach wąskotorowych za pośrednictwem stron internetowych.
- Przyznawane nagrody potwierdzają znaczenie i efektywność działań podejmowanych przez organizacje pozarządowe jako operatorów kolei wąskotorowych.

Reasumując, można stwierdzić, że na działania podejmowane przez organizacje pozarządowe występujące w charakterze operatorów kolei wąskotorowych wpływają nie tylko przewidywane korzyści materialne, ale także pasja, utożsamianie się z regionem i chęć oferowania turystom jego unikatowych dóbr. Odnosząc się do postawionych we wstępie artykułu pytań, można stwierdzić, że podejmowane działania przynoszą efekt w postaci wzrostu przewiezionych pasażerów.

Bibliografia

- Bąk M., Kaczmarczyk J., 2013, *Turystyczne wykorzystanie kolei wąskotorowej w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 1
- Ciechański A., 2007, *Rynek pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce*. Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIV, Warszawa–Rzeszów
- Ciechański A., 2017, *Dziedzictwo kulturowe kolei wąskotorowych w turystyce – szanse i zagrożenia. Dokonania polskie na tle doświadczeń krajów ościennych*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 1
- Dołowy A., 2007, *Wykorzystanie funduszy unijnych dla finansowania przedsięwzięć infrastruktury turystycznej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 465, Ekonomiczne Problemy Turystyki nr 8, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin
- Dziedzic E., 1998, *Obszar recepcji turystycznej jako przedmiot zarządzania strategicznego*, Monografie i Opracowania nr 442, SGH, Warszawa
- Filipiak B., Ruszała J., 2009, *Instytucje otoczenia biznesu. Rozwój, wsparcie, instrumenty*, Difin
- Gądek-Hawlena T., 2015, *Działania organizacji pozarządowych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego*, „Logistyka”, nr 3, CD2
- Gliński P., 2006, *Style działań organizacji pozarządowych w Polsce. Grupy interesu czy pożytku publicznego?*, Wydawnictwo IFiS PAN, Warszawa
- Gołembski G. (red.), 2002, *Kompedium wiedzy o turystyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa–Poznań
- Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2002, *Produkt turystyczny*, „Turystyka i Hotelarstwo”, nr 1, Wyższa Szkoła Turystyki i Hotelarstwa w Łodzi, Łódź
- Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei*. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, czerwiec 2017
- Kondycja sektora organizacji pozarządowych w Polsce 2015. Raport z badań*, 2016, Stowarzyszenie Klon/Jawor. Badania Stowarzyszenia Klon/Jawor, Warszawa
- Leś E., 2013, *Organizacje non profit w nowej polityce społecznej w Polsce na tle europejskim*, Instytut Polityki Społecznej Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa
- Lijewski T., 1996, *Koleje polskie po 150 latach*. „Geografia w szkole”, styczeń/luty, Wydawnictwo Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa
- Majewski J., 2000, *Koleje wąskotorowe w układach lokalnych*, „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 4 (4)
- Meyer B., 2007, *Zagospodarowanie turystyczne w procesie kreowania produktu turystycznego obszaru (na przykładzie pól golfowych w województwie zachodniopomorskim)*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 465, Ekonomiczne Problemy Turystyki nr 8, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin
- Middelton V.T.C., 1996, *Marketing w turystyce*, Polska Agencja Promocji i Turystyki, Warszawa
- Panasiuk A. (red.), 2008, *Gospodarka turystyczna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
- Różycki P., Strzelecki D., 2009, *Koleje wąskotorowe w Polsce jako atrakcja turystyczna*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Przymierza Rodzin w Warszawie. Seria Geograficzno-Turystyczna. Zeszyt nr 2, Warszawa
- Rygiel Z., 2002, *Bieszczadzkie koleje leśne*, Oficyna Wydawnicza APLA, Krosno
- Schmidt J., 2012, *Rozwój organizacji pozarządowych. Teoria i praktyka*, Sedno Wydawnictwo Akademickie, Warszawa
- Taylor Z., Ciechański A., 2011, *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II*, „Przegląd Geograficzny”, 83, 2
- Wodejko S., 1998, *Ekonomiczne podstawy turystyki*, WSHiP, Warszawa
- Yaziji M., Doh J., 2011, *Organizacje pozarządowe a korporacje*, PWE, Warszawa

Adresy stron internetowych

- <http://600mm.pl/opis-trasy/> [17.06.2017]
- <http://agroturystyka.powiatlomzynski.pl/index.php?wiad=22> [18.06.2017]
- <http://esanok.pl/tag/127-tys-pasazerow> [18.06.2017]
- <http://kolej.darlex.pl/kolejki-waskotorowe> [17.06.2017]
- <http://kolejka.bieszczady.pl/> [17.06.2017]

<http://kolejowa.turystyka.pl/turystyka-kolejowa/kolej-waskotorowa/koszalinska-kolej-waskotorowa>
[17.06.2017]
http://kolejrogowska.pl/?page_id=5392 [17.06.2017]
<http://mkw.e-sochaczew.pl/media/index.php?MediumID=188> [17.06.2017]
<http://muzeumznin.pl/pl/contents/116> [17.06.2017]
<http://sgkw.eu/category/aktualnosci/> [17.06.2017]
<http://waskotorowka.parkslaski.pl/> [17.06.2017]
<https://kolejzulawska.pl/> [17.06.2017]
<https://kolejzulawska.pl/> [18.06.2017]
<https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/30169/waskotorowki-bez-licencji.html> [16.06.2017]
Kisiel A., *Zabytki techniki w Polsce. Koleje wąskotorowe*,
http://nimosz.pl/upload/wydawnictwa/cenne_bezcenne_utracone/2010_3/Strony_38-40_zabytki_techniki.pdf [16.06.2017]
www.ciuchcia.eu/ [17.06.2017]
www.hajnowka.bialystok.lasy.gov.pl/waskotorowe-kolejki-lesne#.WUWVXWjyJIU [17.06.2017]
www.koleje.wask.pl/koleje.php?rodz=2 [17.06.2017]
www.kolejka.smigiel.pl/ [17.06.2017]
www.kolejka.smigiel.pl/; <http://ciuchcia-sroda.pl/?id=1&str=16&lang=pl> [17.06.2017]
www.kolejkarudy.pl/site/index/3-historia-kolejki.html [17.06.2017]
www.nadwislanskakolejka.pl/strona/historia [17.06.2017]
www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/udany-rok-zulawskiej-kolei-dojazdowej-79634.html
[18.06.2017]

Non-governmental organizations activities for tourism development on the example of narrow gauge railway in Poland

Keywords: narrow-gauge railways, non-governmental organizations, tourism

Abstract: Narrow-gauge railways in Poland can contribute to the increase of tourist attractiveness of a region in many ways. Their use should be of universal character which means that apart from transport role they play one should take into account their participation in local events or the diversification of the services offered. Most often, in Poland the railways narrow-gauge operators there are non-governmental organizations, the activity of which is motivated not with the desire to make some profit, but it results from passion, in this case, passion for the train, or with the desire to affect the development of the given region. In the article the stages of transformations of narrow-gauge railways in Poland were characterized as well as the activity of foundations and associations acting as operators of narrow-gauge railways.