

Preferencje i częstotliwość podróżowania mieszkańców Białegostoku transportem kolejowym. Badanie pilotażowe

Katarzyna Ferenc

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, studentka
e-mail: katarzyna.ferenc.92@gmail.com

Danuta Szpilko

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Turystyki i Rekreacji
e-mail: d.szpilko@pb.edu.pl

DOI: 10.12846/j.em.2013.03.04

Streszczenie

Nieodłącznym elementem związanym z rozwojem cywilizacji jest potrzeba przemieszczania się osób do miejsc znajdujących się poza ich codziennym otoczeniem. Zwiększający się ruch pasażerski w coraz większym stopniu wymaga zwrócenia uwagi na kwestie związane z transportem. W lądowym transporcie pasażerskim ważne miejsce przypada kolei. Należy jednak podkreślić, że nie odgrywa ona już tak istotnej roli w obsłudze ruchu pasażerskiego, jak w XIX i na początku XX wieku. Wiąże się to nie tylko z konkurencją ze strony innych środków transportu, ale także z ograniczeniami infrastrukturalnymi (Kurek, 2008).

Celem niniejszego opracowania jest stworzenie podstaw do wstępnej analizy preferencji i częstotliwości korzystania z usług pasażerskiego transportu kolejowego przez mieszkańców Białegostoku oraz weryfikacja poprawności zastosowanego narzędzia badawczego. Wyniki przeprowadzonego badania pilotażowego wskazują, iż ½ respondentów z usług transportu kolejowego korzysta od 1 do 5 razy w roku. Tylko 12% badanych bardzo często lub często wykorzystuje kolej w celu dojazdu do szkoły lub uczelni, a 11% w trakcie wyjazdów służbowych. W trakcie podróży związanych z czasem wolnym niemal połowa ankietowanych w ogóle nie korzysta z usług transportu kolejowego. Respondenci w większości preferują podróż koleją w 2 klasie, w przedziałach dla niepalących. Najczęściej podróżują Tanimi Liniami Kolejowymi (TLK), a najrzadziej połączeniami EuroCity, Express, Regional Express oraz Express InterCity. Na podróż koleją wydają do 300 zł rocznie.

Słowa kluczowe

pasażerski transport kolejowy, preferencje i częstotliwość podróżowania

Wstęp

Ważną rolę w rozwoju transportu pasażerskiego odegrał transport kolejowy. Odznaczał się on zawsze dużą zdolnością przewozową i niską ceną świadczonych usług (Gaworecki, 2000). Dzięki takim zaletom, jak bezpieczeństwo, komfort, szybkość, powszechność i regularność, kolej stała się najbardziej uniwersalnym środkiem transportu (Panasiuk, 2007). W drugiej połowie XX wieku w krajach rozwiniętych transport kolejowy zaczął ustępować miejsca komunikacji autobusowej i lotniczej. Pociągi przegrywały także rywalizację z samochodem osobowym. Jednakże obecnie nowoczesne i szybkie pociągi zyskują zainteresowanie podróżnych (Kruczek, 2010).

Do głównych zalet transportu kolejowego z punktu widzenia obsługi podróżnych należą: komfort podróży (również w podróżach odbywanych nocą), duże bezpieczeństwo (niska wypadkowość) i stosunkowo atrakcyjny koszt przejazdu, związany z systemem zniżek, zwłaszcza dla młodzieży i osób w wieku emerytalnym. W ostatnich latach atutem kolei staje się również prędkość. Kolej na krótszych dystansach staje się konkurencyjna nawet w stosunku do transportu lotniczego (Kurek, 2007).

Niestety, w Polsce dostosowanie usług transportu kolejowego do preferencji podróżnych nadal jest na niskim poziomie. Również większość polskiego taboru kolejowego nie spełnia europejskich standardów i wymaga wymiany bądź ciągłej modernizacji. Brakuje także środków finansowych na zakup superszybkich, nowoczesnych pociągów typu: Pendolino, TGV, ICE, które kursują w innych państwach europejskich (Bosiacki, Śniadek, 2004).

1. Przegląd literatury

Tematyka badań preferencji i częstotliwości korzystania z usług pasażerskiego transportu kolejowego jest niedostatecznie rozpoznana na gruncie polskiej nauki. W dostępnej literaturze zagadnienie to jest analizowane w niewielkim stopniu w kontekście jakości usług transportu kolejowego. Problematykę tą podejmują w swoich publikacjach: J. Toruński (2009), A. Mężyk, S. Zamkowska (2003), A. Panasiuk (2007). Tematyce jakości transportu kolejowego jest poświęcony także artykuł I. Okraśińskiej (2011), w którym przedstawiono wyniki badań przeprowadzonych wśród mieszkańców województwa pomorskiego w 2009 roku.

W raportach *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce*, przygotowywanych corocznie przez Departament Regulacji Transportu Kolejowego funkcjonujący w strukturze Urzędu Transportu Kolejowego, również pojawiają się elementy

dotyczące jakości usług transportu kolejowego oraz informacje w zakresie polskiej infrastruktury kolejowej (UTK, 2012). Urząd Transportu Kolejowego prowadzi także badania z wykorzystaniem elektronicznego formularza zamieszczonego na stronie internetowej www.pasazer.info.pl, mające na celu poznanie opinii pasażerów na temat jakości podróży koleją.

We wskazanych publikacjach pojawiają się jedynie wzmianki odnoszące się do tematu podjętego przez autorki. Brak jest kompleksowych opracowań, w tym badań, traktujących o preferencjach i częstotliwości podróżowania koleją, które są tak ważne przede wszystkim ze względu na konieczność ich znajomości przy przygotowaniu profesjonalnej oferty dla poszczególnych grup docelowych. Samo poznanie opinii podróżnych o jakości i poziomie ich zadowolenia ze świadczonych usług nie wystarczy do opracowania ofert zaspakajających potrzeby i uwzględniających preferencje usługobiorców.

2. Metoda badań

Celem niniejszego opracowania jest stworzenie podstaw do wstępnej analizy preferencji i częstotliwości korzystania z usług pasażerskiego transportu kolejowego przez mieszkańców Białegostoku oraz weryfikacja poprawności zastosowanego narzędzia badawczego.

Badanie przeprowadziły autorki artykułu przy pomocy studentów kierunku turystyka i rekreacja Wydziału Zarządzania Politechniki Białostockiej, w terminie od maja 2011 roku do marca 2012 roku. Respondentów dobrano losowo.

Jako metodę badań przyjęto sondaż diagnostyczny oparty na autorskim kwestionariuszu ankiety. Składał się on z 19 elementów, wśród których znalazły się pytania otwarte i zamknięte z wyborem pojedynczym oraz wielokrotnym ograniczonym oraz metryczka dotycząca płci, wieku, wykształcenia i aktywności zawodowej respondentów (Stupnicki, 2003). Do analizy zebranych danych wykorzystane zostały metody statystyki opisowej.

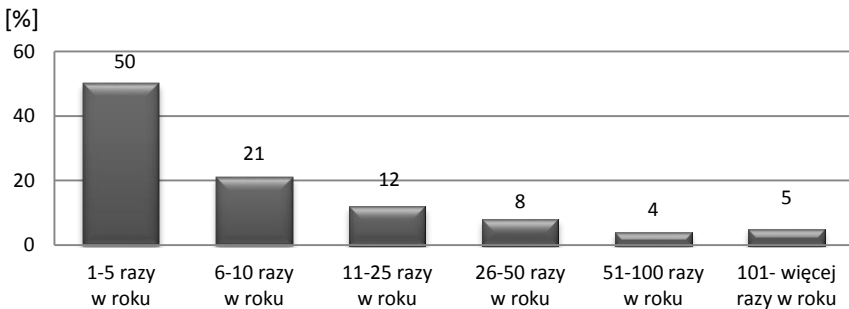
Badanie przeprowadzono wśród 327 osób powyżej 15 roku życia zamieszkujących miasto Białystok. W strukturze badanych kobiety stanowiły 57%, a mężczyźni 43%. Wśród respondentów najliczniejszą grupę tworzyły osoby w wieku 15-24 lata - 44%. Ankietowani w wieku 25-44 lata stanowili 39%, a w wieku 45-60 lat - 15%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby powyżej 60 roku życia - 2%.

Badanie miało charakter pilotażowy, stanowiąc przy tym przyczynek do przeprowadzenia ich na reprezentatywnej grupie białostoczan, z uwzględnieniem odpowiednich proporcji w odniesieniu do wieku i płci badanych. W przyszłości przy

przeprowadzeniu właściwego badania, reprezentatywna grupa, według autorek, powinna obejmować 1000 osób powyżej 15 roku życia, z czego zgodnie ze strukturą płci mieszkańców Białegostoku 46% powinni stanowić mężczyźni, a 54% kobiety. W odniesieniu do struktury wiekowej w badaniu powinno wziąć udział 15% osób w wieku 15-24 lata, 38% - 25-44 lata, 25% - 45-60 lat oraz 22% powyżej 60 roku życia¹.

3. Wyniki badań

Jak wynika z przeprowadzonych badań pilotażowych, ½ respondentów z usług pasażerskiego transportu kolejowego korzysta od 1 do 5 razy w roku. Od 6 do 10 razy w roku kolejną podróżuje natomiast 21% ankietowanych (rys. 1). Są to zazwyczaj przejazdy okazjonalne związane z odwiedzinami u rodziny i znajomych, wyjazdem na zakupu, jak również w celach *stricte* turystycznych. Powyżej 101 przejazdów rocznie deklaruje natomiast tylko 5% ankietowanych. Są one związane z dojazdami do pracy w przypadku osób aktywnych zawodowo, jak również do szkół w przypadku uczniów i studentów.



Rys. 1. Częstotliwość korzystania respondentów z usług transportu kolejowego w ciągu roku [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

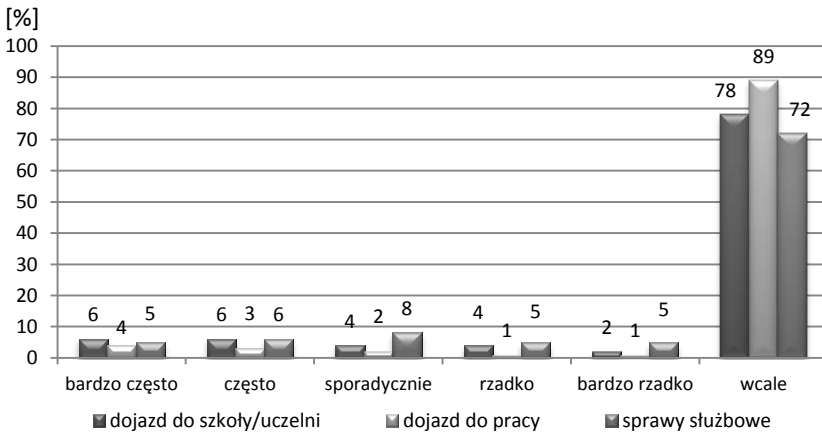
Światowa Organizacja Turystyki (*United Nations World Tourism Organization* – UNWTO) w prowadzonych badaniach statystycznych wyróżnia zasadniczo trzy główne cele podróży: wypoczynek, wizyty u krewnych i znajomych oraz służbowe.

¹ Obliczenia przeprowadzono na podstawie danych demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego dla miasta Białegostoku za 2010 rok.

Aby dokładniej zobrazować strukturę celów wykorzystania pasażerskiego transportu kolejowego autorki wyróżniły: dojazdy do szkoły lub uczelni, dojazdy do pracy, sprawy służbowe, spotkania towarzyskie, odwiedziny krewnych i znajomych oraz przejazdy *stricte* turystyczne.

Po przeprowadzeniu w przyszłości badań na reprezentatywnej grupie mieszkańców Białegostoku, autorki dokonają porównania motywów podróży korzystających z usług PKP do motywów podróży wszystkich podróżujących w podziale stosowanym przez UNWTO. Natomiast w tym wypadku przy badaniach pilotażowych, uważają, iż takie porównanie nie będzie miarodajne i nie wniesie żadnej wartości merytorycznej. Dlatego też w niniejszym artykule uwaga została skupiona na rozpoznaniu częstotliwości wykorzystania transportu kolejowego przez respondentów w ciągu roku w odniesieniu do wskazanych przez autorki celów.

Bardzo często lub często transport kolejowy w celu dojazdu do szkoły lub uczelni wykorzystuje 12% respondentów, a 11% w trakcie wyjazdów służbowych. W trakcie dojazdu do pracy z usług transportu kolejowego często lub bardzo często łącznie korzysta natomiast 7% ankietowanych. W ogóle z przejazdów koleją w wyżej wymienionych celach nie korzysta średnio 80% respondentów. Szczegółowy rozkład odpowiedzi zaprezentowano na rysunku 2.

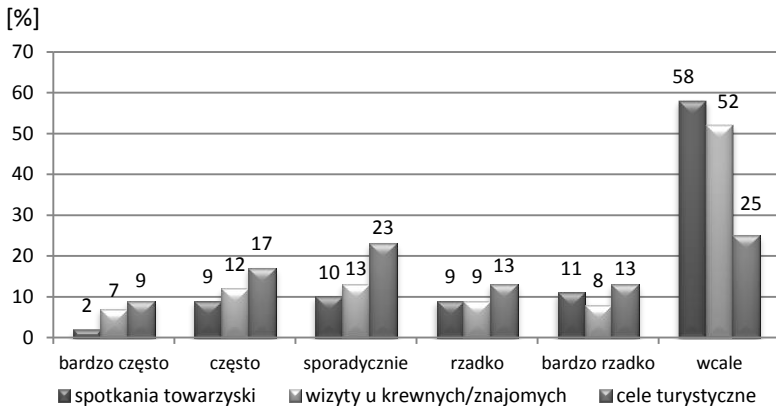


Rys. 2. Częstotliwość wykorzystania transportu kolejowego przez respondentów w ciągu roku w celach zawodowych i edukacyjnych [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

W trakcie podróży w czasie wolnym średnio 45% respondentów w ogóle nie korzysta z usług transportu kolejowego. W przypadku ankietowanych wykorzystujących ten środek przemieszczania się w celach *stricte* turystycznych, często

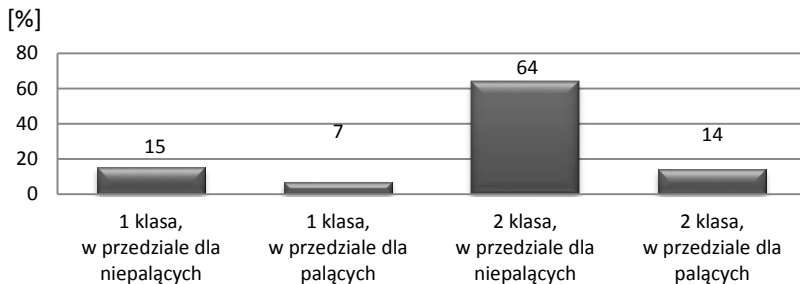
i bardzo często podróżuje 26%. W trakcie podróży do krewnych i znajomych często lub bardzo często z transportu kolejowego korzysta łącznie 19% ankietowanych, a w celu udziału w spotkaniach towarzyskich tylko 11% (rys. 3).



Rys. 3. Częstotliwość korzystania respondentów z usług transportu kolejowego w ciągu roku w celach związanych ze spędzaniem czasu wolnego [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

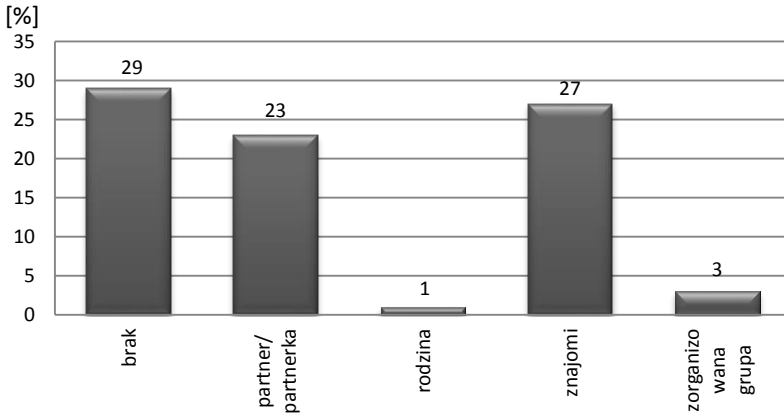
Respondenci najczęściej, bo w 64% wypadków preferują podróż koleją w 2 klasie, w przedziałach dla niepalących. Natomiast najmniej ankietowanych, bo tylko 7%, wskazuje, iż najchętniej korzysta z przedziałów dla osób palących w 1 klasie (rys. 4).



Rys. 4. Preferencje respondentów w stosunku do klasy przedziałów w pociągu [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

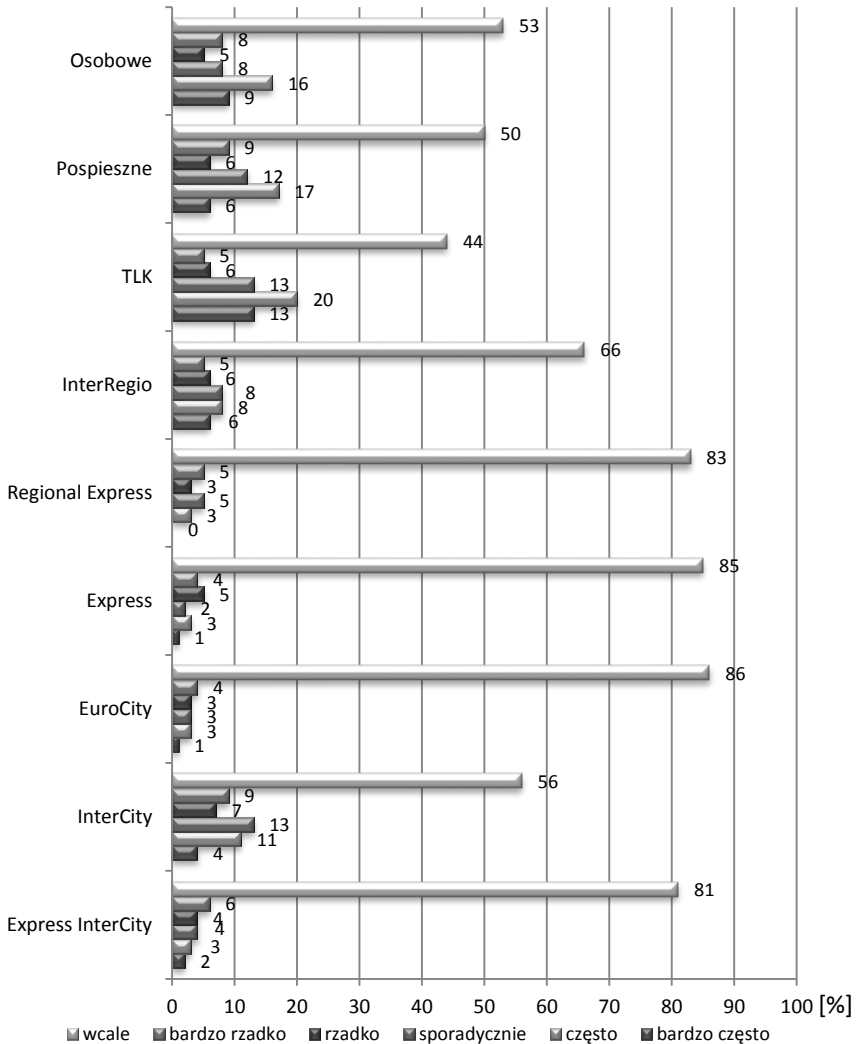
Samotnie koleją podróżuje 29% respondentów. Pozostałym ankietowanym w trakcie przejazdów towarzyszą znajomi – 27% lub partner – 23% (rys. 5). Dość często podróżują również z rodziną (18%).



Rys. 5. Osoby towarzyszące respondentom w trakcie podróży koleją [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

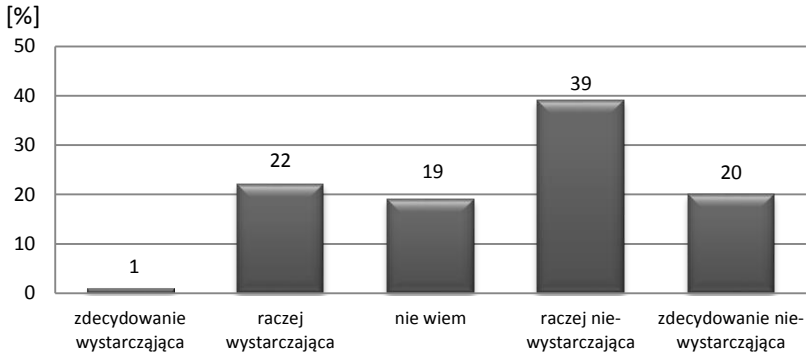
Często i bardzo często Tanimi Liniami Kolejowymi (TLK) podróżuje 33% ankietowanych, 25% - pociągami osobowymi, a połączeniami pospieszными 23%. Najczęściej przez respondentów wykorzystywane są połączenia EuroCity, Express, Regional Express oraz Express InterCity. Z tego typu połączeń nie korzysta w ogóle średnio 84% ankietowanych. Szczegółowy rozkład odpowiedzi zaprezentowano na rysunku 6.



Rys. 6. Częstotliwość wykorzystania przez respondentów poszczególnych typów połączeń kolejowych [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

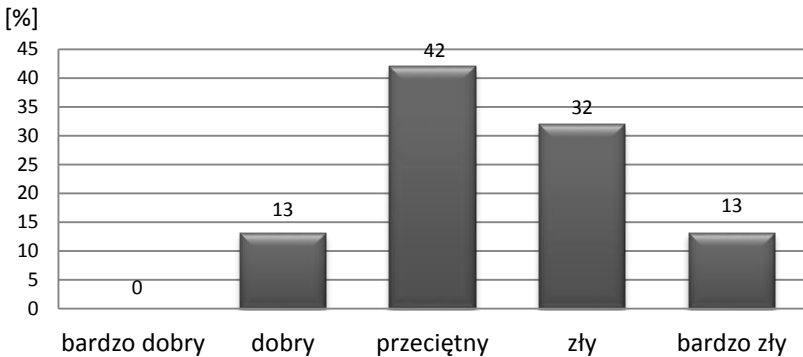
Sieć połączeń kolejowych w opiniach 39% badanych białostoczan jest raczej niewystarczająca, a 20% zdecydowanie niewystarczająca. Tylko 1% ankietowanych stwierdza, iż jest ona zdecydowanie wystarczająca (rys. 7).



Rys. 7. Sieć połączeń kolejowych w Polsce w opiniach respondentów [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Stan taboru kolejowego został oceniony jako przeciętny w przypadku odpowiedzi 42% ankietowanych, a w 32% jako zły. Żaden z ankietowanych nie stwierdził, iż jest on na bardzo dobrym poziomie (rys. 8).

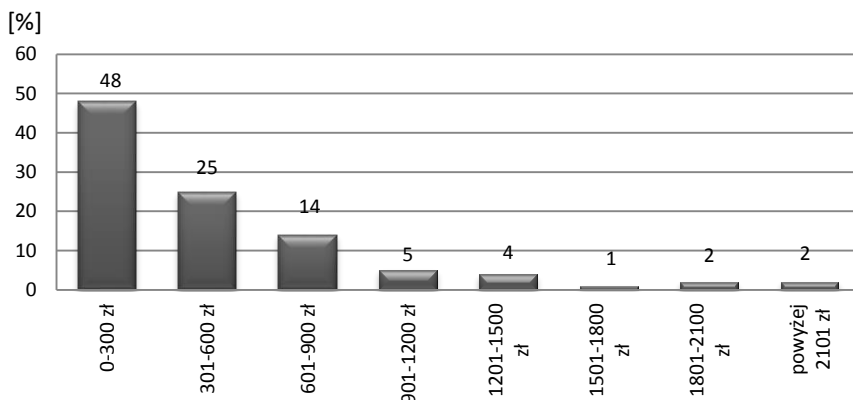


Rys. 8. Stan taboru kolejowego w Polsce w opiniach respondentów [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Większość respondentów, bo aż 48%, na podróżę koleją wydaje do 300 zł rocznie. Pomiędzy 301 a 600 zł na przejazdy koleją przeznaczają 25% ankietowanych.

Kwota ta jest niewielka, ze względu na fakt, iż 50% ankietowanych z usług transportu kolejowego korzysta tylko 1-5 razy w roku. Natomiast kwoty powyżej 2101 zł były wskazywane tylko przez 2% badanych (rys. 9).



Rys. 9. Roczne wydatki respondentów na podróże koleją [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

4. Dyskusja wyników

Analiza problematyki związanej z pasażerskim transportem kolejowym, przeprowadzona na podstawie zagadnień literatury i badań własnych, dała podstawy do sformułowania wniosków. Dotyczą one przede wszystkim częstotliwości i preferencji korzystania z usług transportu kolejowego, opinii o sieci połączeń oraz stanie taboru kolejowego.

Z badań Urzędu Transportu Kolejowego wynika, iż w 2011 roku w Polsce kolej pasażerska przewiozła łączną liczbę 264,5 mln pasażerów. Analiza wyników przewozowych w poszczególnych miesiącach roku zwraca uwagę na charakterystyczne zmiany liczby pasażerów w okresie zimowym i wakacyjnym, które są efektem zmniejszenia liczby uczniów, studentów i osób dojeżdżających do pracy, czego nie rekompensuje wzrost liczby podróży w celach turystycznych. Dynamiczny wzrost liczby pasażerów w październiku to efekt zakończenia okresu urlopowego oraz rozpoczęcia roku akademickiego. Segment przewozów turystycznych w okresie wakacyjnym wpływa natomiast w sposób dominujący na zwiększenie pracy przewozowej, ale wyłącznie w lipcu i sierpniu, co oznacza, że wykorzystanie kolei jako środka transportu we wskazanych miesiącach przy wyjazdach na wypoczynek letni jest znaczące. Uwagę zwraca także duży spadek długości uruchamianych tras pociągów

w okresie wakacyjnym (lipiec, sierpień) o blisko 5%. Należy jednak zaznaczyć, że nie wpływa to na spadek liczby pasażerów i wykonanej pracy przewozowej (UTK, 2012).

Jak wynika z przeprowadzonych przez autorki badań pilotażowych, 50% respondentów z usług pasażerskiego transportu kolejowego korzysta od 1 do 5 razy w roku, a 21% od 6 do 10 razy w roku. Tylko 12% respondentów bardzo często lub często wykorzystuje transport kolejowy w celu dojazdu do szkoły lub uczelni, 11% w trakcie wyjazdów służbowych, a w 7% w trakcie dojazdu do pracy. Co gorsza, średnio 80% respondentów w ogóle nie korzysta z przejazdów koleją w wyżej wymienionych celach. Tak niski poziom wykorzystania, w czasach zwiększających się potrzeb przemieszczania się zdeterminowanych motywami zarobkowymi i edukacyjnymi, wynika przede wszystkim z nieprzystosowania oferty do preferencji podróżnych. Spowodowane jest to zbyt małą liczbą połączeń kolejowych, niedopasowanych pod względem tras, godzin kursowania i czasu przejazdu do potrzeb pasażerów.

W trakcie podróży związanych z czasem wolnym ankietowani średnio w 45% w ogóle nie korzystają z usług transportu kolejowego. Często i bardzo często w celach turystycznych koleją podróżuje 26% badanych, do krewnych i znajomych - 19%, a w celu udziału w spotkaniach towarzyskich tylko 11%. Sytuacja ta jest uwarunkowana nie tylko małą liczbą połączeń kolejowych, ale przede wszystkim brakiem poczucia komfortu i opieki ze strony oferenta podczas podróży. Osoby korzystając z różnorodnych rodzajów transportu, w szczególności w trakcie wyjazdów związanych ze spędzaniem czasu wolnego, preferują wygodę, luksus, profesjonalną obsługę, miłą atmosferę podróży, których to nie doświadczają w codziennym życiu. Wyjazd na urlop, wakacje, do rodziny znajomych, traktują jako czas szczególnie, podczas którego chcą zregenerować siły i odpocząć od codziennych trosk, dlatego też ich wymagania, również w stosunku do środka transportu, znacznie wzrastają. Natomiast powszechnie jest wiadomo, i dodatkowo potwierdzają to opinie badanych, iż stan taboru kolejowego w Polsce jest przeciętny (42%) lub zły (32%). Świadczą tym o również wyniki badań prowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego w 2011 roku. Wynika z nich, iż w dalszym ciągu stan polskiej infrastruktury jest niezadowolający. Na koniec 2011 roku zaledwie 40% linii znajdowało się w stanie dobrym, względem 36,3% w 2010 roku. Pozostała część linii wymagała przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. Około 32% linii znajdowało się w stanie dostatecznym, a 28% w stanie niezadowolającym. Niestety stan infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozową pociągów pasażerskich, która obecnie jest dużo niższa niż w większości krajów europejskich. W dalszym ciągu polska infrastruktura kolejowa nie umożliwia realizacji

przewozów z prędkością przekraczającą 160 km/h (UTK, 2012). Konsekwencją takiego stanu infrastruktury jest niemożność przygotowania oferty, która w pełni odpowiadałaby współczesnym potrzebom i preferencjom pasażerów.

Respondenci w 64% wypadków preferują podróż koleją w 2 klasie, w przedziałach dla niepalących. Najczęściej podróżują Tanimi Liniami Kolejowymi (TLK), połączeniami pospiesznymi i osobowymi, a najrzadziej połączeniami EuroCity, Express, Regional Express oraz Express InterCity, co potwierdzają również wyniki badania przeprowadzonego w 2011 roku przez Urząd Transportu Kolejowego. Wskazuje ono, iż największy udział według liczby podróżnych posiadają przewozy wojewódzkie - 79,2% wszystkich zrealizowanych przejazdów transportem kolejowym oraz międzywojewódzkie (osobowe i pospieszne) - 19,1%. Natomiast udział EuroNight i EuroCity w tej liczbie to niespełna 0,46% (UTK, 2012).

Prezentowana sytuacja jest spowodowana dwoma czynnikami. Po pierwsze, ceny biletów kolejowych są wygórowane w stosunku do jakości świadczonych usług, co potwierdzają przeprowadzone badania wśród mieszkańców Białegostoku (Szpilko, 2012). Pasażerowie nie podróżują w przedziałach pierwszej klasy, przede wszystkim ze względu na to, iż niewiele się one różnią od przedziałów drugiej klasy. Poza tym, oprócz zapewnionego miejsca siedzącego w przedziale, pasażer klasy pierwszej nie otrzymuje nic więcej. W przedziałach nie ma nawet podłączenia do sieci elektrycznej, co podkreślają jako ogromny mankament osoby podróżujące w celach służbowych, gdyż nie mogą w trakcie długiej podróży pracować z wykorzystaniem sprzętów komputerowych.

Sytuację tę dodatkowo potwierdzają dane statystyczne Urzędu Transportu Kolejowego, według których pomimo utrzymania w latach 2007-2011 podobnego poziomu przewozów w segmencie ekonomicznym, przewozy w pociągach InterCity notują od 2007 roku dynamiczny spadek, który wyniósł według liczby pasażerów ponad 41%. Głównym czynnikiem wpływającym na popyt w tym segmencie rynku jest relacja ceny (która jest dwukrotnie wyższa od przewozów ekonomicznych) do czasu przejazdu (zbliżony w obu segmentach) z jednoczesną dużą elastycznością względem komfortu podróży pociągiem (UTK, 2012).

Drugim czynnikiem wpływającym na istniejącą sytuację jest mała liczba połączeń kolejowych typu EuroCity, Express, Regional Express oraz Express InterCity, które przy wyższej cenie biletu oferują również nieco wyższy poziom usług. Powoduje to, iż osoby mogące pozwolić sobie na podróż o wyższym standardzie, nie są w stanie z niej skorzystać, ze względu na brak odpowiedniej trasy czy też nieodpowiednie godziny kursowania pociągu.

Podsumowanie

Nie tylko poznanie opinii pasażerów na temat jakości usług transportu kolejowego, ale przede wszystkim poznanie preferencji i częstotliwości wykorzystania transportu kolejowego przez mieszkańców danego regionu, ma istotne znaczenie i duży wpływ na przygotowanie odpowiedniej oferty, spełniającej wymagania i zaspakajającej ich potrzeby. Obecnie w wielu przypadkach oferta ta jest przygotowywana na podstawie liczby sprzedanych biletów na poszczególne typy połączeń i trasy. Wciąż są likwidowane nierentowne połączenia, w miejscu których, niestety, nie powstają nowe, odpowiadające potrzebom pasażerów. Aby zmienić obecną niekorzystną sytuację, zarządzający spółkami PKP i władze publiczne powinny rozpocząć wdrażanie procesów zmierzających do unowocześnienia taboru kolejowego oraz przygotowania ofert odpowiadających, zmieniającym się z biegiem czasu, potrzebom i preferencjom podróżnych (Gierałtowska i in., 2013).

Urząd Transportu Kolejowego w przygotowanym raporcie na temat funkcjonowania rynku transportu kolejowego w Polsce w 2011 roku jako największy problem mającym istotny wpływ na rozwój polskiego transportu kolejowego wskazuje niezadawalający stan infrastruktury, będący wynikiem wieloletniego niedofinansowania, co w konsekwencji doprowadziło do znaczącej marginalizacji przewozów pasażerskich względem pozostałych gałęzi transportu. Brak odpowiednich inwestycji taborowych i pogarszający się stan techniczny używanych pojazdów powoduje, że oferowane usługi znacznie odbiegają od standardów europejskich. Należy podkreślić, że pomimo nieznacznej poprawy infrastruktury kolejowej w 2011 roku, w dalszym ciągu 60% linii kolejowych wymaga przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji (UTK, 2012). Podjęcie działań naprawczych umożliwiłoby zaspokojenie potrzeb różnorodnych grup klientów na wyższym poziomie, poprzez co z usług transportu kolejowego z roku na rok korzystałoby więcej pasażerów.

Opierając się na wynikach badań pilotażowych należy stwierdzić, że prowadzenie dalszych badań w zakresie preferencji podróżnych, a następnie ich uwzględnienie przy projektowaniu ofert przejazdów, może przynieść znaczne korzyści dla obu stron. Podróżni otrzymają usługi, których oczekują, natomiast oferenci uzyskają znaczne zyski, dzięki którym będą mogli modernizować tabor kolejowy i w dalszym ciągu udoskonalać i rozbudowywać ofertę usług pasażerskiego transportu kolejowego.

Literatura

1. Bosiacki S., Śniadek J. (2004), *Metodyka i technika obsługi ruchu turystycznego*, Akademia Wychowania Fizycznego im. Eugeniusza Piaseckiego w Poznaniu, Poznań
2. Gaworecki W.W. (2000), *Turystyka*, PWE, Warszawa
3. Gierałtowska M., Golubiewska P., Szpilko D. (2013), *Preferencje turystyczne mieszkańców Białegostoku*, *Ekonomia i Zarządzanie* 5 (1)
4. Kruczek Z. (red.), (2010), *Obsługa ruchu turystycznego*, Proksenia, Kraków
5. Kurek W. (2008), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
6. Mężyk A., Zamkowska S. (2003), *Nowa jakość podróży szansą dla kolei*, *Przegląd Komunikacyjny* 58
7. Okraśńska I. (2011), *Badanie jakości usług w transporcie kolejowym*, *Infrastruktura Transportu* 1
8. Panasiuk A. (red.), (2007), *Jakość usług turystycznych*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin.
9. Szpilko D. (2012), *Jakość usług pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w opiniach mieszkańców Białegostoku*, w: Jalinik M., Ziółkowski R. (red.), *Rynek usług turystycznych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok
10. Toruński J. (2009), *Jakość usług transportowych w przewozach pasażerskich*, *Zeszyty Naukowe Akademii Podlaskiej w Siedlcach*, Seria: Administracja i Zarządzanie 82
11. UTK – Urząd Transportu Kolejowego (2012), *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2011 r.*, Departament Regulacji Transportu Kolejowego, Warszawa

Preferences and frequency of travel of the inhabitants of Białystok with the use of railway transport. The pilot studies

Abstract

An indispensable element associated with civilization development is the need to move people to destinations outside their everyday environment. From year to year, the increasingly escalating passenger traffic requires attention to transport issues. Rail transport constitutes an important part of the land passenger transport. It should be noted, however, that does not play quite as an important role in handling passenger traffic, as in the nineteenth and early twentieth century. This is connected not only with the competition from the other modes of transport, but also with infrastructure limitations (Kurek, 2008).

The purpose of this article is to establish the basis for a preliminary analyze the preferences and the frequency of using passenger rail services by the residents of Białystok and verification of the used research tool. The main method applied in the conducted research was a diagnostic survey, carried out using a questionnaire technique among the inhabitants of Białystok. Results of the research show that half of the respondents use the passenger railway transport from 1 to 5 times a year. Only 12% of subjects very often or often use the railway in order to travel to school or college and 11% while traveling on business. During the travels relating to leisure time, almost half of respondents do not use the services of the railway transport at all. Most respondents prefer traveling by train in 2nd class, in non-smoking compartments. The respondents most often use Cheap Railway Lines (TLK), and are least likely to use connections operated by EuroCity, Express, Regional Express and Intercity Express. Also, most of them spend up to PLN 300 per year on travelling by train.

Keywords

passenger railway transport, preferences and frequency of travel