

**ANDRZEJEWSKA Sylwia, KAMYSZEK Kamila,
MERKISZ-GURANOWSKA Agnieszka**

IDENTYFIKACJA CZYNNIKÓW DETERMINUJĄCYCH ATRAKCYJNOŚĆ ŚRODKÓW TRANSPORTU

Streszczenie

Pasażerowie przed podróżą często stoją przed dylematem jaki środek transportu wybrać. Przy wyborze kierują się wieloma kryteriami, między innymi w zależności od swoich upodobań czy towarzystwa w jakim podróżują. Tematem referatu jest identyfikacja czynników wpływających na atrakcyjność środków transportu, a co za tym idzie kryteriów którymi kierują się pasażerowie przy wyborze danego środka transportu. W pierwszej części zdefiniowano atrakcyjność środków transportu. Następnie opisano jakie czynniki mają wpływ na wybór danego środka transportu przez pasażerów oraz scharakteryzowano poszczególne czynniki.

WSTĘP

Od zarania dziejów ludzie dążą do zaspokojenia potrzeb transportowych. Potrzeby transportowe, czyli „potencjalne oferty przemieszczania osób i ładunków w danym czasie i miejscu oraz na określoną odległość, które zgłasza człowiek oraz gospodarka narodowa” [19] wynikają z różnego rozmieszczenia ludzi na świecie, a także zasobów niezbędnych do ich przetrwania i funkcjonowania. Istnieje wiele źródeł potrzeb transportowych. Ludzie zaczęli się przemieszczać w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb fizjologicznych (pożywienia, wody, schronienia). Obecnie natomiast przyświecają temu m.in. cele polityczne, militarne, handlowe, rozwoju wiedzy, jak i społeczne i kulturalne. Wynika z tego, że potrzeba przemieszczania zrodziła się z dążenia człowieka do zaspokojenia innych potrzeb.

Zaspokajanie potrzeb transportowych sprzyja wzrostowi gospodarce, a co za tym idzie bogaceniu się społeczeństwa, poprzez: wzrost mobilności ludności, rozwój gospodarki światowej, międzynarodowego podziału pracy, rozwój procesów globalizacyjnych i integracyjnych gospodarki i społeczeństwa, wzrost ilości i zakresu informacji przepływających w społeczeństwie gospodarującym, wzrost powszechnego zapotrzebowania na różne formy zagospodarowania czasu wolnego, rozpowszechnianie wiedzy w zakresie zapewnienia i możliwości realizacji określonych wartości [15]. Uzasadnione jest więc dążenie do rozwoju transportu i zwiększania jakości oferowanych usług.

Wraz z coraz większym i szybszym rozwojem transportu, a także oferowanych na rynku usług transportowych, zmianie ulegają oczekiwania wobec firm transportowych. Obecnie pasażerowie posiadają kilka, kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt ofert transportowych na trasie z punktu A do B. Każdy pasażer kieruje się jednak indywidualnymi przesłankami przy wyborze środka transportu na danym odcinku. W niniejszym artykule zidentyfikowano i opisano kryteria, którymi kierują się pasażerowie przy wyborze danego środka transportu.

1. ATRAKCYJNOŚĆ ŚRODKÓW TRANSPORTU

Według internetowego słownika Wiktionary atrakcyjność jest to „wzbudzenie zainteresowania wyglądem, stylem, ogółem właściwości” [11]. Atrakcyjność zgodnie ze Słownikiem języka polskiego pod redakcją W. Doroszewskiego rozumiana jest jako „siła pociągająca, właściwość tego co jest atrakcyjne” [2]. Do synonimów słowa atrakcyjność zalicza się natomiast: urok, wdzięk, czar, krasa, piękno, uroda a także walory, konkurencyjność [13].

Zgodnie z zacytowanymi wyżej definicjami, atrakcyjność środka transportu możemy rozumieć jako zalety, walory danego środka transportu, które wyróżniają go spośród innych środków, spełniają nasze oczekiwania i wymagania i dlatego wybieramy go w celu przemieszczania się.

Transport pasażerów jest możliwy poprzez zastosowanie różnych środków transportu, czyli maszyn lub istot żywych, które służą do przemieszczania się. Istnieje wiele podziałów środków transportu. Najbardziej popularny jest podział z uwagi na zasięg (środki transportu bliskiego i dalekiego).

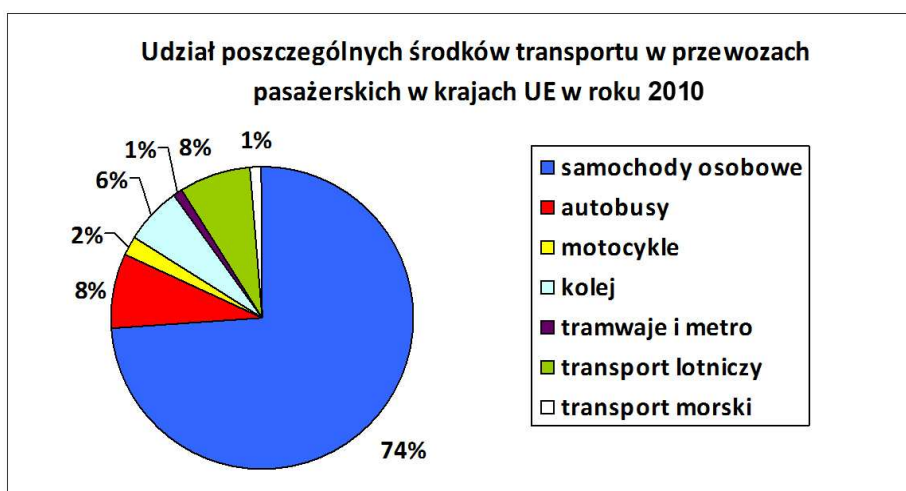
Do środków transportu dalekiego (zewnętrznego) zalicza się [9]:

- a) środki transportu lądowego:
 - pojazdy szynowe (np. pociągi, drezyny),
 - pojazdy samochodowe (np. samochody osobowe, ciężarowe, autobusy),
- b) środki transportu wodnego:
 - śródlądowego,
 - morskiego,
- c) środki transportu lotniczego (np. samoloty, śmigłowce),
- d) środki transportu specjalnego (poduszkowce, amfibie).

W ramach środków transportu bliskiego (wewnętrznego) wyróżnia się natomiast:

- a) urządzenia dźwigowe (dźwignice),
- b) urządzenia transportowe (wózki i przenośniki).

W 2010 roku największy udział w przewozach pasażerskich w krajach UE miały samochody osobowe (74%). W ramach pozostałych 26% udziałów pasażerowie najczęściej podróżowali autobusami (8%), środkami transportu lotniczego (8%) oraz koleją (6%). Najrzadziej pasażerowie przemieszczali się środkami transportu morskiego, motocyklami oraz tramwajami i metrem. Wynika z tego, że najbardziej popularnym środkiem z wymienionych jest samochód [4].



Rys. 1. Udział środków transportu w przewozach pasażerskich w krajach UE w roku 2010
Źródło: [4]

Co jednak sprawia, że to właśnie samochód jest najbardziej atrakcyjnym środkiem transportu dla pasażerów? Jakie czynniki wpływają na to, który ze środków transportu jest najczęściej wybierany?

2. IDENTYFIKACJA KRYTERIÓW WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

Pasażerowie przy wyborze środka transportu kierują się indywidualnymi potrzebami i kryteriami. Każdy człowiek ma bowiem inne oczekiwania i wymagania, które wynikają z jego dotychczasowych doświadczeń, statusu majątkowego, wieku, trybu życia, celu podróży itp. Dużą rolę w procesie wyboru odgrywa także osobowość człowieka, czyli „całość stałych cech psychicznych i mechanizmów wewnętrznych regulujących zachowanie człowieka” [7]. Osobowość definiowana jest także jako „zespół psychologicznych mechanizmów: np. tożsamość, mentalność, potrzeby, postawy, inteligencja, uznawane wartości, które powodują, że człowiek jest zdolny do kierowania własnym życiem, a jego zachowania są zorganizowane i względnie stałe” [10]. Ludzkie zachowania sterowane są więc za pomocą wewnętrznych, indywidualnych mechanizmów. Możliwy jest jednak podział pasażerów na grupy, które posiadają podobne upodobania i potrzeby, np. ludzie starsi, studenci, klienci biznesowi, rodzina z dziećmi. Zastosowanie tego podziału umożliwi zidentyfikowanie i usystematyzowanie kryteriów, którymi kierują się pasażerowie przy wyborze środka transportu.

Każdy ze środków transportu oferuje na rynku usługi różniące się profilem jakościowym oraz ceną. Ważne jest by wybór określonego środka transportu wiązał się z jak największą liczbą korzyści dla użytkownika transportu. Podstawą wyboru danego środka transportu dla wielu pasażerów jest czas oraz koszt podróży. Dla klienta biznesowego ważny jest również komfort podróży, czyli: cisza, spokój, możliwość odpoczynku, podłączenia laptopa, odpowiednia klimatyzacja, możliwość zjedzenia posiłku, wygodne siedzenie itp. Ważne jest również, by plan podróży był względnie stały, a połączenia cały czas dostępne. Dużym atutem będzie również możliwość wyboru połączenia. Dla klienta biznesowego istotne jest również, by środek transportu, którym będzie podróżował był w jak największym stopniu wystarczalny – co oznacza brak konieczności korzystania z innych środków transportu lub łatwy dostęp np. do taksówek.

Turysta stojący przed problemem wyboru środka transportu weźmie pod uwagę cel i rodzaj podróży turystycznej (cele: wypoczynkowe, służbowe, zdrowotne, religijne; planowany czas pobytu – podróż krótko i długoterminowa), jakość danego środka transportu (m.in. szybkość, komfort podróży, bezpieczeństwo, niezależność/wystarczalność - brak konieczności korzystania z innych środków transportu, konieczność przesiadek/brak przesiadek, usługi dodatkowe, np. możliwość zjedzenia posiłku), odległość docelowego miejsca podróży i czas niezbędny do pokonania tej odległości, a także koszty podróży [8].

Podobne kryteria przy wyborze środka transportu stosują inne grupy pasażerów, jednak owe kryteria będą posiadały inną wagę dla pasażerów. Ludzie starsi przy wyborze środka transportu zazwyczaj zwracają uwagę na: koszty podróży, komfort podróży, bezpośredniość środka transportu (brak konieczności przesiadania się). Mniejszą rolę w procesie decyzyjnym odegra natomiast kryterium czasowe. Rodzina z dziećmi natomiast zwróci uwagę na komfort środka transportu, a co za tym idzie komfort podróży oraz koszty podróży.

Podejmując próbę usystematyzowania wyżej opisanych oczekiwań pasażerów wyszczególniono następujące kryteria determinujące wybór środka transportu [3]:

- koszty podróży,
- czas podróży,
- bezpieczeństwo,
- komfort podróży,

- wystarczalność,
- dostępność.

3. CHARAKTERYSTYKA GAŁĘZI TRANSPORTU W ODNIESIENIU DO KRYTERIÓW WYBORU

Wybór gałęzi transportu a następnie środka transportu jest procesem złożonym. Każdy pasażer rozpatruje kilka możliwych wariantów decyzyjnych – bierze pod uwagę kilka środków transportu, a następnie wybiera ten, który spełnia najwięcej wymogów lub te najbardziej istotne. W tabeli scharakteryzowano gałęzie transportu w odniesieniu do przesłanek wyboru. Wyszczególniono transport samochodowy, kolejowy oraz lotniczy z uwagi na fakt, że obecnie ze środków tych gałęzi transportu pasażerowie korzystają najczęściej. Z transportu morskiego ze względu na bardzo długi czas podróży pasażerowie korzystają w celu dopłynięcia do wyspy lub rejs statkiem traktują jako atrakcję samą w sobie.

Tab.1. Przesłanki wyboru gałęzi transportu

Gałąź transportu	Przesłanki wyboru
transport samochodowy	<ul style="list-style-type: none"> – rozbudowana infrastruktura drogowa i związana z tym dostępność przestrzenna (możliwość rozpoczęcia i zakończenia podróży w dowolnym miejscu), – duża szybkość przewozu, – terminowość i punktualność wykonania usług (możliwość realizacji przewozów zgodnie ze ściśle sprecyzowanym harmonogramem), istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii, zatorów drogowych, które mogą wydłużyć czas podróży. – duża elastyczność podróży – możliwość zmiany trasy przejazdu w każdej chwili, – wysokie koszty transportu (niska degresja kosztów), – najniższy poziom bezpieczeństwa wśród gałęzi transportu,
transport kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> – duża zdolność przewozowa, – niskie koszty świadczonych usług, – rozbudowana infrastruktura kolejowa, – wysoka niezawodność, regularność połączeń, – dość wysoki komfort podróżowania, – ograniczenia wynikające z rozkładu jazdy, zarówno co do czasu, jak i kierunków podróży, – często konieczne jest skorzystanie z dodatkowego środka transportu w celu dotarcia do docelowego miejsca podróży, – konieczność przenoszenia bagażu w przypadku przesiadek, – wysoki poziom bezpieczeństwa, – podział na klasy,
transport lotniczy	<ul style="list-style-type: none"> – bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa, – najkrótszy czas podróży, znaczna różnica szczególnie na dużych dystansach, – możliwość dotarcia do miejsc odległych i trudnodostępnych innymi środkami transportu (konieczne jest jednak występowanie w miejscu docelowym lotniska, lądowiska lub portu lotniczego), – wysokie koszty podróży w przypadku przewoźników tradycyjnych; istnieją tańsze połączenia oferowane przez przewoźników niskokosztowych - lotnisko docelowe często nie jest jednak głównym lotniskiem danego miasta, – ograniczona infrastruktura (w Polsce istnieje 13 portów lotniczych z których odbywają się loty krajowe i zagraniczne), – konieczność wcześniejszego zakupu biletu,

	<ul style="list-style-type: none"> – stosunkowo mała liczba przewożonych pasażerów jednym środkiem transportu, – podział na klasy – różnorodny standard podróży, – konieczność wcześniejszego dotarcia na lotnisko (odprawa biletowo-bagażowa, konieczność przejścia przez kontrolę bezpieczeństwa) – konieczność korzystania z dodatkowych środków transportu, np. autobusu, tramwaju, taksówki w celu dotarcia na lotnisko, – awiofobia – wiele ludzi odczuwa lęk przed lataniem samolotem, – ograniczenia wynikające z rozkładu lotów (np. jeden lot w ciągu dnia, konieczność dostosowania się do jedyne połączenia).
--	---

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [1, 6]

Warto zauważyć, że każda gałąź transportu charakteryzuje się szeregiem zalet i wad. To pasażer dokonując wyboru daje do zrozumienia, że zalety danego środka transportu przewyższają jego wady.

Po wyborze gałęzi transportu należy dobrać rodzaj środka transportu, który w największym stopniu spełnia wymagania podróżującego. W ramach transportu samochodowego pasażerowie najczęściej korzystają z samochodu osobowego (stanowiącego indywidualny środek transportu) oraz autokaru (w zakresie usług transportowych). Do środków transportu kolejowego zalicza się pociągi wielkich prędkości, ekspresowe, pospieszne, przyspieszone i osobowe. Pasażerowie korzystający z transportu lotniczego najczęściej podróżują samolotami pasażerskimi.

4. CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW WPLYWAJĄCYCH NA WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Każda gałąź transportu posiada inną ofertę cenową i jakościową. W ramach jakości wyszczególnić można: organizację procesu transportu, rodzaj i stan techniczny taboru, komfort podróży, bezpieczeństwo, niezawodność, prędkość itp. Często niższa cena idzie w parze z obniżeniem jakości przez przewoźnika, co wpływa na postrzeganie przez pasażerów danego środka transportu za ogólnodostępny lub tylko dla pasażerów o określonym statusie majątkowym. Przez bardzo długi czas transport lotniczy uznawany był za drogi i niedostępny dla większości Polaków, obecnie jednak trend ten ulega zmianie i coraz więcej osób przekonuje się do tej opcji podróży. Poniżej porównano wybrane środki transportu w odniesieniu do zidentyfikowanych kryteriów wyboru. Celem jest określenie głównych różnic między poszczególnymi środkami transportu. Analizy dokonano dla przykładowej trasy Poznań-Kraków.

4.1. Czas podróży

Pasażer decydując się na podróż samochodem na trasie z Poznania do Krakowa ma do wyboru kilka tras, do których należą m.in.:

1. A4/E40 – długość trasy 445 km, czas przejazdu: 4 godziny 51 minut
2. A2/E30 i E75 – długość trasy 466 km, czas przejazdu: 5 godzin 4 minuty
3. Trasa 11 i A4/E40 – długość trasy 500 km, czas przejazdu: 5 godzin 23 minuty

Trasy te obejmują odcinki płatne. Szacowany czas podróży może jednak ulec zmianie z powodu robót drogowych, warunków atmosferycznych, sytuacji na drodze i in. W takich sytuacjach możliwa jest jednak zmiana trasy przejazdu.

Rozkład jazdy autobusów przebiega według ściśle określonej trasy i pasażer decydujący się na ten środek transportu nie ma możliwości ingerowania w jej przebieg – musi się dostosować. Na trasie Poznań-Kraków istnieje 8 połączeń autobusowych w ciągu jednego dnia, a czas podróży mieści się w granicach od 7h25min – 12h10min [16]. Długość czasu

podróży zależy od rodzaju kursu (ekspresowy, pospieszny, normalny), trasy, liczby przesiadek, czasu oczekiwania między przesiadkami, liczby przystanków itp.

PKP oferuje 26 połączeń dziennie na trasie Poznań-Kraków, w tym 8 połączeń bezpośrednich. Najkrótszy czas podróży wynosi 5h44min (EIC, połączenie przez Warszawę), najdłuższy natomiast 10h46min (TLK, połączenie przez Wrocław). Terminowość połączeń kolejowych w dużej mierze zależy od warunków pogodowych, wystąpienia różnego typu awarii (np. trakcji, systemu sterowania ruchem), a także konieczności przepuszczenia pociągów o wyższym priorytecie w razie opóźnień. Punktualność pociągów w Polsce jest jednak na wysokim poziomie - 89,83% połączeń w 2011 r. przebiegło zgodnie z harmonogramem [12].

W 2012 r. LOT i Eurolot oferowały po dwa połączenia dziennie z Poznania do Krakowa (LOT z przesiadką w Warszawie, Eurolot – bezpośrednio). Bezpośredni lot z Poznania do Krakowa trwał 1h10min, z przesiadką w Warszawie wydłużał się do 2h35min. Rozkłady lotów samolotów uległy zmianie i obecnie podróż z Poznania do Krakowa oferowana jest wyłącznie przez PLL LOT i najkrótszy czas połączenia z przesiadką w Warszawie wynosi 4h10min. Przy planowaniu podróży samolotem należy uwzględnić czas potrzebny na dojazd na lotnisko, a następnie z lotniska do miejsca docelowego, a także dodatkowo czas niezbędny do przeprowadzenia odprawy biletowo-bagażowej oraz kontroli bezpieczeństwa. Na lotnisku należy stawić się przynajmniej 40 minut do 1 godziny przed planowanym wylotem (w zależności od przewoźnika). Ostatecznie więc czas podróży samolotem wydłuży się o ok. 1h10min. Punktualność odlotów w Polsce w 2011r. wyniosła 84%, natomiast przylotów – 89% [17,18].

4.2. Koszt podróży

Koszty podróży w ramach każdego środka transportu są odmienne. Oferty transportowe porównano na przykładzie połączenia z Poznania do Krakowa. Uwzględniono i wymieniono zniżki wprowadzone przez przewoźników, do których upoważnieni są pasażerowie. Dla przykładu wyszczególniono zniżki dla studentów, dzieci i młodzieży uczącej się, a także dla osób starszych (emerytów).

Tab.2. Porównanie kosztów podróży

Środek transportu	Koszt podstawowy (np. bilet normalny)	Zniżki
Samochód	240 PLN (koszt niezależny od liczby podróżujących osób) Opłata za autostradę: Wrocław-Kraków: 34 PLN	Im więcej pasażerów podróżuje, tym koszt w przeliczeniu na 1 pasażera jest niższy (należy jednak uwzględnić pojemność samochodu np. 4 lub 5 osobowy)
Autobus	Od 66 PLN (najkrótsza trasa) – 113 PLN (najdłuższa trasa)/osobę	<ul style="list-style-type: none"> – studenci do ukończenia 26 roku życia 49% zniżki, – dzieci do 4 lat – przejazd bezpłatny jeśli nie zajmują dodatkowego miejsca, – dzieci, młodzież w wieku 4 -24 (w przypadku nauki w szkole) – 49% zniżki.
Pociąg	Od 67 – 149 PLN 2 klasa Od 101 – 191 PLN 1 klasa	<ul style="list-style-type: none"> – studenci do ukończenia 26 roku życia – 51% zniżki, – dzieci do 4 lat – 100% zniżki, – dzieci i młodzież w wieku 4 -24 (w przypadku nauki w szkole) – 37% zniżki, – emerytom przysługują 2 darmowe przejazdy w roku – 37% zniżki (2 klasa)
Samolot	Od 395 PLN klasa ekonomiczna Dojazd do centrum miasta: 2,80 PLN (autobus) – 89 PLN (Taxi)	<ul style="list-style-type: none"> – niemowlęta i dzieci do 2 roku życia, które nie zajmują osobnego miejsca na pokładzie samolotu - 90% zniżki, – 25% - dzieci od 2-11 roku życia, – zniżka dla młodzieży w wieku od 12-26 lat, – zniżka dla osób starszych powyżej 60 roku życia.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [12, 16, 17, 18]

4.3. Bezpieczeństwo

Poczucie bezpieczeństwa jest bardzo ważne dla każdego człowieka. Między innymi to właśnie dlatego stale dąży się do poprawy bezpieczeństwa w transporcie. Powstają bowiem coraz to nowe regulacje prawne, rozwiązania technologiczne a także organizacyjne. Zwiększana jest również świadomość użytkowników transportu dotycząca m.in. zachowania na drodze, poprzez różne akcje społeczne. Mimo tego Polska znajduje się na końcu listy państw UE pod względem bezpieczeństwa w transporcie drogowym.

W 2011 r. doszło do 40 065 wypadków drogowych, w wyniku których 4 189 osób poniosło śmierć, rannych zostało 49 501 osób. Do 24 573 wypadków doszło z winy kierującego samochodem osobowym, w których zginęło 2 097 osób, ranne zostały 33 072 osoby. W wyniku wypadków drogowych zabitych zostało 742 pasażerów samochodów osobowych, 13 066 osób zostało rannych. Z winy kierującego autobusem doszło do 364 wypadków, w których zginęło 11 osób, rannych zostało 587 osób. Wśród ofiar wypadków drogowych wyszczególnić można 9 pasażerów autobusów, 1 230 pasażerów autobusów zostało rannych. W transporcie kolejowym w Polsce w 2011 r. doszło do 65 poważnych wypadków oraz do 809 wypadków, 62 pasażerów poniosło śmierć, 354 osoby zostały poważnie ranne. W 2010 r. doszło do 3 wypadków lotniczych w transporcie komercyjnym w Polsce, nikt nie zginął, natomiast ranna została 1 osoba.

Transport drogowy jest więc zdecydowanie mniej bezpieczny niż transport kolejowy i lotniczy. Ciekawym zjawiskiem jest jednak fakt, że wielu pasażerów to transport lotniczy uważa za najmniej bezpieczny, nie odczuwa natomiast strachu przed podróżą samochodem lub innym środkiem transportu drogowego. Źródła tej sytuacji upatrywać można w mediach, które nagłaśniają każdą katastrofę lotniczą, a także fakt, że w katastrofach lotniczych często jednocześnie ginie wiele osób.

4.4. Komfort podróży

Komfort definiowany jest jako „ogół warunków zewnętrznych zapewniających człowiekowi wygodę, odznaczających się dostatkami i elegancją”, ale również „stan zaspokojenia potrzeb fizycznych i psychicznych oraz braku kłopotów” [7]. Dotyczy więc zarówno otoczenia człowieka i warunków w nim panujących, jak również stanu wewnętrznego, psychicznego człowieka.

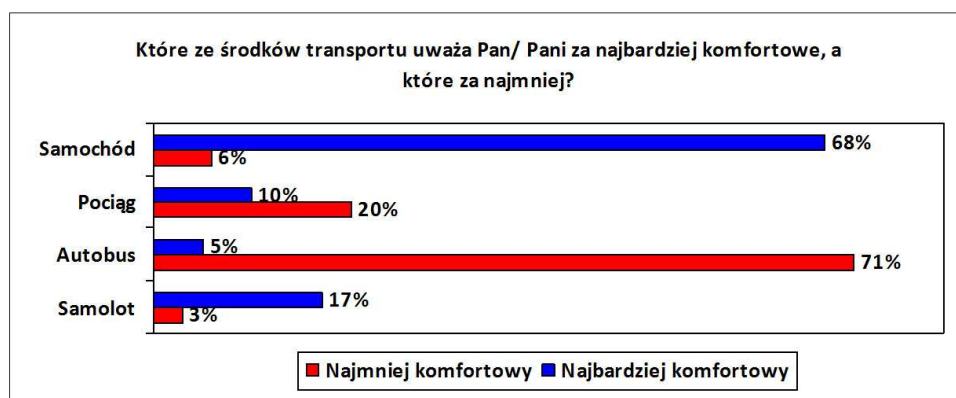
O tym, czy dany środek transportu jest komfortowy czy nie decyduje wiele składowych. Poza tym każdy człowiek ma inne wyobrażenia i wymagania z tym związane. Przykładowo jednemu pasażerowi wystarczy, że będzie miał zapewnione miejsce siedzące, inny pasażer natomiast o wyborze środka transportu zadecyduje na podstawie np. możliwości zjedzenia posiłku w czasie jazdy lub dodatkowych rozrywek oferowanych przez przewoźnika. Komfort środka transportu jest więc pojęciem względnym.

Na komfort podróży składa się wiele czynników, do których zaliczyć można m.in.:

- podział na klasy (możliwość wyboru standardu podróży w zależności od statusu majątkowego),
- możliwość zjedzenia posiłku w czasie jazdy,
- możliwość skorzystania z WC w czasie jazdy,
- dodatkowe wyposażenie (klimatyzacja, możliwość obejrzenia filmu, posłuchania muzyki, pracy na komputerze przenośnym lub innym urządzeniu do tego przystosowanym, podłączenia urządzeń technicznych do prądu, itp.)
- dostępną przestrzeń na jednego pasażera (np. pozycja podróżowania (wygodna/umożliwiająca swobodne ułożenie się w fotelu), dostosowanie środka transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych, możliwość odpoczynku w czasie jazdy),
- wygląd i standardowe wyposażenie środka transportu, estetyka (ład i porządek),
- punktualność, niezawodność, bezpieczeństwo środka transportu,

- warunki atmosferyczne,
- zachowanie i obecność innych użytkowników środka transportu z którego korzystamy (np. hałas, tłok),
- stan techniczny infrastruktury.

Z badania przeprowadzonego przez ARC Rynek i Opinia w dniach 15 – 16.05.2012 w miastach powyżej 100 tysięcy mieszkańców wynika, że samochód uważany jest za najbardziej komfortowy środek transportu (68% respondentów korzystających także z innych środków transportu – autobusów i pociągów). Pasażerowie samolotów, natomiast w większości (57%) uznali samolot za zapewniający największy komfort. Za najbardziej niekomfortowy środek transportu respondenci w zdecydowanej większości uznali autobus (71%) [14]. Uzyskane wyniki tłumaczone są faktem wystarczalności samochodu (brak konieczności korzystania z dodatkowych środków transportu, możliwość bezpośredniego dojazdu do wyznaczonego celu podróży), dowolnością wyznaczenia godziny wyjazdu i przerw w trakcie podróży (brak uzależnienia od rozkładu jazdy, harmonogramu; możliwość zmiany trasy w trakcie podróży).



Rys. 2. Komfort podróży środkami transportu – wyniki badań
Źródło: [14]

4.5. Dostępność i wystarczalność środka transportu

Czynniki te w dużej mierze zależą od infrastruktury środków transportu. Dostępność środka transportu można rozważać w dwojaki sposób, jako dostępność przestrzenną oraz przewozową. Dostępność przestrzenna dotyczy gęstości i spójności sieci, natomiast przewozowa obejmuje liczbę połączeń wynikających z rozkładu jazdy danego środka transportu (por. rozdział 4.1). Wystarczalność natomiast mówi o tym, czy danym środkiem transportu dojedziemy do celu podróży, czy konieczne jest korzystanie z usług dowozowo – odwozowych w związku z dostępnością przestrzenną infrastruktury punktowej. Oba pojęcia wiążą się więc ze sobą.

Infrastrukturę transportu tworzą w głównej mierze trzy podstawowe grupy:

- drogi wszystkich gałęzi transportu;
- punkty transportowe (lotniska, porty, dworce, przystanki itp.);
- urządzenia pomocnicze służące do bezpośredniej obsługi dróg i punktów transportowych.

Najlepiej rozwiniętą sieć posiada transport drogowy. Ogólna długość dróg publicznych w 2010 r. wynosiła 406 100 km (67,4% - drogi o twardej nawierzchni, 32,6% - drogi o nawierzchni gruntowej). Linie kolejowe eksploatowane mają długość 20 228 km (11 500 km o znaczeniu państwowym), natomiast sieć tras lotniczych to 2 292 km (8 tras krajowych) [5].

Samochód osobowy stanowiący indywidualny środek transportu umożliwia dojazd bezpośrednio do celu. W przypadku takich środków transportu jak: autobusy, pociągi czy

samoloty użytkownik zależny jest od lokalizacji infrastruktury punktowej, mianowicie przystanków i dworców autobusowych, stacji i dworców kolejowych oraz portów lotniczych, lotnisk i lądowisk. Polskie Koleje Państwowe S.A. posiadają ok. 2600 dworców kolejowych, dworce autobusowe znajdują się w każdym większym mieście, natomiast obecnie istnieje 13 portów lotniczych, z których odbywają się loty krajowe i zagraniczne.

PODSUMOWANIE

Każdy pasażer przed podróżą rozpatruje kilka możliwości wyboru. Decyzje podejmuje w oparciu o kryteria wyboru. Często jednak nie zdaje sobie z tego sprawy i decyzje podejmuje podświadomie na podstawie swoich doświadczeń. Obecnie użytkownicy transportu najczęściej wybierają samochód osobowy, który charakteryzuje się wieloma zaletami istotnymi dla decydentów. Jest bowiem jedynym środkiem transportu z opisywanych, który pozwala na dużą elastyczność wyboru godziny wyjazdu a także wystarczalność, możliwość zmiany trasy itd.

W tabeli przedstawiono wyniki analizy każdego kryterium na trasie Poznań-Kraków. Środki transportu wymieniono w kolejności spełnienia kryterium w największym stopniu.

Tab.3. Kolejność spełnienia kryteriów przez poszczególne środki transportu

Czas podróży	Koszt podróży	Bezpieczeństwo	Komfort	Wystarczalność/ Dostępność
Samochód	Autobus	Samolot	Samochód	Samochód
Samolot	Pociąg	Autobus	Samolot	Pociąg
Pociąg	Samochód	Pociąg	Pociąg	Autobus
Autobus	Samolot	Samochód	Autobus	Samolot

Źródło: Opracowanie własne

Najszybciej do celu dotrzemy korzystając z samochodu, a na najdłuższą podróż musimy się nastawić wybierając autobus, który jest z kolei najtańszym środkiem transportu. Najwyższy współczynnik bezpieczeństwa osiąga transport lotniczy, a do największej liczby wypadków w transporcie dochodzi z udziałem samochodów. Za najbardziej komfortowy środek transportu pasażerowie uznali samochód, za najmniej - autobus. Pod względem wystarczalności i dostępności najlepiej oceniony został samochód, najgorzej natomiast samolot.

Podsumowując wszystkie kryteria razem, samolot i samochód uzyskują podobne wyniki i wypadają najlepiej, następnie pociąg, a na końcu autobus. W przypadku samochodu wyniki te mają odzwierciedlenie w statystykach ruchu (liczba przewiezionych pasażerów transportem samochodowym jest bowiem najwyższa). Zważając jednak na miejsce, które zajmuje samolot autorzy mają nadzieję, że trend wzrostowy dla transportu lotniczego będzie się nadal utrzymywał.

BIBLIOGRAFIA

1. Biskupski B., *Wybór sposobu zaspokojenia potrzeb transportowych*. Publikacja internetowa [<http://www.logistica.pl>]
2. Doroszewski W. (red.), *Słownik języka polskiego*. Wydanie internetowe [<http://doroszewski.pwn.pl>]
3. Encyklopedia zarządzania, *Wybór środka transportu*. Publikacja internetowa [<http://mfiles.pl>]
4. European Commission, *EU transport in figures – statistical pocketbook 2012*. Publications Office of the European Union, European Union 2012.
5. GUS, *Transport – wyniki działalności w 2012 r.* Warszawa 2013.

6. Łatuszyńska M., *Komputerowe wspomaganie wyboru środka transportu i trasy w przewozie ładunków*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2011.
7. PWN, *Słownik języka polskiego*. Wydanie internetowe [<http://sjp.pwn.pl>]
8. Shpakouski Y., Marchuk O., Myronchuk Y., Transport w turystyce. Prezentacja multimedialna [www.wsiz.rzeszow.pl]
9. Wróbel M., *Systemy i środki transportu*. Publikacja internetowa [http://m_wrobel.republika.pl]
10. <http://portalwiedzy.onet.pl/11425,,,,osobowosc,haslo.html>
11. <http://pl.wiktionary.org>
12. <http://rozklad-pkp.pl>
13. <http://synonim.net/>
14. http://www.arc.com.pl/samochod_wygodniejszy_od_samolotu-41999399-pl.html
15. <http://www.dewalogistic.pl/potrzeby-transportowe.html>
16. <http://www.e-podroznik.pl/>
17. <http://www.eurolot.com>
18. <http://www.lot.com>
19. <http://www.30ton.com.pl/potrzeby-transportowe>

IDENTIFICATION OF THE FACTORS THAT DETERMINE THE ATTRACTIVENESS OF TRANSPORT

Summary

Before the journey passengers often face a dilemma: which means of transport to choose. Their choice is connected with several criteria, i.e., among other things, personal preference or a travel companion. The theme of this paper is to identify the factors affecting the attractiveness of transport, and moreover the criteria that the passengers take into consideration when choosing a particular means of transport. In the first part the attractiveness of several means of transport is defined. Further, the factors that influence the choice of particular means of transport by passengers are described and then various factors affecting the attractiveness of transport are characterized.

Autorzy:

mgr inż. **Sylwia Andrzejewska** – Politechnika Poznańska, Wydział Maszyn Roboczych i Transportu; e-mail: sylwia.b.andrzejewska@doctorate.put.poznan.pl

mgr inż. **Kamila Kamyszek** – Politechnika Poznańska, Wydział Maszyn Roboczych i Transportu; e-mail: kamila.kamyszek@gmail.com

dr hab. inż. **Agnieszka Merkisz-Guranowska**, prof. PP – Politechnika Poznańska, Wydział Maszyn Roboczych i Transportu; e-mail: agnieszka.merkisz-guranowska@put.poznan.pl