

Dariusz Milewski¹**DOCHODY I CENY JAKO CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POPYT
NA USŁUGI TRANSPORTOWE****Streszczenie**

Artykuł omawia problem wpływu cen usług transportowych i dochodów mieszkańców regionów na popyt na usługi pasażerskiego transportu regionalnego. Zjawisko to powinno być badane w celu opracowania skutecznej polityki transportowej.

Wzrost dochodów sprzyja wzrostowi motoryzacji indywidualnej, a więc może skutkować spadkiem popytu na publiczne przewozy regionalne. Wzrostowi dochodów i wydatków ogółem w Polsce towarzyszy również wzrost wydatków na transport, w tym również na usługi transportowe. Nie tylko jednak dochody mają wpływ na popyt, ale i inne czynniki transportowe (np. ceny usług transportowych oraz atrakcyjność motoryzacji indywidualnej) oraz pozatransportowe (wydatki na inne usługi i dobra). Z analiz danych statystycznych można wysnuć wniosek, że wzrost dochodów przez zwiększenie zatrudnienia jest czynnikiem sprzyjającym wzrostowi popytu na usługi transportu zbiorowego. Dalszy jednak wzrost dochodów może spowodować zmianę struktury popytu i przesunięcie go w kierunku motoryzacji indywidualnej.

Wzrost cen może mieć wpływ na popyt na usługi zbiorowego transportu regionalnego, jednak wydaje się, że najważniejsze są jednak postulaty jakościowe. Przeprowadzone badania preferencji pasażerów wykazują, że zapotrzebowanie na pasażerskie przewozy regionalne jest bardzo duże. Główne przyczyny wyboru poszczególnych środków lokomocji są uzależnione od poziomu zaspokajania poszczególnych potrzeb przez przewoźników. Nadal jednak ważnymi determinantami są czynniki ekonomiczne, co stanowi szansę dla rozwoju transportu zbiorowego.

Słowa kluczowe: dochody ludności, popyt, siła nabywcza, transport

¹ dr Dariusz Milewski – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: dariusz.milewski@wzieu.pl.

Wstęp

Jednym z najważniejszych problemów w kształtowaniu zrównoważonego transportu jest identyfikacja czynników mających wpływ na wybór sposobu przemieszczania się przez użytkowników transportu. Samochód osobowy oferuje większą w stosunku do transportu zbiorowego elastyczność, jednak nie bez znaczenia są czynniki ekonomiczne – koszty przemieszczania (ceny usług oraz koszty własnych użytkowników samochodów osobowych) oraz dochody. Zazwyczaj wzrost cen biletów wywołuje spadek popytu zarówno w transporcie kolejowym, jak i autobusowym, jednak zawsze.

Drugą ważną cechą popytu jest elastyczność dochodowa i również tutaj dane statystyczne zdają się potwierdzać istnienie relacji między dochodami a popytem na usługi transportowe.

1. Zależności między dochodem a popytem na usługi transportowe

Wyniki przeprowadzanych badań stanowią dowód, że elastyczność popytu na usługi transportowe kształtuje się inaczej w różnych segmentach. T. Dyr przedstawił interesujące tego przykłady i dowody². Przykładowo ograniczenie wysokości uprawnień do ulgowych przejazdów w przedsiębiorstwach PKS istotnie wpływa na popyt w przypadku pasażerów korzystających z biletów jednorazowych, a nie ma znaczenia w przypadku pasażerów korzystających z biletów miesięcznych (dojazdy do pracy, szkoły). Przykład ten stanowi potwierdzenie, że potrzeby obligatoryjne charakteryzują się mniejszą elastycznością, a fakultatywne – większą.

Przeprowadzane badania wskazują wpływ zmiany dochodów na strukturę popytu na transport. Ich wzrost sprzyja wzrostowi motoryzacji indywidualnej. Wzrost zamożności społeczeństwa może więc skutkować spadkiem popytu na publiczne przewozy regionalne pomimo wzrostu ogólnego popytu na transport. Podobnie jednak, jak w odniesieniu do problemu elastyczności cenowej, należy zachować ostrożność w formułowaniu wniosków.

W tabelach 1 i 2 oraz na rysunku 1 przedstawiono zmiany poszczególnych dochodów gospodarstw domowych oraz ich wydatków na transport, w tym wydatków na usługi transportowe.

² T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009, s. 165–172.

Tabela 1

Dochody i wydatki na transport

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dochód rozporządzalny [zł]	664,21	711,96	735,40	761,46	834,68	928,87	1045,52	1114,49	1192,82
W tym dochód do dyspozycji	638,41	682,90	706,34	731,84	802,43	894,51	1006,57	1071,67	1147,18
Dochody z pracy najemnej	303,13	321,07	334,85	350,39	396,78	467,12	560,75	593,73	636,56
Dochody z pracy na własny rachunek	54,37	55,38	58,94	61,48	70,85	82,78	91,58	101,37	109,26
Wydatki ogółem	624,99	677,81	694,70	690,30	744,81	809,95	904,27	956,68	991,44
Wydatki na transport	53,41	58,06	63,02	61,49	65,30	75,46	91,08	92,74	94,78
Usługi transportowe	13,40	14,60	14,70	14,00	14,50	14,90	12,50	13,40	14,30

Źródło: *Mały rocznik statystyczny Polski 2011*, GUS, Warszawa 2012.

Tabela 2

Wpływ dochodów ludności na wydatki na transport i ich strukturę

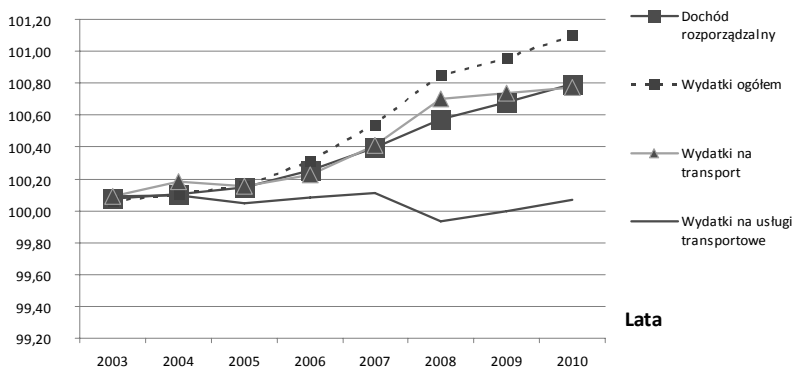
2002 – 100%								
Lata	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dochód rozporządzalny	100,07	100,11	100,15	100,26	100,40	100,57	100,68	100,80
Wydatki ogółem	100,06	100,10	100,16	100,31	100,54	100,85	100,96	101,10
Wydatki na transport	100,09	100,18	100,15	100,22	100,41	100,71	100,74	100,77
Wydatki na usługi transportowe	100,09	100,10	100,04	100,08	100,11	99,94	100,00	100,07

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: *Dochody i warunki życia ludności (raport z badania EU – SILC 2010)*, GUS, Warszawa 2012, *Mały rocznik statystyczny...*, T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku...*

Widoczna jest tendencja do wzrostu dochodów i wydatków ogółem, czemu w niektórych latach towarzyszyły również wzrost wydatków na transport. W latach 2004–2005 nastąpił spadek, zarówno wszystkich wydatków na transport, jak i usług transportowych, które z punktu widzenia niniejszego opracowania wydają się szczególnie interesujące, ponieważ mogą ujmować wydatki na zakup usług transportu regionalnego. Może to stanowić potwierdzenie, że transport zbiorowy zaspokaja potrzeby transportowe o charakterze obligatoryjnym, co tłumaczyłoby niższą stosunkowo elastyczność popytu, a w wydatkach transportowych ogółem

zawarte są wydatki na zaspokojenie potrzeb fakultatywnych. Poza tym zmienność korelacji najprawdopodobniej wskazuje, że nie tylko dochody mają wpływ na popyt, ale i inne czynniki transportowe (np. ceny usług transportowych oraz atrakcyjność motoryzacji indywidualnej) oraz pozatransportowe (wydatki na inne usługi i dobra). Rozważać się powinno więc nie tylko samą elastyczność dochodową czy cenową, ale również krzyżową, uwzględniającą wpływ cen innych usług o charakterze komplementarnym lub substytucyjnym.

Bardziej adekwatną analizę można przeprowadzić na podstawie wskaźników wielkości przewozów.



Rys. 1. Wpływ dochodów na popyt na transport zbiorowy (rok 2002 = 100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: *Dochody i warunki życia ludności...*, *Mały rocznik statystyczny...*, *Budżety gospodarstw domowych w 2010 r.*, GUS, Warszawa 2011.

W tabelach 3 i 4 przedstawione są dane dotyczące przewozów w komunikacji autobusowej oraz osobowych przewozów kolejowych w powiązaniu nie tylko z dochodami, ale również cenami za usługi transportowe. Z kolei na rysunku 2 zobrazowano dynamikę cen biletów i przewozów. Zależności między nimi są już bardziej skomplikowane niż powyżej, co powinno skłonić do ostrożności w formułowaniu wniosków.

Wzrostowi cen za bilety – zarówno w przewozach autobusowych, jak i kolejowych – w pewnych okresach towarzyszył spadek popytu i to w sposób bardziej niż proporcjonalny. Mogłoby to świadczyć, że elastyczność cenowa na te usługi jest dość wysoka, co jest tym bardziej zastanawiające, że prawdopodob-

nie użytkownikami transportu zbiorowego były osoby dojeżdżające do pracy, a więc zaspokajające potrzeby obligatoryjne. Jednak popyt nie spadał przez cały czas. W latach 2005–2007 nastąpił nawet wzrost i to – co interesujące – w przewozach kolejowych (pomimo jeszcze większego wzrostu dochodów). Nasuwa się więc interpretacja, że wzrost średnich dochodów w gospodarstwach domowych wynikał ze zwiększenia zatrudnienia, a przecież dojazdy do pracy to jeden z najważniejszych powodów korzystania z transportu regionalnego. W celu weryfikacji takiej hipotezy dodano jeszcze jedną serię danych, czyli właśnie wskaźnik zatrudnienia. Rzeczywiście w tych właśnie latach dynamika zatrudnienia były nieco większa niż w latach poprzednich. Jak jednak taka korelacja ma się do zjawiska osłabiania przez większe dochody popytu na transport zbiorowy? Na tym etapie badań jedynym nasuwającym się wyjaśnieniem jest teza, że wzrost dochodów przez zwiększenie zatrudnienia jest czynnikiem sprzyjającym wzrostowi popytu na usługi transportu zbiorowego. Dalszy jednak wzrost dochodów może spowodować zmianę struktury popytu i przesunięcie go w kierunku motoryzacji indywidualnej.

Tabela 3

Popyt na transport zbiorowy a czynniki ekonomiczne

Wyszczególnienie / Lata	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ceny biletów autobusowych [zł]	7,14	7,68	8,06	8,48	8,66	8,84
Ceny biletów kolejowych [zł]	12,30	13,80	14,50	14,50	14,50	15,50
Przewozy [mln pas.] autobusami zwykłymi	756,00	761,00	744,00	709,00	681,00	651,00
Przewozy [mln pas.] pociągami osobowymi	258,00	226,00	219,00	208,00	214,00	224,00
Dochód rozporządzalny [zł]	664,21	711,96	735,40	761,46	834,68	928,87
Wskaźnik zatrudnienia	51,40	42,90	43,30	44,10	45,80	48,20

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Aktywność ekonomiczna ludności Polski w latach 2003–2007*, GUS, Warszawa 2009, T. Dyr. *Czynniki rozwoju rynku...*, s. 166, 171.

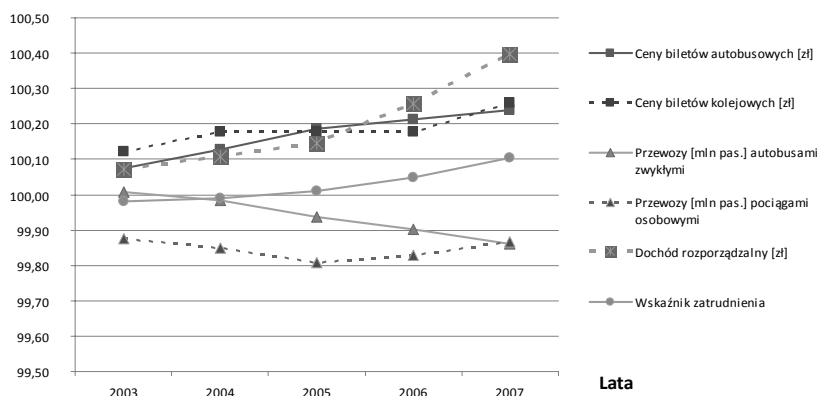
Pomimo że powodem powyższego zestawienia jest chęć identyfikacji powiązań systemowych, jednak ta analiza i tak jest jeszcze bardzo skromna. Inne czynniki, które powinno się wziąć pod uwagę, to przede wszystkim korzyści alternatywne (wydatki konkurujące o zasoby finansowe gospodarstw domowych), wzrost kosztów transportu indywidualnego, jakość usług transportu zbiorowego.

Tabela 4

Dynamika zmian popytu na transport zbiorowy oraz czynników popytu

Wyszczególnienie / Lata	2003	2004	2005	2006	2007
Ceny biletów autobusowych [zł]	100,08	100,13	100,19	100,21	100,24
Ceny biletów kolejowych [zł]	100,12	100,18	100,18	100,18	100,26
Przewozy [mln pas.] autobusami zwykłymi	100,01	99,98	99,94	99,90	99,86
Przewozy [mln pas.] pociągami osobowymi	99,88	99,85	99,81	99,83	99,87
Dochód rozporządzalny [zł]	100,07	100,11	100,15	100,26	100,40
Wskaźnik zatrudnienia	99,98	99,99	100,01	100,05	100,10

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Aktywność ekonomiczna ludności Polski w latach 2003–2007*, GUS, Warszawa 2009, T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku...*



Rys. 2. Dynamika zmian cen, dochodów, zatrudnienia a popyt na transport zbiorowy (2002=100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Aktywność ekonomiczna ludności...*, T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku...*

W 2010 r. w gospodarstwach domowych ogółem przeciętny miesięczny dochód rozporządzalny na osobę kształtował się na poziomie około 1193 zł i był realnie wyższy o 4,3% od dochodu z roku 2009³. Jednak w 2011, po sześciu kolejnych latach realnych wzrostów dochodów, odnotowano spadek (1,4%). Choć

³ *Sytuacja gospodarstw domowych w 2011 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych*, GUS, Warszawa 2012.

więc prognozy zakładają dalszy wzrost dochodu rozporządzalnego, to obecnie trudno oceniać, czy tak rzeczywiście będzie.

W planowaniu rozwoju transportu regionalnego pomocne są prognozy dotyczące czynników determinujących popyt na transport. Poniżej przedstawiono prognozy czynników determinujące popyt na transport w Polsce w perspektywie do 2033 roku⁴.

Z jednej strony przewidywany jest dalszy wzrost gospodarczy przy mniejszej jednak jego dynamice (długookresowy spadkowy trend tempa wzrostu PKB z około 4,0–4,5% rocznie w latach 2008–2020 do około 3,5–4,0% rocznie w latach 2021–2033). Wpływ wzrostu gospodarczego nie musi się przełożyć na wzrost popytu na transport zbiorowy. Z drugiej strony, według prognozy GUS liczba ludności Polski w wieku produkcyjnym w latach 2007–2033 zmniejszy się z 24,4 do 20,8 mln osób, a liczba ludności w wieku nieprodukcyjnym (zwłaszcza poprodukcyjnym) zwiększy się z 13,6 do 14,3 mln osób. Pojawia się więc tutaj pytanie, jak te prognozowane zjawiska wpłyną na potrzeby transportowe, a szczególnie na popyt na usługi transportu zbiorowego.

Co prawda, powiązany z wielkością PKB popyt na pracę przewozową (paskm) transportu pasażerskiego w zakresie przejazdów krajowych dalekobieżnych w stosunku do roku 2010 ma wzrosnąć do 2020 r. w przedziale 20–28%, a do roku 2030 – w przedziale 40–57%. Istotna jest jednak struktura tego popytu, która kształtuje się z niekorzyścią dla transportu zbiorowego. Udział popytu na przejazdy motoryzacją indywidualną zwiększy się z 78,2% w 2010 r. do około 82% w 2020 r., by ponownie obniżyć się do 76–77% w 2030 r. Udział popytu na przejazdy kolejowe zmniejszy się z 8,2% 2010 r. do około 7% w 2020 r., by wzrosnąć do 12–13% w 2030 r. po wzbogaceniu oferty przewozowej tej gałęzi transportu. Obniżeniu będzie ulegał popyt na dalekobieżne przejazdy autobusowe, których udział spadnie z 9,9% w 2010 r. do niespełna 7% w 2020 r. i około 6,4–6,9% w 2030 r. Przejawem zmian w strukturze popytu na transport są zmiany w strukturze wydatków gospodarstw domowych. Wzrost udziału w budżetach domowych wydatków na transport (zakup biletów transportu zbiorowego oraz zakup, eksploatacja i utrzymanie samochodów osobowych) w optymistycznym wariantcie wzrostu gospodarczego wyniesie do 18,1%, a w wariantcie pesymistycznym – do 17,6%. Najszybciej będą rosły wydatki gospodarstw domowych na

⁴ J. Burnewicz, *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*. Ekspertyza zlecona przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008–2033, http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_krajowy/polska_polityka_przestrzenna/prace_nad_KPZK_2008_2033/Documents/Burnewicz.pdf (1.02.2014).

motoryzację indywidualną (5,3–6,0% rocznie), czego wyrazem jest wzrost liczby samochodów osobowych do 22–23 mln sztuk w 2033 r. Co interesujące i znamienne, pomimo prognozowanego osłabienia dynamiki wzrostu liczby samochodów osobowych, nasycenia motoryzacją indywidualną oraz spodziewanego silnego wzrostu cen paliw nie przewiduje się większego w związku z tym zainteresowania transportem zbiorowym. Jako alternatywę przewiduje się raczej inne sposoby przemieszczania – transport rowerowy, a nawet pieszy. Stanowi to dowód na to, że jedną z najważniejszych preferencji w wyborze sposobu przemieszczania są swoboda i elastyczność, które transport zbiorowy nie jest w stanie zapewnić. Z drugiej strony, taka struktura transportu jest właściwa dla ośrodków miejskich, w których rzeczywiście efektywniej jest się przemieszczać w skrajnym wypadku nawet pieszo niż samochodem. Na dłuższych odległościach jedyną alternatywą dla samochodu jest transport zbiorowy.

Przedstawione powyżej prognozy powinny być podstawą do opracowania właściwej strategii transportowej w odniesieniu do pasażerskiego, zbiorowego transportu regionalnego. Wnioski, jakie można wysnuć z powyższych danych, mogą być skrajnie odmienne – albo dostosowanie się do tendencji spadku popytu na transport zbiorowy (podejście bierne, adaptacyjne) przez ograniczenie przewozów, albo odwrotnie – przeciwdziałanie tym tendencjom (podejście czynne) przez stworzenie atrakcyjnych rozwiązań dla użytkowników transportu, które skłonią do korzystania z tej formy transportu. Jednym z takich rozwiązań może być integracja systemu transportowego regionu w celu zwiększenia efektywności tego systemu.

Zbiorowy transport regionalny wbrew pozorom, przynajmniej na niektórych relacjach przewozowych, powinien stanowić atrakcyjniejszą alternatywę niż transport indywidualny. Jest tańszy, może oferować lepszy komfort podróży (nie trzeba prowadzić pojazdu), a w niektórych przypadkach – nawet krótszy czas podróży i większą terminowość. Istnieją więc szanse na rozwój transportu regionalnego pod warunkiem opracowania adekwatnej strategii, która być może nie musi opierać się na niskich cenach, a raczej na wysokiej jakości usługi.

2. Znaczenie cen usług transportowych

Cena jest jedną z determinant popytu. W przypadku cen należy wyróżnić również elastyczność krzyżową, czyli nie tylko wpływ samej ceny usługi transportu regionalnego, ale również ceny innych dóbr i usług oraz kosztów posiadania i eksploatacji własnego samochodu.

Cena usługi transportowej jest bardzo istotna dla osób niżej uposażonych, w przypadku których elastyczność cenową można połączyć z dochodową. Choć więc elastyczność cenowa popytu na usługi transportowe, ogólnie rzecz biorąc, jest niska, to jednak wzrost cen w transporcie może spowodować zmniejszenie popytu nawet w przypadku potrzeb obligatoryjnych (mniejsza opłacalność dojazdu do pracy przy niekorzystnej relacji wynagrodzenia do kosztów i czasu przemieszczania). Wzrost ceny usługi substytucyjnej w tym wypadku – kosztów własnego samochodu – powinien zgodnie z prawami ekonomii spowodować wzrost popytu na usługę podstawową, czyli transport zbiorowy. Sygnały napływające w ostatnim czasie z rynku faktycznie mogłyby wskazywać na to, że użytkownicy prywatnych samochodów zaczynają z nich rezygnować na rzecz transportu zbiorowego. Jednak przedstawione powyżej prognozy nie potwierdzają występowania takiego trendu w dłuższym okresie. Pomimo prognozowanego wzrostu cen paliw motoryzacja indywidualna ma się nadal rozwijać.

Również wzrost cen nietransportowych dóbr i usług może spowodować ograniczenie popytu na usługi transportowe, szczególnie w odniesieniu do potrzeb fakultatywnych. Średnioroczny wzrost cen towarów i usług konsumpcyjnych w 2011 r. wyniósł 4,3%, na co wpływ miały czynniki zewnętrzne: wysokich cen surowców na rynkach światowych i – spowodowanego wzrostem globalnej awersji do ryzyka – osłabienia złotego⁵. Według prognoz Ministerstwa Finansów ceny będą rosły, ale ich dynamika zmniejszy się w następnych latach – 4,0% w 2012 i 2,0 % w 2013 r. Wzrost ten może mieć wpływ na popyt na usługi zbiorowego transportu regionalnego, jednak wydaje się, że najważniejsze są jednak postulaty jakościowe.

Przeprowadzone w ramach grantu badawczego *Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce* badania preferencji pasażerów wykazały, że zapotrzebowanie na pasażerskie przewozy regionalne jest bardzo duże⁶. Zgłasza je co trzeci mieszkaniec podróżujący codziennie i co czwarty – kilka razy w tygodniu. Ich przejazdy są z reguły regularne. Najwięcej respondentów ogółem jeździ najczęściej autobusami oraz samochodami osobowymi, w mniejszym stopniu – pociągami.

Główne przyczyny wyboru środków lokomocji są uzależnione od poziomu zaspokajania potrzeb przez przewoźników. Największym atutem przewozów

⁵ *Założenia projektu budżetu państwa na rok 2013*, Rada Ministrów, Warszawa, czerwiec 2012 r.

⁶ *Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2012 (projekt NCN nr N N112368440, kierownik: Elżbieta Załoga).

autobusowych jest dostępność przestrzenna. Mikrobusy wybierane są głównie z powodu szybkości. Tylko w odniesieniu do transportu kolejowego na pierwszym miejscu pojawia się taniść, następnie – bezpieczeństwo, dostępność informacji oraz komfort podróży. Środki transportu inne od autobusów, mikrobusów i pociągów są cenione najbardziej za przystosowania do przewozów osób niepełnosprawnych, komfort podróżowania i szybkość przejazdu.

Do najpilniejszych ulepszeń w odniesieniu do transportu zbiorowego należą: zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów i polepszenie bezpieczeństwa i wygody, następnie wprowadzenie dodatkowych połączeń i przystosowanie przystanków dla osób niepełnosprawnych.

Pełniejszy obraz można uzyskać, analizując odpowiedzi na pytanie o sposób podróżowania samochodem osobowym. Chociaż wyniki badań potwierdzają, że stopień zapełnienia w motoryzacji indywidualnej jest niski⁷, to jednak, jak się okazuje, osoby korzystające z samochodu osobowego najczęściej podróżują z rodziną, następnie – ze współpracownikami, kolegami bądź przyjaciółmi. Samotnie samochodem osobowym jeździ tylko 30–35% badanych. Wynika z tego, że jednak czynniki ekonomiczne, a więc koszt przejazdu i dochód, są również ważnymi determinantami wyboru sposobu podróżowania.

Podsumowanie

Przedstawione wyniki badań pozwalają na wiele sposobów interpretacji. Po pierwsze, można przyjąć bierną postawę i pogodzić się z malejącym udziałem transportu zbiorowego. Preferencje użytkowników transportu dotyczą bowiem głównie aspektów jakościowych, które są trudne do uzyskania w transporcie zbiorowym. Możliwości zwiększania konkurencyjności przez politykę cenową są więc ograniczone, chociaż istnieje możliwość poprawy takich parametrów, jak komfort podróży, który w pewnym sensie może być wyższy niż w transporcie indywidualnym (szczególnie jeśli pasażer jest jednocześnie kierowcą). Możliwości korzystania z samochodu osobowego są zresztą większe nawet dla osób o niższych dochodach, czy nieposiadających prawa jazdy, przez korzystanie z samochodów z innymi osobami (rodzina, znajomi itd.), co dodatkowo zmniejsza popyt na transport zbiorowy.

Po drugie, można przyjąć postawę aktywną, próbując dostosować ofertę regionalnego transportu zbiorowego do wymogów współczesnego rynku. Odsetek

⁷ J. Burnewicz, *Wizja struktury transportu...*

osób korzystających samotnie z samochodu osobowego nie jest aż tak duży, jak mogłoby się wydawać, ponieważ wynosi tylko 30%–36%. W ten sposób podróżuje 38% pracujących w czasie regularnym, a więc potencjalnych pasażerów zbiorowego transportu regionalnego. Pozostali współkorzystają z samochodu z innymi osobami. Czynniki ekonomiczny najwyraźniej pełni tutaj jednak również znaczącą rolę. Trudno jednak ocenić, czy o oszczędzaniu na kosztach transportu decyduje tutaj wyższy koszt przemieszczania transportem samochodowym, czy niższe dochody. Dla tej grupy być może jednak kombinacja atrakcyjnej oferty usługowej transportu zbiorowego przy akceptowalnej cenie może być czynnikiem zachęcającym do korzystania z tego transportu. Ze względu na korzyści skali koszty powinny być niższe w transporcie zbiorowym niż nawet wypełnionym w 100% samochodzie osobowym. W odniesieniu więc do tego segmentu rynku być może elastyczność cenowa byłaby stosunkowo większa.

Popyt na usługi regionalnego transportu zbiorowego jest wypadkową oddziaływania kombinacji kilku czynników:

- oferty cenowej i jakościowej transportu regionalnego,
- kosztów i zalet korzystania z samochodu osobowego,
- dochodów indywidualnych,
- czynników subiektywnych i pozaracjonalnych.

Jednak można postawić tezę, że nawet w przypadku osób o stosunkowo dużych dochodach wysokie koszty eksploatacji własnego samochodu dodatkowo powiązane z trudnościami w poruszaniu się i parkowaniu przy niskich kosztach transportu publicznego i korzystnej jego ofercie jakościowej mogą zachęcić do zrezygnowania z samochodu.

BIBLIOGRAFIA

Burnewicz J., *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*. Ekspertyza zlecona przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008–2033.

Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.

http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_krajowy/polska_polityka_prze-strzenna/prace_nad_KPZK_2008_2033/Documents/Burnewicz.pdf.

Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2012 (projekt NCN nr N N112368440, kierownik Elżbieta Załoga).

Sytuacja gospodarstw domowych w 2011 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych. GUS, Warszawa 2012.

Założenia projektu budżetu państwa na rok 2013, Rada Ministrów, Warszawa, czerwiec 2012 r.

INCOMES AND PRICES AS A FACTOR OF TRANSPORT DEMAND

Summary

The article discusses the problem of the impact of prices of transport services and incomes of the inhabitants of a region on the demand for regional passenger transport services. This phenomenon should be studied in order to develop an efficient transport policy. In the author's opinion, economic motives play still an important role in the decisions of passengers, what creates opportunity for the development of public transport.

Keywords: incomes of the population, demand, purchasing power, transportation

Translated by Dariusz Milewski