

Tomasz Kwarciański, Karol Leszczyński*

**CZYNNIKI WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU
W PRZEWOZACH OSÓB NA LOTNISKA
NA PRZYKŁADZIE POŁĄCZENIA SZCZECIN–BERLIN**

W artykule, wykorzystując metodę ankietową, zaprezentowano wyniki badań z zakresu analizy czynników wpływających na wybór pasażerskiego transportu samochodowego. Badanie przeprowadzono w segmencie dowozu pasażerów na lotniska na trasie Szczecin–Berlin. Zgodnie z wynikami badań najwyższym ocenionym czynnikiem wyboru jest czas przejazdu. Na czwartym miejscu (z ośmiu ocenianych czynników) sklasyfikowano cenę usługi transportowej.

Poza walorem badawczym w artykule przedstawiono również ogólne założenia teoretyczne dotyczące czynników wyboru, wyróżniając cenę i jakość jako bazę dla dalszych analiz a także charakterystykę rynku przewozów pasażerskich na trasie Szczecin–lotniska w Berlinie.

Słowa kluczowe: przedsiębiorstwo transportu samochodowego, preferencje klientów, badanie ankietowe

Wstęp

W warunkach gospodarki rynkowej przedsiębiorstwa transportowe zmuszone są do ciągłego dostosowywania oferty usługowej do zmieniających się potrzeb klientów. Zmiany dotyczyć mogą modyfikacji już oferowanych usług bądź też

* dr Tomasz Kwarciański – Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński; mgr Karol Leszczyński – doktorant, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński.

przedstawienia nowej oferty. Ich celem jest poprawa jakości obsługi pasażerów i/lub możliwość przedstawienia lepszej oferty pod względem cenowym. Wpływa to pozytywnie na konkurencyjność przedsiębiorstw transportowych, postrzeganych w kontekście oceny oferty usługowej przez potencjalnych pasażerów.

Ważne miejsce w procesie dostosowywania oferty usługowej, a także wprowadzania nowych usług przez przedsiębiorstwo transportowe, zajmują badania preferencji klientów transportu (między innymi badania ankietowe)¹. Taką metodykę przyjęto dla potrzeb niniejszego artykułu. Przygotowana ankieta miała przyczynić się do poznania czynników wpływających na wybór przewoźnika w przewozach pasażerów na lotniska w Berlinie. Celem artykułu jest przedstawienie oceny dokonanej przez pasażerów, czynników wyboru transportu pasażerskiego w segmencie przewozów pasażerskich.

1. Czynniki wyboru środka transportu – podejście teoretyczne

Na wybór środka transportu przez pasażera, wpływają różne czynniki. Studia literaturowe pozwalają na wyróżnienie ceny oraz jakości jako bazy analiz wyboru środka transportu. W takim ujęciu powyższe czynniki stanowią zbiór wymagań pasażerów wobec transportu. E. Załoga przedstawia pełną analizę tego zjawiska przez pryzmat pojęcia preferencji klientów transportu². Takie podejście jest związane z coraz większą uwagą jaka jest w transporcie poświęcana pasażerom i ma swoje odzwierciedlenie w polityce transportowej, zarówno krajowej, jak i Unii Europejskiej. Dobry przykład stanowi umieszczenie pasażera w centrum uwagi³, przez pakiet praw pasażerskich.

¹ Najczęściej do oceny transportu publicznego stosuje się badania ankietowe (BPS – *Bus Passenger Survey*) jako narzędzie pozwalające określić poziom satysfakcji korzystania z transportu pasażerskiego. Dzięki aplikacjom internetowym pasażerowie mają możliwość na bieżąco oceniać jakość świadczonych usług oraz zgłaszać wszelkie niedogodności, zob. L. MaCard, *Listening to passengers to improve services*, „Eurotransport” 2015, nr 2.

² E. Załoga, *Strategie rynkowe kolei wobec zmian w preferencjach klientów transportu*, Wydawnictwo Naukowe US, Szczecin 1999.

³ *Biała Księga Czas na podjęcie decyzji 2010*, Komisja Europejska 2001, Bruksela 2001. Podobny zapis umieszczono w kolejnym dokumencie strategicznym z obszaru transportu w 2011 r. – zapis mówiący o potrzebie podnoszenia jakości usług, co ma przyczynić się do wzrostu atrakcyjności transportu pasażerskiego, zob. *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszcznego systemu transportu*, COM (2011) 144, wersja ostateczna z 28.03.2011 r.

Analizę czynników wyboru transportu pasażerskiego podejmuje w literaturze krajowej wielu autorów, między innymi O. Wyszomirski⁴, W. Starowicz⁵, T. Dyr⁶ oraz K. Hebel⁷.

Oceniając zakres przestrzenny badań, dotyczących czynników wyboru transportu pasażerskiego można zauważyć, że dominują te, które związane są z obszarem miast. Jest to zrozumiałe, ponieważ główne problemy związane z funkcjonowaniem transportu pasażerskiego koncentrują się właśnie na tym obszarze. Dotyczy to przede wszystkim kosztów społecznych transportu.

Cena usługi transportowej, jako kryterium wyboru transportu pasażerskiego, jest wysoka w wypadku usług będących swoistymi nowościami na rynku. Jak zauważa M. Ciesielski w dłuższym okresie *nowości* są wprowadzane przez inne przedsiębiorstwa, co powoduje obniżanie poziomu cen usług transportowych⁸. Drugim istotnym czynnikiem obniżającym poziom cen usług jest zwiększanie poziomu konkurencji na rynku. Może to być osiągnięte między innymi przez zwiększanie się liczby przedsiębiorstw na rynku. Poziom konkurencji będzie wzrastał w sytuacji występowania niskich barier wejścia oraz kiedy tempo wzrostu podaży jest zdecydowanie większe niż popyt na dane usługi transportowe.

Drugą grupę czynników wpływających na wybór transportu pasażerskiego stanowi jakość, w której mieści się wiele elementów wpływających na wybór środka transportu. Do głównych można zaliczyć: czas przejazdu, prędkość przewozu, dostępność transportową, niezawodność, punktualność, szybkość oraz bezpieczeństwo. Wydaje się, że z czynników jakościowych, czas przemieszczenia (mierzony w systemie *door to door*) staje się podstawowym czynnikiem wyboru środka transportu.

Z pojęciem czasu w transporcie pasażerskim związane jest zagadnienie rozkładu jazdy. Ten element stanowi istotne utrudnienie w prawidłowym zaspokojeniu potrzeb transportowych. Wymaga dostosowania indywidualnych potrzeb

⁴ O. Wyszomirski, *Badania marketingowe jako podstawa planowania zrównoważonej mobilności w miastach*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, *Ekonomika Transportu i Logistyka*, nr 52, Gdańsk 2014.

⁵ W. Starowicz, *Jakość przewozów w miejskim transporcie zbiorowym*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.

⁶ T. Dyr., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.

⁷ K. Hebel, *Zmiany preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013*, „Transport Miejski i Regionalny” 2014, nr 4.

⁸ M. Ciesielski, *Konkurencja w transporcie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1996, s. 68–69.

pasażerów do oferty usługowej. Według P. Małka, jest to istotny mankament transportu pasażerskiego⁹.

Zmiany w preferencjach wpływają na rozwój techniczny środków transportu oraz organizacyjny w obszarze przewozów pasażerskich. Współczesne pojazdy są technicznie bardziej *przyjazne* pasażerom, w porównaniu z tymi sprzed kilku czy kilkunastu lat. Wyróżnić w tym zakresie można poprawę bezpieczeństwa podróży, komfortu, dostępności rozumianej jako możliwość wejścia do środka transportu (vide środki transportu o niskiej podłodze)¹⁰. Uwzględniają zmiany zachodzące w społeczeństwie w tym proces starzenia się społeczeństwa oraz silną konkurencję ze strony motoryzacji indywidualnej.

Przed współczesnymi pojazdami stawiane są również wymagania związane z ochroną środowiska. Przykładem mogą być normy emisji spalin (obecnie Euro 6). Znane są też przykłady miejsc (np. Hamburg), w których testuje się różne rozwiązania napędu pojazdów. Oprócz autobusów o napędzie konwencjonalnym, testom podlegają rozwiązania np. elektryczne, hybrydowe, napędzane gazem, wodorem (ogniwa paliwowe). Celem testów jest sprawdzenie, która z niskoemisyjnych technologii sprawdzi się najlepiej w warunkach rzeczywistego ruchu pasażerskiego¹¹.

Oceniając przejazdy pasażerskie na lotniska, jako segment rynku, należy zauważyć ich specyfikę. Mają one charakter przewozów transferowych (*shuttle*). Charakteryzują się tym, że przewóz jest realizowany na zasadzie tranzytu pasażerów na/z lotnisk, z relatywnie małą liczbą miejsc, gdzie pasażer może wsiąść bądź wysiąść. Wydaje się, że w tym segmencie większą rolę odgrywają czynniki jakościowe, w tym przede wszystkim te, które związane są z czasem – ważna jest pewność dotarcia na lotnisko we właściwym czasie. Dojazd na lotnisko stanowi element w ramach procesu przemieszczania się pasażera, dlatego ważne jest bezpieczeństwo dotarcia na czas do portu lotniczego.

⁹ Zob. P. Małek, *Komunikacja autobusowa*, WKiŁ, Warszawa 1968, s. 10.

¹⁰ W tym zakresie dobrym przykładem są autobusy niskopodłogowe. W Polsce widoczny jest trend wzrostu udziału autobusów niskopodłogowych (szczególnie w komunikacji miejskiej) w liczbie autobusów ogółem. Wolniej ten proces przebiega w zakresie tramwajów.

¹¹ W. Urbanowicz, *Hamburg stawia na bezemisyjność: przetestują różne autobusy*, www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/hamburg-stawia-na-bezemisyjnosc-przetestuja-rozne-autobusy-46919.html (dostęp 14.05.2015).

2. Wybrane aspekty przewozów pasażerskich na lotniska w Berlinie

Transfer osób na trasie Szczecin–lotniska w Berlinie jest możliwy wykorzystując do tego celu dwie gałęzie transportu, tj. samochodowy oraz kolejowy. Transport samochodowy daje możliwość bezpośredniego dojazdu na oba lotniska w Berlinie (Tegel oraz Schönefeld). Wysoką jakość podróży zapewnia dobra jakość dróg kołowych. Zasadnicza część podróży odbywa się na autostradach (A6 w Polsce, oraz A11, A10, A113 na terenie Niemiec). Odległość pomiędzy Szczecinem (dworzec autobusowy) a lotniskami w Berlinie wynosi odpowiednio 172 km (Tegel) i 189 km (Schönefeld). Z uwagi na ograniczanie kosztów przez przedsiębiorstwa transportowe, rzadko są wykonywane przejazdy tylko na jedno lotnisko. W większości przypadków tabor samochodowy obsługuje jednocześnie oba lotniska (najczęściej Szczecin–Tegel–Schönefeld–Szczecin)¹².

Obsługa potrzeb transportowych przez transport kolejowy, na analizowanej trasie jest utrudniona i wynika z braku stacji kolejowej na lotnisku Tegel. Ponadto brakuje bezpośredniego połączenia kolejowego pomiędzy Szczecinem a lotniskiem Schönefeld. Wybierając tę gałąź transportu, liczba przesiadek wynosi od 1 do 4, co wynika z wielu przyczyn. Podstawową jest niedokończona elektryfikacja części odcinka kolejowego po stronie Niemiec, co uniemożliwia obsługę przez pociągi elektryczne całej trasy. Obsługa przez pociągi elektryczne jest ważna z powodu konieczności przejazdu przez dworzec Berlin Hbf, który położony jest pod ziemią.

Konieczność przesiadek, a także korzystania z transportu miejskiego (Tegel) jest bez wątpienia czynnikiem ograniczającym atrakcyjność w wyborze transportu kolejowego jako środka transportu na lotniska w Berlinie. Sytuację tą powinno poprawić oddanie do użytku nowego portu lotniczego w Berlinie (BBI), który ma stać się docelowo wiodącym lotniskiem Berlina oraz innych miast (w tym Szczecina). Transport kolejowy ma pełnić ważną rolę w procesie dowozu pasażerów na lotnisko. Zgodnie z założeniami obsługi transportowej lotniska BBI, co najmniej połowa pasażerów korzystających z portu lotniczego ma dojeżdżać transportem kolejowym. W tym celu wybudowano podziemny dworzec kolejowy, skąd pasażerowie dojeżdżający do portu lotniczego pociągami, będą przemieszczani do hali odpraw windami. Oddanie do użytku nowego portu będzie również korzystne dla transportu samochodowego, który będzie obsługiwał potrzeby transportowe

¹² Zasadniczo trasa przejazdu to Szczecin–Schönefeld–Tegel–Schönefeld–Szczecin. Długość trasy wynosi 451 km.

osób korzystając z połączeń lotniczych tylko z jednego punktu. Dotychczas tabor przemieszcza się między lotniskami przez centrum miasta, generując ruch, dodatkowe koszty (w tym koszty zewnętrzne). Zmniejszy się także ryzyko niepunktualności, co jest skutkiem częstej kongestii w mieście. W tej sytuacji trudno przedsiębiorstwom utrzymać rozkładowe godziny przejazdu.

Oceniając inny parametr, czas przejazdu – jest korzystniejszy dla transportu samochodowego. Zgodnie z informacjami przedsiębiorstw transportu samochodowego wynosi on od ok. 2,5 godz. (Schöenefeld) do 3 godz. (Tegel). Czas przejazdu transportem kolejowym wynosi od blisko 3 godz. (1 przesiadka) do prawie 5 godz. (4 przesiadki)¹³.

Użytkownicy transportu samochodowego mają możliwość wyboru pomiędzy motoryzacją indywidualną a transportem pasażerskim oferującym usługi transportowe. Trudno szacunkowo wskazać liczbę osób korzystających z motoryzacji indywidualnej (względnie wykorzystujący ten sposób transportu jako podwózkę). Należy zauważyć, że w tej grupie będą się mieścić również nowe systemy transportu oparte na motoryzacji indywidualnej (np. Bla Bla car). Liczba przedsiębiorstw transportu samochodowego świadczących usługi transportowe na tej trasie jest bardzo duża.

Początki świadczenia usług transportowych przez transport samochodowy na trasie Szczecin–lotniska w Berlinie, są związane z przedsiębiorstwem Atlas Transfer. Przedsiębiorstwo to będąc biurem podróży wprowadziło jako usługę dowóz na lotniska w Berlinie. W tym celu wykorzystywano na początku jeden środek transportu oferując usługę dwa razy dziennie. Wobec rosnącego zainteresowania, zwiększano częstotliwość oferowanych usług, wykorzystując podmioty zewnętrzne.

Ważnym etapem w rozwoju tej oferty usługowej było wejście na rynek firmy Interglobus. Obecnie to przedsiębiorstwo oferuje najszerszy wachlarz usług, uwzględniając przede wszystkim liczbę połączeń na lotniska w Berlinie.

Realizowane usługi transportowe przez przedsiębiorstwa transportu samochodowego mają charakter usług:

1. **Regularnych.** Usługi transportowe w takim zakresie realizowane są przez dwa przedsiębiorstwa – Interglobus oraz PKS Szczecin (2012 r.). Przedsiębiorstwa na podstawie rozkładu jazdy dowożą i odbierają pasażerów z lotnisk w Berlinie. Przystanki komunikacyjne, z których

¹³ Elektroniczny rozkład jazdy, <http://rozklad.pkp.pl> (dostęp 14.05.2015).

rozpoczyna się podróż obu przedsiębiorstw, położone są blisko siebie (ul. Kolumba oraz Dworzec Autobusowy – PKS Szczecin). Odległość między nimi wynosi ok. 100 m. Ponadto oba przedsiębiorstwa zatrzymują się dodatkowo na przystanku w Warzymicach. Należy podkreślić dużą częstotliwość kursów obu przedsiębiorstw – odpowiednio 20 i 8 razy na dobę.

2. **Okazjonalnych.** Ta forma przewozu związana jest z bardzo elastycznym dopasowaniem się do potrzeb pasażera. Dotyczy to w szczególności godzin transportu, jak i miejsca odjazdu. Charakterystyczna dla tego segmentu usług jest wyższa cena świadczonych usług. Na rynku usług transportowych, ten rodzaj przewozu świadczony jest przez zdecydowanie przez większą liczbę przedsiębiorstw transportu samochodowego. Do głównych można zaliczyć, oprócz wyżej wymienionych – Berlinię SBS oraz Get Ride.

3. Czynniki wyboru środka transportu – podejście empiryczne

W celu ewaluacji czynników wyboru środków transportu przeprowadzono ankietę wśród pasażerów jednego z przedsiębiorstw, zajmujących się przewozem pasażerów na trasie Szczecin–lotniska w Berlinie. W badaniu wzięło udział 86 losowo wybranych pasażerów i odbyło się w dniach 10–12 maja 2015 roku.

3.1. Analiza próby badawczej

Uwzględniając miejsce zamieszkania, dominującą grupę stanowili mieszkańcy miast (80%). Udział osób mieszkających na obszarach wiejskich był zdecydowanie mniejszy (20%). W badaniu wzięło udział nieznacznie więcej osób z wykształceniem średnim (47%), udział osób z wykształceniem wyższym wyniósł 43%. Co dziesiąta przebadana osoba legitymowała się wykształceniem podstawowym.

Największą grupę zawodową, wśród badanych pasażerów, stanowiły osoby pracujące zawodowo (50%), udział rencistów i emerytów był blisko o połowę mniejszy (22%). Co piąta osoba (19%) miała status ucznia bądź studenta. Najmniej liczną grupę stanowiły osoby bezrobotne (niepracujące) – 9%. Udział kobiet i mężczyzn był zbliżony i wyniósł odpowiednio 49% i 51%.

Przejazd na trasie ze Szczecina na lotniska w Berlinie najczęściej związany jest z celami zawodowymi (jako środek transportu pozwalający na dojazd do pracy – 32% oraz turystycznymi – 34%). Ta forma transportu jest również dość często wykorzystywana w celach osobistych (21%). Dojazd do szkoły, uczelni oraz cele zdrowotne stanowią mniejszy odsetek.

Częstotliwość korzystania z dojazdów na lotniska w Berlinie samochodowym transportem pasażerskim jest zróżnicowana. Przeważają jednak respondenci, którzy jeżdżą kilka razy w roku (40%). Stosunkowo dużo było również osób, które korzystają z połączenia kilka razy w miesiącu (31%). Najmniej liczną grupę stanowiły osoby, które korzystają z połączenia kilka razy w roku (18%) oraz kilka razy w tygodniu (12%). Blisko połowa respondentów (48%), korzysta również w celu dojazdu na lotniska w Berlinie z innych środków transportu (samochodów osobowych, transportu kolejowego).

3.2. Czynniki wyboru pasażerskiego transportu samochodowego na przykładzie połączenia Szczecin–Berlin

Na wybór usług pasażerskiego transportu samochodowego wpływa wiele czynników. W ankiecie wyróżniono osiem czynników warunkujących wybór środka transportu: szybkość przejazdu, dostępność w czasie, dostępność informacji o rozkładzie jazdy, łatwość zakupu biletu, taniość, bezpieczeństwo, komfort podróży oraz przystosowanie dla osób niepełnosprawnych¹⁴.

Zdaniem respondentów najważniejszym czynnikiem decydującym o wyborze pasażerskiego transportu samochodowego jest szybkość przewozu. Czynniki ten uzyskał średnią 3,13. Ważna przy wyborze środka transportu jest zdaniem ankietowanych również dostępność w czasie oraz informacja o rozkładzie jazdy. Dopiero na czwartym miejscu znalazł się czynnik związany z kosztem zakupu biletu (taniość) – średnia 3,96. Niewiele niższą średnią uzyskał czynnik związany z łatwością zakupu biletu 4,01. Pozostałe czynniki: bezpieczeństwo, komfort podróży oraz przystosowanie dla osób niepełnosprawnych uzyskały odpowiednio średnią 5,03, 5,19 oraz 6,53.

¹⁴ W tej części ankiety pasażerowie określali ważność poszczególnych czynników, przypisując im odpowiednie rangi od 1 najważniejszy do 8 najmniej ważny. Pozwoliło to na obliczenie średnich i wskazanie który z czynników jest najważniejszy.

3.3. Czynniki wyboru środka transportu w aspekcie częstotliwości korzystania, celu podróży, statusu zawodowego, płci oraz wykształcenia

Przeprowadzone badania ankietowe wśród pasażerów umożliwiły bardziej szczegółową analizę czynników wyboru środka transportu. W tym zakresie uwzględniono warunki różnicujące potrzeby transportowe (częstotliwość, cel podróży) oraz cechy charakteryzujące podróżnego (status zawodowy, płeć oraz

Tabela 1

Czynniki wyboru pasażerskiego transportu samochodowego na trasie Szczecin–lotnika w Berlinie

Wyszczególnienie	Szybkość przejazdu	Dostępność w czasie	Informacja o rozkładzie jazdy	Łatwość zakupu biletów	Taniość	Bezpieczeństwo	Komfort	Ułatwienia dla osób niepełnosprawnych
Płeć								
Kobieta	2,91	2,67	3,56	4,16	4,10	5,13	5,03	7,00
Mężczyzna	3,46	3,91	3,94	3,89	3,86	4,89	5,29	6,00
Status zawodowy								
Emeryt, rencista	4,07	3,71	4,47	3,40	3,29	3,80	4,60	6,36
Niepracujący (bezrobotny)	4,00	3,17	3,20	3,83	3,33	4,17	5,00	6,67
Pracujący zawodowo	2,75	3,26	3,54	4,09	4,33	5,66	5,49	6,57
Uczeń, student	2,83	3,00	3,83	4,55	4,18	5,18	5,09	6,27
Wiek								
25–50 Lat	2,78	3,17	3,83	4,29	4,28	5,23	5,49	6,63
Do 25 lat	2,73	3,60	3,80	3,90	3,80	5,20	4,80	6,20
Pow. 50 Lat	4,00	3,43	3,59	3,64	3,67	4,55	4,86	6,38
Wykształcenie								
Podstawowe	1,71	3,83	4,17	2,43	4,83	4,29	5,57	6,17
Średnie	3,74	3,33	3,65	4,07	4,13	4,63	5,03	6,33
Wyższe	2,90	3,20	3,77	4,33	3,74	5,53	5,23	6,70
Cel podróży								
Do pracy	2,74	3,00	3,72	4,00	4,21	4,95	5,84	6,42
Do szkoły, uczelni	1,00	3,00	4,00	5,50	4,50	6,00	4,25	7,50
W celach wypoczynkowych, turystycznych	2,96	3,28	3,69	3,84	3,96	5,52	5,72	6,64
W celach zdrowotnych	5,50	4,33	4,33	5,17	3,50	3,00	3,17	6,00
W innych celach (rodzinnych, osobistych)	3,36	3,62	3,71	3,50	3,77	4,71	4,57	6,31

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego. Uwagi: kolorem czerwonym podświetlono najbardziej preferowany czynnik, zielonym najmniej.

wykształcenie). Dane zbiorcze, opracowane na podstawie tej samej metodologii (średniej z odpowiedzi), dotyczące wyżej wyróżnionych cech przedstawiono w tabeli 1.

Uwzględniając wyniki badań, płeć nie ma istotnego wpływu jako czynnik wyboru środka transportu. Dla kobiet podstawowym czynnikiem wyboru jest dostępność w czasie. Zbliżoną ocenę ważności otrzymały również takie czynniki, jak szybkość przejazdu oraz informacja o rozkładzie jazdy. Natomiast dla mężczyzn, poza wymienionymi, ważna jest również taniość oraz łatwość zakupu biletów.

W przypadku analizy statusu zawodowego można zauważyć istotne różnice w ocenie poszczególnych czynników. Dla uczniów, studentów oraz pracujących zawodowo czynnikiem podstawowym, wpływającym na wybór środka transportu, jest szybkość przejazdu. Dla niepracujących – dostępność w czasie, natomiast dla emerytów i rencistów – koszt usługi transportowej. Na podstawie tych wyników można stwierdzić, że dla osób, które mogą przeznaczyć więcej czasu na podróż, względnie wybrać inne (np. wcześniejsze) połączenia, ważnym czynnikiem staje się koszt przejazdu.

Poziom wykształcenia oraz wiek nie mają istotnego wpływu na czynniki wyboru środka transportu. O wyborze decyduje szybkość oraz dostępność w czasie, natomiast w przypadku celu podróży, który związany jest ze zdrowiem, najważniejszym czynnikiem jest bezpieczeństwo.

W ankiecie zwrócono się również do respondentów z pytaniem o wskazanie elementów mogących poprawić ofertę przedsiębiorstwa samochodowego transportu pasażerskiego w segmencie przewozów pasażerskich na lotniska w Berlinie. Według badanych najważniejszym (33 wskazania) było wprowadzenie zachęt w postaci zniżek, rabatów dla stałych klientów. Ważnymi elementami są również wyznaczenie nowych linii (25 wskazań), zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów (24 wskazania) oraz wyznaczenie nowych przystanków (21 wskazań).

Wnioski

Dla prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstwa transportowego ważne jest poznanie czynników wpływających na wybór usług transportowych. Poznanie ich daje możliwość uzyskania, względnie wzmocnienia, pozycji konkurencyjnej na rynku, co jest szczególnie ważne w tych segmentach, które mają

komercyjny charakter. Przewozy na lotniska w Berlinie analizowane w artykule mają taki charakter.

Wśród wyróżnionych czynników relatywnie odległe miejsce jako czynnik wyboru zajmuje cena, natomiast podstawowe znaczenia mają czynniki związane z czasem. Do tej grupy można zaliczyć szybkość przejazdu oraz dostępność w czasie – związana z dogodnym dla pasażera rozkładem jazdy.

Pomimo relatywnie niskiej oceny postulatu taniości, przy wyborze środka transportu pasażerskiego na analizowanej trasie, cena jest ważnym czynnikiem wyboru. Świadczyć o tym może wysoki udział wskazań pasażerów na potrzebę stosowania rabatów. Ważne są również aspekty rozwoju oferty usług transportowych w zakresie organizacyjnym. Powinny one służyć poprawie dostępności usług transportowych. Do tych działań można zaliczyć rozwój siatki połączeń – wyznaczenie nowych linii, nowych przystanków. W aspekcie czasowym poprawa dostępności transportowej powinna być związana ze zwiększeniem częstotliwości połączeń.

Bibliografia

- Biała Księga. Czas na podjęcie decyzji 2010*, Komisja Europejska 2001, Bruksela 2001.
- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszednego systemu transportu*, COM (2011) 144, wersja ostateczna z 28.03.2011 r.
- Ciesielski M., *Konkurencja w transporcie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1996.
- Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
- Hebel K., *Zmiany preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013*, „Transport Miejski i Regionalny” 2014, nr 4.
- MaCard L., *Listening to passengers to improve services*, „Eurotransport” 2015 nr 2.
- Małek P., *Komunikacja autobusowa*, WKiŁ, Warszawa 1968.
- Starowicz W., *Jakość przewozów w miejskim transporcie zbiorowym*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.
- Urbanowicz W., *Hamburg stawia na bezemisyjność: przetestują różne autobusy*.
- Załoga E., *Strategie rynkowe kolei wobec zmian w preferencjach klientów transportu*, Wydawnictwo Naukowe US, Szczecin 1999.

FACTORS OF THE CHOICE OF A TRANSPORT MEAN IN THE PASSENGER TRANSPORT TO AIRPORTS ON THE EXAMPLE OF SZCZECIN–BERLIN CONNECTION**Summary**

The paper, by using the method of questionnaire, presents the results of research in the scope of the analysis of the factors influencing the choice of passenger road transport. The study was conducted in the segment of the transport of passengers to airport on the connection Szczecin–Berlin. According to the research results the best-ranked factor of choice is travel time. In the fourth rank (out of eight evaluated factors) the price of a transport service has been classified.

Apart from research value the paper presents also general theoretical assumptions relating to the choice of determinants, highlighting the price and quality as the base for further analysis. Also characteristics of the passenger transport market on the link Szczecin–airport in Berlin has been presented.

Keywords: passenger road transport, customer preferences, questionnaire survey

Translated by Tomasz Kwarciński, Karol Leszczyński