

Tadeusz Dyr

Konkurencyjność transportu kolejowego na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Rynek regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce [1], obejmujący przewozy na obszarze województwa i połączenia między sąsiadującymi województwami, charakteryzuje się wysokim poziomem konkurencji oraz systematycznie zmniejszającym się popytem. Na takim rynku istotnym czynnikiem, wpływającym na pozycję konkurencyjną przedsiębiorstwa na rynku, jest umiejętność dostosowania oferty przewozowej do potrzeb i preferencji podróżnych. Przedsiębiorstwo, które zaspokaja potrzeby konsumentów w sposób bardziej efektywny niż czynią to rywale rynkowi ma szansę uzyskania trwałej przewagi konkurencyjnej na rynku. W procesie kształtowania oferty rynkowej istotne jest zatem badanie potrzeb i preferencji oraz badanie percepcji ofert przewozowych.

Prezentowane w tym artykule wyniki autorskich badań wskazują na niski poziom dostosowania ofert przedsiębiorstw regionalnego transportu zbiorowego do potrzeb i preferencji podróżnych. Skutkuje to zmniejszeniem popytu na usługi, realizowane transportem zbiorowym oraz zmianą podziału zadań przewozowych.

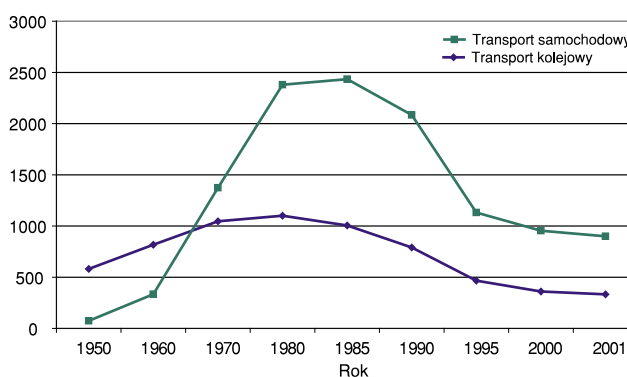
Popyt na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Popyt jest najczęściej definiowany, jako zapotrzebowanie na dane dobro, za które nabywca gotowy jest zapłacić ustaloną na rynku cenę, dysponując do tego celu odpowiednią sumą dochodu pieniężnego [2]. Popyt zatem odzwierciedla ujawnione zamiary zakupu określonych dóbr, wynikające z istniejących potrzeb i preferencji oraz poparte możliwościami finansowymi ich realizacji. Wielkość tych zamiarów różni się zazwyczaj zarówno od potrzeb, jak i zrealizowanych zakupów. Prezentowane w niniejszym artykule wielkości regionalnych przewozów pasażerskich stanowią tę część popytu, która przekształciła się w zakupy określonych usług przewozowych. W literaturze wielkości te często utożsamiane są z popytem efektywnym, tj. odpowiadają rozmiarom zapotrzebowania przy określonych cenach oraz innych czynnikach, decydujących o zakupie. Na niektóre z tych czynników mogą mieć wpływ przedsiębiorstwa realizujące przewozy (np. cena, jakość usług), inne natomiast są niezależne od przewoźników (np. czynniki demograficzne, preferencje i wzorce postępowania konsumentów) [3].

Analiza wielkości i zmian popytu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich napotyka na wiele ograniczeń. Podstawowym ograniczeniem jest sposób ujęcia informacji statystycznych o przewozach pasażerskich w Polsce. Publikowane informacje statystyczne GUS odnoszą się do różnych przekrojów analizy rynku przewozów pasażerskich, nie zawierają jednak wydzielenia rynku przewozów regionalnych. Ponadto statystyki te odnoszą się do podmiotów zatrudniających powyżej dziewięciu osób. Tymczasem w realizacji autobusowych przewozów regionalnych uczest-

niczy kilka tysięcy podmiotów, zatrudniających mniej niż dziewięć osób. Źródła statystyczne nie ujmuje zatem informacji o tych podmiotach. Dlatego publikowane przez GUS informacje statystyczne, odnoszące się do przewozów pasażerskich powinny być korygowane w procesie badań rynkowych.

Wielkości przewozów pasażerskich, realizowanych transportem kolejowym i samochodowym, na podstawie statystyk GUS przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Przewozy pasażerskich w transporcie kolejowym i samochodowym w latach 1950–2001

Źródło: opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych GUS

W realizacji regionalnych przewozów pasażerskich uczestniczą przede wszystkim przewoźnicy dwóch gałęzi transportu – transportu kolejowego i samochodowego. Pozostałe gałęzie transportu bądź nie mają żadnego znaczenia w realizacji przewozów, bądź mają znaczenie marginalne, występując lokalnie, w niektórych obszarach kraju (np. przeprawy promowe).

Trudności w analizie statystyki przewozów pasażerskich odnoszą się głównie do przewozów autobusowych. W transporcie kolejowym do 2001 r. przewozy pasażerskie realizował tylko jeden przewoźnik – przedsiębiorstwo PKP. Od 2001 r. w ramach kolejnego etapu restrukturyzacji powstało kilka spółek przewozowych realizujących przewozy pasażerskie. Wszystkie te spółki należą jednak do grupy PKP S.A., a żaden inny operator nie podjął działalności na tym rynku. Uzyskanie zatem wiarygodnych informacji o wielkości realizowanych przewozów nie stwarza poważniejszych problemów.

Zmiany wielkości przewozów pasażerskich, realizowanych transportem kolejowym, z podziałem na rodzaje przewozów przedstawiono w tablicy 1.

W latach 1990–2001 liczba pasażerów korzystających z kolejowych przewozów regionalnych zmniejszyła się dwukrotnie. Do najważniejszych przyczyn spadku popytu na kolejowe przewozy regionalne zaliczyć można dynamiczny rozwój transportu samochodowego, zmianę wzorców postępowania konsumentów, wzrost

Tablica 1

Kolejowe przewozy pasażerskie w Polsce w latach 1991–2001

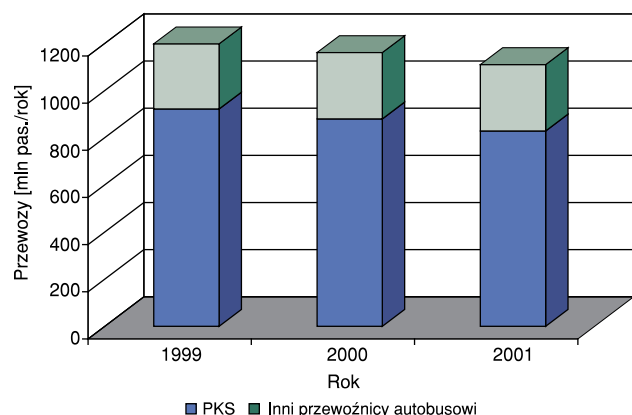
Rok	Przewozy [mln. pas./rok]				Udział w przewozach ogółem [%]		
	Kwalifikowane	Międzyregionalne	Regionalne	Ogółem	Kwalifikowane	Międzyregionalne	Regionalne
1991	5,6	87,8	556,7	650,1	0,9	13,5	85,6
1992	4,9	80,7	462,4	548,0	0,9	14,7	84,4
1993	5,5	70,3	464,1	539,9	1,0	13,0	86,0
1994	7,4	63,4	422,8	493,6	1,5	12,8	85,7
1995	6,8	62,5	395,7	465,0	1,5	13,4	85,1
1996	7,3	64,3	361,8	433,4	1,7	14,8	83,5
1997	9,1	65,9	341,6	416,6	2,2	15,8	82,0
1998	9,5	60,7	330,6	400,8	2,4	15,1	82,5
1999	10,0	62,3	322,9	395,2	2,5	15,8	81,7
2000	10,0	57,1	293,0	360,1	2,8	15,9	81,4
2001	9,2	53,0	269,6	331,8	2,8	16,0	81,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów źródłowych
PKP – Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

bezrobocia, niską atrakcyjność ofert przewozowych oraz czynniki demograficzne. Kolejowe przewozy regionalne stanowią jednak nadal dominującą grupę w strukturze przewozów, realizowanych transportem kolejowym. W analizowanym okresie udział tych przewozów w przewozach kolejowych ogółem stanowił ponad 81%.

Publikowane informacje statystyczne, odnoszące się do samochodowych przewozów pasażerskich, wskazują na podobny, jak w transporcie kolejowym, spadek wielkości przewozów. Mimo przedstawionych wcześniej zastrzeżeń do statystyki GUS w tym zakresie, zjawisko spadku popytu na autobusowe regionalne przewozy pasażerskie jest faktem. Przyczyny tego spadku są również podobne, jak w transporcie kolejowym.

Udział przewozów realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS w przewozach autobusowych ogółem, według danych publikowanych w rocznikach statystycznych GUS wynosi ponad 95%. Z autorskich badań przeprowadzonych w 2001 r. w przedsiębiorstwach PKS zlokalizowanych w województwie mazowieckim oraz w 2003 r. w 71 przedsiębiorstwach PKS, zlokalizowanych w różnych regionalnych Polski wynika, że konkurencji przedsiębiorstw PKS przewożą około 30–35% ogółu pasażerów korzystających z regionalnych przewozów autobusowych. Ponadto z przeprowadzonych badań wynika, że w strukturze przewozów realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS przewozy regionalne stanowią około 98%. Szacowana, na podstawie przedstawionych wyników badań,

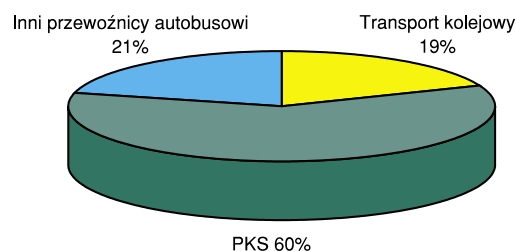


Rys. 2. Przewozy pasażerów w regionalnym transporcie autobusowym

Źródło: opracowanie własne

wielkość przewozów realizowanych w transporcie autobusowym wynosi około 1100–1200 mln pasażerów (rys. 2).

Na podstawie przedstawionych danych statystycznych oraz badań własnych roczny popyt na usługi przewozowe w transporcie regionalnym, przy aktualnym poziomie cen oraz innych czynnikach, decydujących o postępowaniu konsumentów, jest znacznie wyższy niż prezentowany w statystykach GUS i szacować go można na około 1400 mln pasażerów. Dominujące znaczenie na tym rynku (rys. 3) mają obecnie przedsiębiorstwa PKS (ok. 60%). Dynamiczny rozwój innych podmiotów, a w szczególności prywatnych przewoźników autobusowych, przy pogarszającej się sytuacji finansowej przedsiębiorstw PKS i PKP – Przewozy Regionalne, spowodować może już wkrótce istotną zmianę udziału poszczególnych przewoźników w rynku. Aktualny udział tej grupy przewoźników szacowany jest na ponad 20%. Taki podział rynku jest przede wszystkim wynikiem poziomu dostosowania ofert do potrzeb i preferencji podróżnych. Wyniki badań, potwierdzających tę tezę przedstawiono w dalszej części niniejszego artykułu.



Rys. 3. Podział rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Źródło: opracowanie własne

Potrzeby i preferencje podróżnych na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Potrzebę definiuje się zazwyczaj jako stan braku czegoś, dostrzeganie różnicy między istniejącym stanem rzeczy a stanem pożądanym (oczekiwanym, preferowanym) [4]. Dostrzeganie tej różnicy skłaniać może konsumentów do podejmowania takich działań, które poprzez zaspokojenie potrzeby doprowadzą do zmniejszenia, bądź wyeliminowania tej różnicy. Potrzeby są zatem postrzegane, jako podstawowe źródło popytu. Nie każda jednak potrzeba, poparta nawet możliwościami finansowymi konsumenta, musi przekształcić się w popyt. Zazwyczaj potrzeby konsumentów są znacznie większe niż popyt na określone produkty. Jednocześnie popyt jest zazwyczaj wyższy niż realizowane przez konsumentów zakupy.

Zaspokajanie potrzeb następuje w wyniku nabycia i użytkowania dóbr. Proces zaspokajania potrzeby rozpoczyna się z chwilą, gdy konsument uświadamia sobie, jakie są środki zaspokojenia potrzeby. Konsument mając określone możliwości nabycia tych środków, w końcowym etapie procesu zaspokajania potrzeby dokonuje takiego zakupu [5]. Znajomość potrzeb ma zatem ogromne znaczenie w procesie kształtowania strategii marketingowej przedsiębiorstwa. Konsument wybiera bowiem te produkty, które najlepiej zaspokajają ich potrzeby. Ponadto ta sama potrzeba może być zaspokojona w różny sposób.

Wśród licznych potrzeb człowieka wyróżnić można potrzeby przewozowe (potrzeby komunikacyjne), które zdefiniować można jako chęć lub konieczność realizacji przez określoną osobę przemieszczenia się z jednego miejsca na drugie za pomocą środka transportu [6]. Powstawanie potrzeb przewozowych związane jest

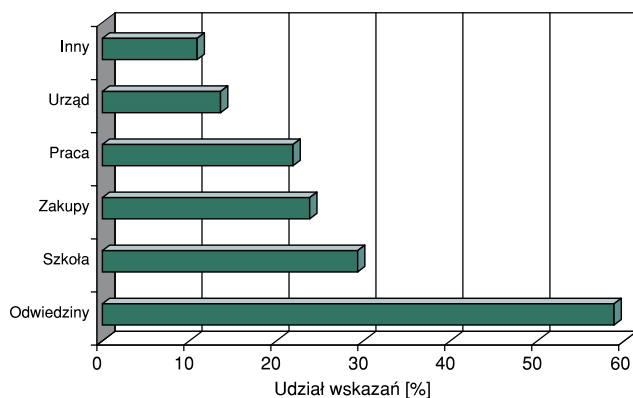
z mechanizmem wtórnych celów, polegającym na tym, że działanie zaspokajające potrzebę staje się potrzebą samoistną [7]. Oznacza to, że przyczyną wystąpienia potrzeby przewozowej jest zaistnienie innej potrzeby pierwotnej, której realizacja wymaga przemieszczania za pomocą środków transportu [8].

Potrzeby transportowe na rynku regionalnych przewozów pasażerskich były przedmiotem autorskich badań realizowanych w trzecim kwartale 2002 r. Badaniami objęte zostały gospodarstwa domowe. Oznacza to, że opinie wyrażali nie tylko pasażerowie korzystający z usług transportu zbiorowego, lecz również osoby, które nie korzystają z tych usług, a swoje potrzeby transportowe zaspokajają, wykorzystując inne sposoby przemieszczania. W badaniach wzięło udział 780 osób, będących mieszkańcami województw mazowieckiego, świętokrzyskiego, małopolskiego, lubelskiego, śląskiego, kujawsko-pomorskiego, opolskiego, dolnośląskiego oraz wielkopolskiego. Niemal 70% respondentów odbyło podróż regionalną w ciągu siedmiu dni poprzedzających badanie.

Do najważniejszych celów podróży regionalnych respondenci zaliczyli odwiedziny u znajomych, dojazd do szkoły i pracy oraz dojazd do sklepów na zakupy. Szczegółowy rozkład celów podróży według wskazań respondentów przedstawiono na rysunku 4, a częstość odbywania podróży na rysunku 5.

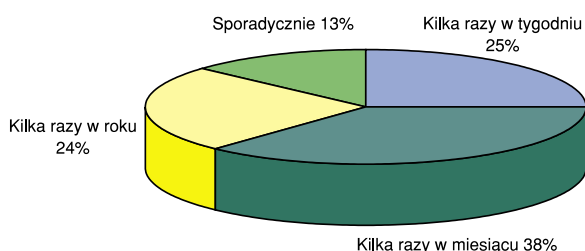
Preferencje podróżnych wyrażają uporządkowany zbiór kryteriów, decydujących o wyborze konkretnego sposobu zaspokojenia danej potrzeby. Zbiór tych kryteriów, wraz z opisem ich wartości stanowi wzorzec preferencji. Analiza literatury wykazuje, że nie ma zgodności w zakresie ustalania zbioru istotnych kryteriów (cech jakości), stanowiących preferencje podróżnych. Różni autorzy zajmujący się tą problematyką proponują przyjęcie od trzech do kilkudziesięciu kryteriów [9].

W przywoływanych autorskich badaniach ankietowych, realizowanych w 2002 r., podjęto również badanie preferencji podróż-



Rys. 4. Cele podróży na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

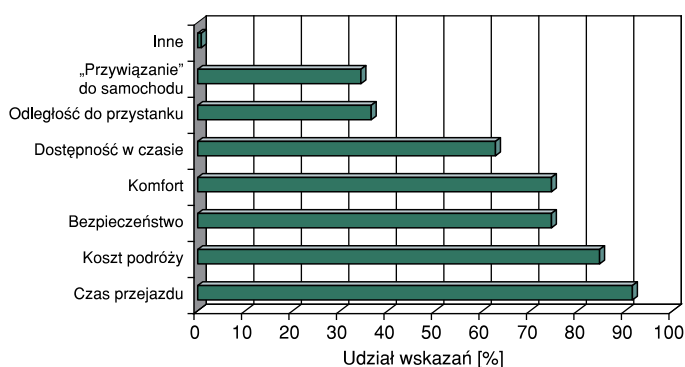


Rys. 5. Częstość podróży na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

nych na rynku regionalnych przewozów pasażerskich. W tej części badań poproszono o ocenę kryteriów decydujących o wyborze środka transportu, proponując jednocześnie następujące kryteria: koszt podróży, czas przejazdu, bezpieczeństwo, komfort, dostępność w czasie, odległość od domu (miejsca pobytu) do przystanku oraz „przywiązanie” do samochodu. Dopuszczono również możliwość wskazania na własne kryteria – z możliwości tej skorzystało niespełna 0,8% respondentów.

Najczęściej wskazywanym kryterium wyboru środka transportu, w prowadzonych badaniach, był czas podróży – na kryterium to wskazało ponad 91% respondentów. Do istotnych kryteriów respondenci zaliczyli również koszt podróży (84,6%), bezpieczeństwo i komfort (po 74,5%) oraz dostępność w czasie (62,7%). Na uwagę zasługuje również wskazanie przez ponad 34% respondentów na „przywiązanie” do samochodu. Szczegółowy rozkład wskazań na istotne kryteria wyboru środka transportu przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Kryteria wyboru środka transportu w regionalnych przewozach pasażerskich Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Respondentów poproszono nie tylko o wskazanie istotnych kryteriów wyboru środka transportu, lecz również o ocenę ważności tych kryteriów. Do oceny ważności zastosowano rangową skalę sumowanych ocen – poproszono respondentów o podział 100 punktów między wybierane, istotne dla nich, kryteria. Ważność poszczególnych kryteriów określono przy wykorzystaniu dwóch mierników (rys. 6):

- 1) średniej wartości kryteriów dla całej badanej grupy, odzwierciedlającej przeciętne znaczenie dla badanej populacji ocenianych kryteriów;
- 2) średniej wartości kryteriów dla części badanej grupy, która wskazała na ich znaczenie, odzwierciedlającej przeciętne znaczenie dla ocenianego kryterium dla tej części respondentów, którzy uznali istotność danego kryterium w wyborze środka transportu.

W analizie uzyskanych wyników na uwagę zasługuje fakt, że o ile najczęściej wskazywanym kryterium był czas przejazdu, o tyle największe znaczenie dla całej badanej populacji ma koszt podróży. Istotne jest także duże znaczenie „przywiązania” do własnego samochodu wśród osób wskazujących na to kryterium. Może to bowiem oznaczać trudności, a być może nawet brak możliwości, pozyskania tej grupy społecznej, jako pasażerów transportu zbiorowego.

Popyt na usługi realizowane transportem zbiorowym na tym rynku zależy, jak już wspomniano, od stopnia dostosowania ofer-

ty przewozowej do potrzeb i preferencji podróżnych. Preferencje podróżnych na rynku przewozów regionalnych, jak wynika z badań własnych oraz dostępnych publikacji, różnią się od preferencji na innych rynkach przewozów pasażerskich. Preferencje podróżnych w konkretnym regionie mogą się także różnić od prezentowanych wyników badań. Różne mogą być też preferencje w poszczególnych segmentach rynku [10].

Jakość ofert na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Badanie dostosowania ofert przewozowych na rynku regionalnych przewozów pasażerskich do potrzeb i preferencji podróżnych było przedmiotem, prezentowanych już autorskich badań z 2002 r. W badaniach tych poproszono respondentów o ocenę jakości usług, oferowanych przez transport kolejowy, przedsiębiorstwa PKS oraz małe przedsiębiorstwa autobusowe (mikrobusowe), według następujących kryteriów: bezpieczeństwo, punktualność, częstotliwość połączeń, komfort (wygoda) podróżowania, informacja o rozkładzie jazdy, informacja taryfowa, udogodnienia dla niepełnosprawnych, czas przejazdu, czystość i dostępność w czasie.

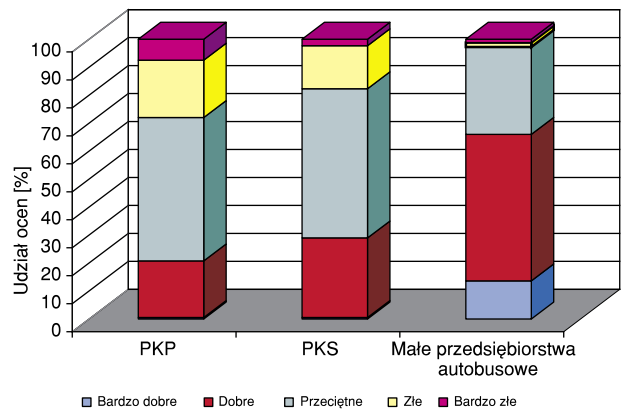
Do oceny poszczególnych kryteriów przyjęto pięciopunktową skalę wymuszającą. Każdy z respondentów oceniał usługi wszystkich przewoźników, niezależnie czy korzystał z ich usług. W przypadku respondentów, którzy nie korzystali z usług danego przewoźnika oceny dokonywane były na podstawie wyobrażeń respondenta o danej ofercie. Pozwala to określić nie tylko rzeczywistą ofertę rynkową, lecz również wyobrażenie o tej ofercie.

Analizując uzyskane wyniki badań obliczono średnią ważoną uzyskanych ocen dla poszczególnych przewoźników. Na tej podstawie określono profil jakości oferowanych usług przez poszczególnych przewoźników. Profil ten przedstawiono na rysunku 7. Ocena ofert poszczególnych przewoźników jest bardzo podobna. Oznacza to, że właściwie żaden przewoźnik nie ma zasadniczej przewagi jakościowej nad pozostałymi. Można jednak zauważyć pewne elementy różnicujące oferty poszczególnych przewoźników.

Najistotniejszym kryterium wyboru środka transportu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich, zgodnie z przedstawionymi wynikami badań preferencji, jest czas przejazdu. Ocena ofert małych przedsiębiorstw autobusowych (mikrobusowych), uwzględniająca to kryterium, jest znacznie wyższa aniżeli pozostałych przewoźników. Szczegółowy rozkład ocen czasu podróży przedstawiono na rysunku 8. W przewozach realizowanych mikrobusami dominują oceny bardzo dobre i dobre (ponad 66%), podczas gdy udział tych ocen w przypadku transportu kolejowego wynosi niespełna 21% (oceny bardzo dobre zaledwie 0,5%) i autobusowego, realizowanego przez PKS nie przekracza 30% (oceny bardzo dobre zaledwie 0,5%). Taka ocena wynika nie tylko z większej prędkości jazdy mikrobusów, lecz również z stosowanej przez tych przewoźników praktyki zatrzymywania się w miejscach wskazywanych przez podróżnych. Brak obowiązku stosowania tachografów w mikrobusach powoduje, że w wielu przypadkach jeżdżą one z prędkością większą niż dopuszczają to przepisy ruchu drogowego. Zatrzymywanie się poza przystankami, często w miejscach niedozwolonych, powoduje, że pasażer ma możliwość rozpoczęcia, bądź zakończenia, podróży w pobliżu miejsca pobytu lub przeznaczenia (np. domu). To wszystko wpływa na całkowity bilans czasu podróży i postrzeganie przejazdu



Rys. 7. Profil jakości usług na rynku regionalnych przewozów pasażerskich
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych



Rys. 8. Ocena jakości pod względem oferowanego czasu podróży na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

Źródło: opracowanie własne

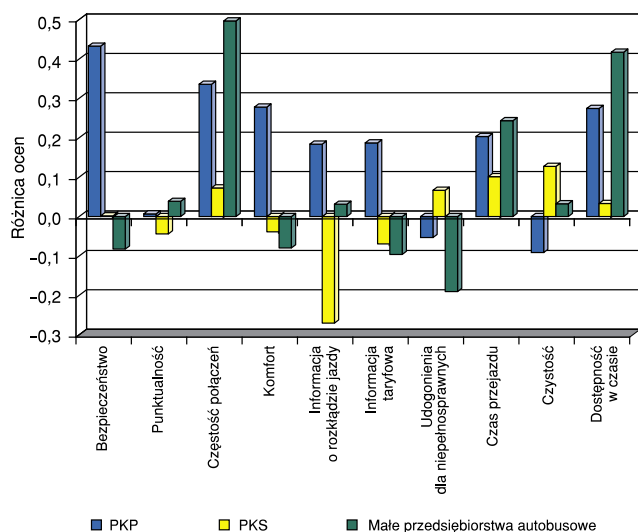
mikrobusem, jako znacznie szybszego niż innym środkiem transportu.

Jakość realizowana przez małe przedsiębiorstwa autobusowe jest postrzegana niemal we wszystkich kryteriach lepiej niż w przypadku pozostałych przewoźników. Dotyczy to również takiego kryterium, jak punktualność, mimo że bardzo wielu przewoźników realizuje przewozy bez podanego do publicznej wiadomości rozkładu jazdy (w ten sposób część przewoźników chce wykazać, że realizują przewozy nieregularne, aby „ominąć” niektóre wymagania stawiane przez Ustawę o transporcie drogowym przewozom regularnym). Przyczyną takiego postrzegania mogą być negatywne opinie, w tym opinie prezentowane w mediach, o transporcie kolejowym i przedsiębiorstwach PKS.

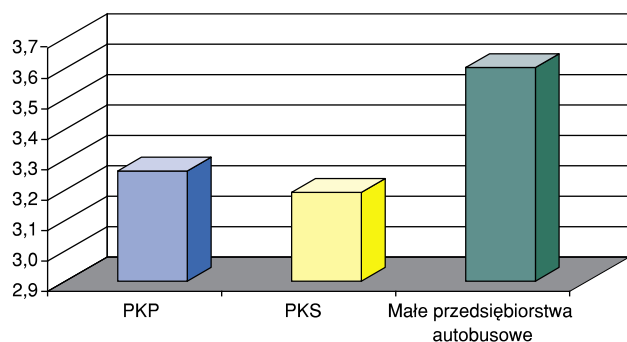
W badaniach uczestniczyli, jak już wspomniano, zarówno respondenci korzystający z usług poszczególnych przewoźników, jak i tacy, którzy z transportu zbiorowego nie korzystają. Prezentowane oceny odnoszą się do całej badanej populacji. Analizie poddano także różnicę w postrzeganiu ofert pomiędzy tymi respondentami (rys. 9) Różnicę tę wyznaczono, jako różnicę między średnią wartością ocen uzyskanych od korzystających z usług poszczególnych przewoźników oraz nie korzystających z tych usług. Największe różnice zauważyć można w przypadku transportu kolejowego. Niemał we wszystkich kryteriach korzystający z usług transportu kolejowego postrzegają te usługi lepiej niż respondenci, którzy nie korzystają z transportu kolejowego.

Na podstawie wyników uzyskanych w trakcie badań określono syntetyczną ocenę jakości usług realizowanych przez badanych przewoźników (rys. 10). Wskaźnik ten obliczono jako średnią ważoną ocen i ich znaczenia w preferencjach podróżnych (wag). Wagi poszczególnych cech jakości przyjęto na podstawie prezentowanych wyników preferencji, przyjmując do analizy cztery najistotniejsze dla respondentów kryteria wyboru środka transportu. Wartość wag dla poszczególnych cech przyjęto proporcjonalnie do ich znaczenia, tj.:

- czas podróży – 0,35,
- bezpieczeństwo – 0,25,
- dostępność – 0,20,
- komfort – 0,20.



Rys. 9. Różnica ocen jakości wśród osób korzystających i nie korzystających z transportu zbiorowego na rynku regionalnych przewozów pasażerskich
Źródło: opracowanie własne



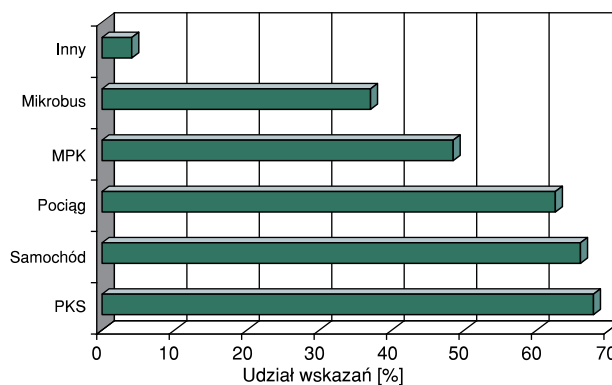
Rys. 10. Syntetyczna ocena jakości usług na rynku regionalnych przewozów pasażerskich
Źródło: opracowanie własne

Najwyższy poziom dostosowania podaży do potrzeb i preferencji podróżnych mają małe przedsiębiorstwa autobusowe (mikrobusowe). Faktu tego nie zmieniają opinie, prezentowane głównie na spotkaniach środowiska transportowego, że przewoźnicy mikrobusowi stosują nieuczciwe formy konkurencji, obsługują tylko linie rentowne, obsługę prowadzą w okresach dużego zapotrzebowania na przewozy itp. Postrzegana przez podróżnych jakość oferty ma decydujący wpływ o wyborze określonej oferty. Z punktu widzenia konsumenta nie jest bowiem istotny obiektywny stan jakości produktu, lecz percepcja tego stanu. Przedsiębiorstwa

transportowe powinny zatem prowadzić szczegółowe badania nie tylko potrzeb i preferencji podróżnych, lecz również badania dostosowania istniejących ofert do rozpoznanych preferencji. Wyniki tych badań powinny stanowić podstawę w procesie kształtowania strategii marketingowej przedsiębiorstwa transportowego.

Zachowania komunikacyjne na rynku regionalnych przewozów pasażerskich

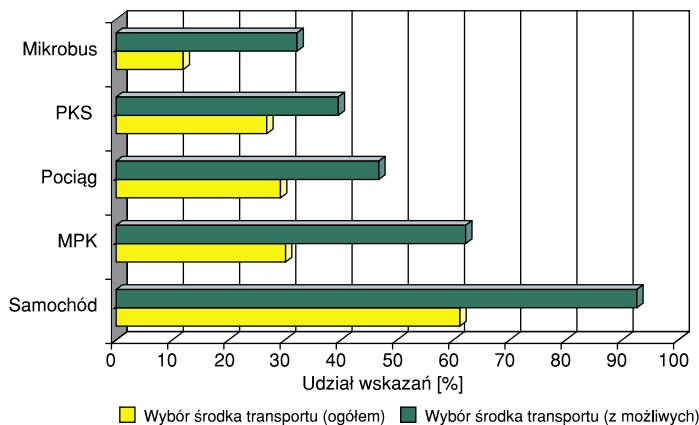
Realizacja podróży regionalnych odbywać się może różnymi środkami transportu. Zapytano zatem respondentów o możliwości korzystania z tych środków, sugerując jako możliwe: własny samochód, pociąg, autobus PKS, autobus komunikacji podmiejskiej (np. MPK), autobus (mikrobus) innych przewoźników. Dopuszczono jednocześnie możliwość wskazania innych środków transportu. Szczegółowy rozkład udzielonych odpowiedzi przedstawiono na rysunku 11. Pytanie to miało na celu określenie stopnia znajomości możliwych ofert, a jednocześnie identyfikację tych respondentów, którzy mają możliwość korzystania z własnego samochodu. Ta właśnie grupa powinna być obiektem szczególnego zainteresowania przewoźników funkcjonujących na rynku przewozów regionalnych. Wzrost popytu na usługi realizowane transportem zbiorowym zależy przede wszystkim od możliwości pozyskania dotychczasowych użytkowników samochodów indywidualnych. Działanie takie jest jednocześnie zgodne z europejską polityką transportową, zakładającą zrównoważony rozwój transportu [11].



Rys. 11. Możliwości wyboru środka transportu w przewozach regionalnych
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Niemal wszyscy respondenci wskazywali przynajmniej na dwa środki transportu, z których mogą korzystać przy zaspokajaniu swoich potrzeb przewozowych. Można więc przyjąć, że niemal w każdym przypadku istnieje możliwość wyboru i określić czynniki decydujące o wyborze konkretnego środka transportu.

Najczęściej wybieranym środkiem transportu jest własny samochód – z tego środka transportu korzysta ponad 61% respondentów. Na uwagę zasługuje jednak fakt, iż prawie 93% podróżnych, mających możliwość korzystania z własnego samochodu, z tej możliwości korzysta. Szczegółowy rozkład wskazań na wybierane środki transportu przedstawiono na rysunku 12. Na rysunku tym, jako „wybór środka transportu – ogółem” przedstawiono wskazania tych respondentów, którzy zadeklarowali korzystanie z analizowanych środków transportu; „wybór środka transportu – z możliwych” obejmuje natomiast udział wskazań na wybrany środek transportu w odniesieniu do zadeklarowanej możliwości skorzystania z danego środka transportu. Nie jest to



Rys. 12. Wybierane środki transportu w przewozach regionalnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

jednak wybór z rzeczywiście istniejącej możliwości, lecz wybór z możliwości, które są znane podróżnemu.

Wysoki udział wskazań na samochód osobowy, jako wybierany środek transportu do realizacji przewozów regionalnych, zwłaszcza bardzo wysoki udział wskazań, wśród tych podróżnych, którzy mają możliwość wyboru samochodu, wynika z „przywiązania” do samochodu. Jedno z pytań dotyczyło oceny zgodności własnych sądów z podanymi stwierdzeniami. Z samochodem osobowym związane były dwa stwierdzenia:

- własny samochód zapewnia mi poczucie wolności,
- bez samochodu jestem jak „bez ręki”.

Niemal 80% respondentów zgodziło się z pierwszym z podanych stwierdzeń i niemal 50% z drugim. Zupełnie inaczej jest w przypadku transportu kolejowego. W pytaniu dotyczącym oceny zgodności z podanymi stwierdzeniami poproszono o ocenę jednego z popularnych w latach 90. haseł reklamowych, a mianowicie „Transport kolejowy w Polsce – wygodny, bezpieczny i ekologiczny”. Ponad 44% respondentów nie zgodziło się z tym stwierdzeniem. Takie postrzeganie przewoźników ma niewątpliwie wpływ na zachowania komunikacyjne, a w konsekwencji na udział poszczególnych przewoźników w rynku.

Zakończenie

Potrzeby występujące na rynku regionalnych przewozów pasażerskich zaspokajane są, jak potwierdzają to przeprowadzone badania, zarówno indywidualnymi środkami (głównie samochód osobowy, ale także motocykl, rower itp.), jak i transportem zbiorowym. Ponadto na rynku może istnieć część potrzeb przewozowych, które nie są realizowane. Stąd pozyskanie nowych podróży wymaga opracowania i wdrożenia efektywnej strategii marketingowej, uwzględniającej potrzeby i preferencje podróżnych. Jednocześnie należy mieć świadomość, że nawet najlepiej przygotowana strategia nie gwarantuje pozyskania wszystkich grup społecznych. Część społeczeństwa nie jest bowiem zainteresowana korzystaniem z transportu publicznego przy realizacji własnych potrzeb przewozowych. Konsekwencją tej sytuacji jest systematyczny spadek popytu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich.

Z przygotowanych w 2001 r., w ówczesnym Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, prognoz przewozu pasażerów do 2020 r. wynika systematyczny spadek przewozów realizowanych transportem zbiorowym. W przypadku zastosowania prefe-

rencji dla transportu zbiorowego, spadek pracy przewozowej w komunikacji międzyosiedlowej wynieść może w 2020 r. w porównaniu z 1998 r. około 6%. W tym samym czasie zwiększenie pracy przewozowej realizowanej samochodami osobowymi wyniesie ponad 55%. W wariancie z brakiem preferencji dla transportu zbiorowego przewiduje się, że nastąpi znaczny spadek pracy przewozowej w komunikacji międzyosiedlowej realizowanej transportem zbiorowym (o około 11%) i dwukrotny wzrost pracy przewozowej realizowanej samochodami osobowymi [12].

Opracowane prognozy przewozów pasażerskich wskazują na istotne zagrożenia, przed którymi stanąć mogą przedsiębiorstwa pasażerskiego transportu zbiorowego. Ta niekorzystna tendencja dotyczyć będzie także rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Niektórzy autorzy przewidują, że spadek popytu na tym rynku będzie znacznie większy, niż przedstawione wartości średnie dla rynku przewozów pasażerskich, i sięgnąć może wartości 50% przewozów realizowanych w 1998 r. [13].

Analiza trendów popytu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich oraz szans i zagrożeń na tym rynku, a w szczególności wynikających z czynników demograficznych, społecznych, ekonomicznych, kulturowych, politycznych i prawnych wskazuje, że trend spadku popytu będzie w najbliższych latach zachowany. Zmniejszenie popytu przy jednoczesnym obserwowanym zwiększeniu konkurencji na rynku regionalnych przewozów pasażerskich spowoduje, że tylko przedsiębiorstwa zdolne do realizacji efektywnej strategii marketingowej będą w stanie przetrwać na tym rynku. Strategia ta musi uwzględniać dostosowanie ofert do potrzeb i preferencji podróżnych.

Literatura

- [1] Dyr T.: *Atrakcyjność sektora jako czynnik kształtowania technologii w regionalnych przewozach pasażerskich*. Materiały Konferencji Naukowej „Nowoczesne technologie w transporcie”. Uniwersytet Szczeciński 2002.
- [2] Nasiłowski M.: *System rynkowy. Podstawy mikro- i makroekonomii*. Wydawnictwo Key Text. Warszawa 2001, s. 60.
- [3] Dyr T.: *Rozwój telematyki jako czynnik zmian popytu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich*. Materiały Konferencji Naukowej „Telematyka w transporcie”. Uniwersytet Szczeciński 2003.
- [4] Garbarski L.: *Zachowanie nabywców*. PWE. Warszawa 1998, s. 44.
- [5] Rudnicki L.: *Zachowanie konsumentów na rynku*. PWE. Warszawa 2000, s. 50.
- [6] *Rynek przewozów pasażerskich* (praca zbiorowa pod red. O. Wyszomirskiego). Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1994, s. 17.
- [7] Daszkowska M., Seneszyn J.: *Elementy teorii konsumpcji*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1994, s. 9–14.
- [8] Wyszomirski O.: *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1998, s. 24.
- [9] Dyr T.: *Kształtowanie jakości pasażerskich usług transportowych*. Monografie nr 26. Politechnika Radomska. Radom 1996.
- [10] Dyr T.: *Dostosowanie ofert do potrzeb i preferencji podróżnych jako czynnik konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku regionalnych przewozów pasażerskich*. Prace Naukowe Transport 1(17)/2003. Wydawnictwa Politechniki Radomskiej. Radom 2003.
- [11] Dyr T., Starowicz W.: *Europejska polityka transportowa*. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie nr 58. Kraków 2003.
- [12] *Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*. MTiGM. Warszawa 2001.
- [13] Bąkowski W.: *Analiza sytuacji strategicznej i kierunki zmian w branży przedsiębiorstw PKS*. Autobusy 4/2003.