

Bartłomiej GORLEWSKI¹

PREFERENCJE PASAŻERÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ZAKRESIE SKŁONNOŚCI DO PŁACENIA ZA SZYBSZĄ PODRÓŻ

Streszczenie. Artykuł dotyczy problemu postrzegania przez pasażerów parametrów usług transportu kolejowego. Zagadnienie to zostało przedstawione opierając się na badaniach wartości czasu w transporcie pasażerskim. Jest to czynnik, który ma istotny wpływ na decyzje dotyczące wyboru środka transportu. Czas stanowi wartość, zatem oszczędność czasu wynikająca z szybszej podróży ma swój wymiar monetarny. W zależności od subiektywnej wartości czasu, użytkownicy transportu są skłonni płacić więcej za krótszą podróż, co zostało wykazane na podstawie empirycznego badania preferencji deklarowanych, przeprowadzonego na wybranych trasach kolejowych w Polsce. Wyniki badania pokazały, że istotna część pasażerów wykazuje skłonność do ponoszenia większej opłaty za przejazd pod warunkiem uzyskania krótszego czasu przejazdu. Odpowiednie sprofilowanie usług transportowych może pozytywnie wpłynąć na wizerunek transportu kolejowego oraz wielkość realizowanych przewozów.

Słowa kluczowe. czas w transporcie, transport pasażerski, transport kolejowy, preferencje pasażerów.

RAIL PASSENGERS' EXPECTATION AND THEIR WILLINGNESS TO PAY FOR FASTER TRAVEL – EMPIRICAL EVIDENCE FROM POLAND

Summary. The article refers to the passengers' perception of rail services parameters, what is discussed in the context of the time factor and its value in rail transport. Time factor has significant impact on passengers' decisions regarding the modal choice and willingness to pay. Time has value, therefore time savings, resulting from faster travel, have monetary dimension. Depending on the subjective value of time, transport users declare to pay more for a shorter trip, what is revealed in the empirical survey done at selected train routes in Poland. The results show that significant proportion of passengers accept higher fares, subject to a shorter travel time.

Keywords. time in transport, passenger transport, rail transport, declared preference.

¹ Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Zarządzania i Finansów, Katedra Transportu, bgorle@sgh.waw.pl

1. WPROWADZENIE

Wszelka aktywność ekonomiczna wiąże się z wykorzystaniem czasu, dlatego podmioty ekonomiczne dążą do tego, aby wykonywana była w efektywny sposób, tak by zużycie czasu było jak najmniejsze. Także podróże wiążą się z konsumpcją rzadkiego dobra, jakim jest czas, który podczas odbywanej podróży nie może być przeznaczony na inne czynności². Naturalne jest zatem dążenie do tego, aby podróżowanie, jako niezbędna czynność związana z pokonywaniem przestrzeni, odbywało się w jak najkrótszym czasie przy wykorzystaniu największej dostępnej prędkości, uwzględniając koszty poszczególnych rozwiązań.

Jak podaje I. Tarski [8, s. 11], z uwagi na fakt, że transport jest przejawem konsumpcji pośredniej jest on warunkiem pośrednim do wykonywania innych czynności ekonomicznych. Transport dla pasażerów, poza turystyką, nie jest celem samym w sobie, zatem dążą oni do ograniczenia czasu spędzonego w podróży. Czas ten ma wartość monetarną, stąd jego ograniczanie tożsame jest z ograniczaniem kosztów. Czas jest dobrem rzadkim, zatem z teorii ekonomii wynika, że występuje w ilości ograniczonej w stosunku do nieograniczonych potrzeb [3, s. 21]. I. Tarski także zwracał uwagę na rzadkość dobra, jakim jest czas, twierdząc, że czas stanowi dla człowieka dobro użyteczne, jako jeden z ograniczonych zasobów, na co wpływa nieodwracalność czasu, który już upłynął oraz ograniczoność życia ludzkiego w czasie [8, s. 13].

Dążenie do bardziej efektywnego wykorzystania czasu przez osoby podróżujące jest istotną przesłanką decyzji o wyborze szybszego połączenia w danej relacji. Szybszy środek transportu umożliwi oszczędność czasu podróży i wykorzystanie go do innych, bardziej atrakcyjnych z ekonomicznego punktu widzenia, rodzajów aktywności (np. pracę lub wypoczynek). Pasażerowie dokonują takiego porównania opierają się na kosztach, jakie wiążą się z szybszym transportem oraz subiektywną wartością czasu określaną przez pasażerów. W zależności od wartości przypisywanych jednostkom czasu, są skłonni zapłacić za skrócenie czasu podróży określoną kwotą.

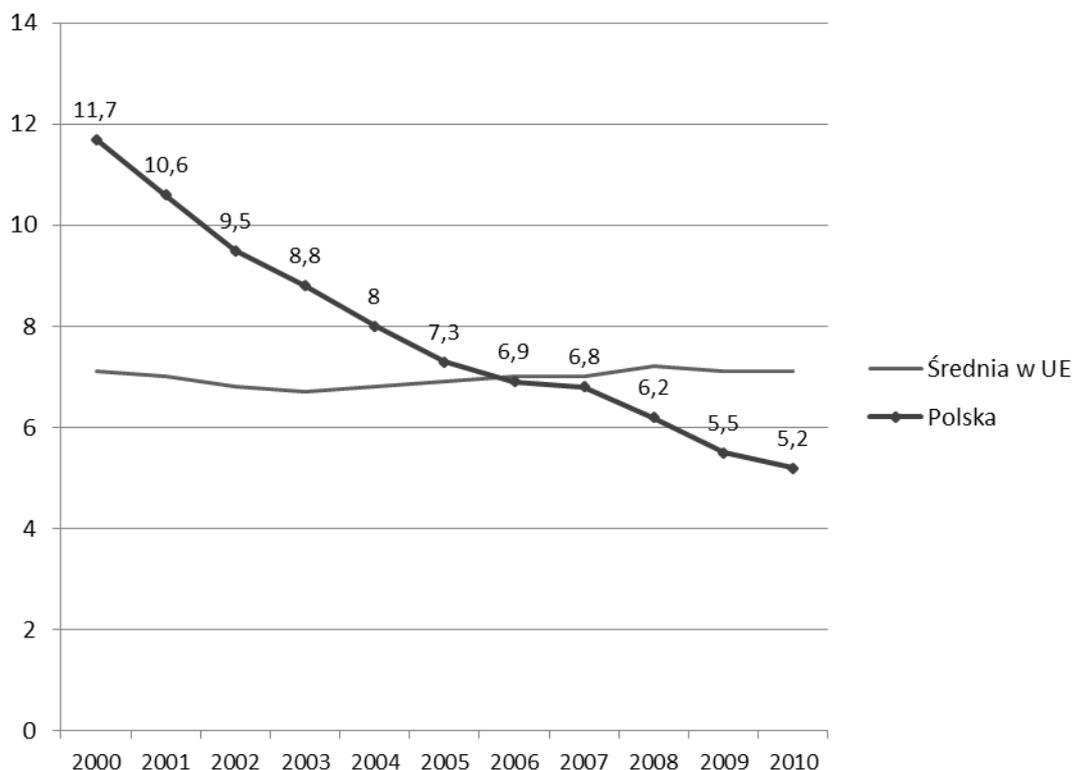
W artykule przedstawiono wyniki badania, którego celem było dokonanie analizy oczekiwań pasażerów w zakresie czasu przejazdu koleją na wybranych trasach kolejowych w Polsce oraz skłonności pasażerów do płacenia za szybszą podróż. Przesłanką do realizacji badania była spadająca w ostatnich latach liczba pasażerów kolei oraz malejący udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w Polsce.

Badanie oparto na, opisanym w teorii ekonomii, założeniu, że czas dla podróżnych ma określoną wartość. Jest on różny dla różnych grup pasażerów (np. turystyka, podróże służbowe), którzy mniej lub bardziej świadomie przypisują mu określony odpowiednik monetarny. Czas ma wartość, dlatego pasażerowie są skłonni płacić za krótszą podróż. Pasażerowie wybierają środek transportu biorąc pod uwagę cenę za przejazd, czas podróży, wiarygodność dotrzymania rozkładowego czasu podróży oraz czynniki jakościowe, takie jak czystość, komfort, bezpieczeństwo. Ten artykuł odnosi się do ceny i czasu podróży, które to w literaturze traktowane są jako szczególnie istotne dla decyzji o wyborze środka transportu [5, s. 13]. Analiza wartości czasu ma także znaczenie w ekonomicznej ocenie inwestycji infrastrukturalnych, na co wskazują I. Waclawiak i M. Wolański [9].

Analizując powyższe zagadnienie należy odnieść się także do podstawowych tendencji na rynku kolejowym w Polsce. Na kształt rynku pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce, od początku lat dziewięćdziesiątych, wpływało wiele czynników. Głównym z nich były przyjmowane kolejno rozwiązania systemowe dla funkcjonowania transportu kolejowego oraz związany z tym model finansowania. W latach 2000-2010 w Polsce obserwowany był trend spadkowy w pasażerskich przewozach kolejowych, których wielkość w tym czasie zmniejszyła

² Poza zbiorem czynności, które w pewnym stopniu mogą być wykonywane w podróży.

się o ponad 27% [GUS]. Spada także udział transportu kolejowego (rys. 1) w transporcie pasażerskim, co jest o tyle istotne, że udział ten jest już niższy niż przeciętny w krajach Unii Europejskiej.



Rys. 1. Udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w Polsce i w Unii Europejskiej
 Fig. 1. Share of rail transport in passenger transport market in Poland and in the European Union
 Źródło: Eurostat (dane dostępne do 2010 roku)

Malejąca popularność transportu kolejowego skłania do zadania pytania o przyczyny takiego stanu rzeczy. Rozwój społeczno-gospodarczy powoduje, że pasażerowie oczekują wyższej jakości usług transportowych na rynku, na którym konkurują różne gałęzie transportu. Spadek przewozów kolejowych przy rosnącym poziomie motoryzacji indywidualnej oraz zwiększających się przewozach lotniczych skłania do wniosku, że transport kolejowy nie spełnia w wystarczającym stopniu zmieniających się oczekiwań pasażerów. Najczęściej podawanym argumentem mającym wyjaśnić taki stan rzeczy jest ogólnie rozumiane niedofinansowanie kolei. Jednakże, jak pokazują wyniki badań przedstawione w kolejnych częściach artykułu, w debacie nad stanem transportu kolejowego niedoceniana jest możliwość zwiększenia przychodów, wynikająca ze skłonności części pasażerów do płacenia więcej w związku z poprawą określonych parametrów usługi, w tym przypadku czasu przejazdu.

Badania preferencji pasażerów dotyczące ceny i czasu przejazdu są szczególnie istotne wobec planów wprowadzenia w Polsce dwóch nowych rozwiązań w kolejowym transporcie pasażerskim, nazywanych w tekście szybką koleją: pociągów typu Pendolino, osiągających prędkość 200-230 km/h oraz systemu kolei dużych prędkości (KDP), osiągających prędkość 300-350 km/h. W obu przypadkach, zarówno w dyskusjach merytorycznych, jak i politycznych wiele wątpliwości budzi przyszły popyt na usługi oferowane przez tego typu pociągi. Badanie preferencji pasażerów w zakresie skłonności do płacenia za szybszą podróż jest częściowym elementem składającym się na kompleksową analizę popytu na usługi ogólnie rozumianej szybkiej kolei. Zaznaczyć należy przy tym, że badane preferencje uwzględniają ograniczenie budżetowe pasażerów, związane z ich dochodami do dyspozycji w roku przeprowadzenia

badania. Wprowadzenie nowych usług kolejowych to kwestia, w przypadku Pendolino, co najmniej kilku lat, zaś w przypadku KDP co najmniej kilkunastu. Dlatego w analizie przyszłego popytu należy dostosować otrzymane wyniki, uwzględniając prognozowany realny wzrost wynagrodzeń w Polsce.

2. METODOLOGIA – BADANIE PREFERENCJI

W celu dokonania ogólnej analizy popytu na usługi kolei dużych prędkości w Polsce, przeprowadzono badanie skłonności pasażerów transportu kolejowego do płacenia za podróż, przy uwzględnieniu różnych parametrów.

W badaniach dotyczących popytu na przewozy określonym środkiem transportu istotnych jest wiele czynników. Przede wszystkim wymienić należy czynniki czasu i ceny, czyli podstawowe parametry usługi, której głównym celem jest przewóz. Dodatkowo, istotne znaczenie mają także poziom dochodów, oczekiwania, co do parametrów jakościowych oraz oferta konkurencyjnych gałęzi transportu. Dokonując wyborów, użytkownicy maksymalizują użyteczność, kierując się przy tym indywidualnymi preferencjami, dotyczącymi różnych wariantów wyboru. Pasażerowie podejmują decyzje poprzez porównanie uogólnionych kosztów podróży poszczególnymi gałęziami transportu. Popyt na daną gałąź transportu jest determinowany przez indywidualne funkcje użyteczności, uwzględniające nie tylko cenę, ale również czynniki pozacenowe [szerzej 1, s. 227].

Jak podaje K. Hebel, w transporcie kolejowym preferencje pasażerów w zakresie skrócenia czasu jazdy skłaniają podmioty odpowiedzialne za rozwój infrastruktury do inwestowania w zwiększenie prędkości podróży, ale także, do wdrażania rozwiązań organizacyjnych ograniczających, czas postojów [4, s. 120]. Jest to bardzo ważna uwaga, jako że o ile modernizacja infrastruktury wymaga znacznych nakładów, to rozwiązania organizacyjne, racjonalizujące prace kolei mogą być wdrożone stosunkowo niskimi kosztami i w szybszym czasie.

Użytkownicy transportu dążą do maksymalizacji użyteczności przy określonym ograniczeniu budżetowym. Zwiększenie użyteczności może nastąpić poprzez obniżenie ogólnych kosztów transportu, które obejmują nie tylko opłatę za przejazd i inne koszty pieniężne, ale również całkowity czas podróży.

Przy założeniu racjonalności decyzji dotyczących wyborów, oczekiwania klientów usług transportowych, co do czasu i ceny podróży można badać w różny sposób. Najczęściej stosowane są dwie podstawowe metody. Pierwsza z nich to badanie preferencji oznajmianych (deklarowanych) przez podmioty ekonomiczne, czyli ich hipotetycznych decyzji. Tego typu badania polegają na pytaniu respondentów, jakiego wyboru dokonaliby w, określonej w badaniu, hipotetycznej sytuacji. Metody preferencji deklarowanych wywodzą się z dziedziny ekonomii eksperymentalnej i w dużej mierze opierają się na założeniach racjonalności ekonomicznej oraz maksymalizacji użyteczności. Jest to grupa narzędzi służących do badania rynku oraz analizowania jak wysoko klienci cenią wartość atrybutu danego produktu lub usługi. W badaniach preferencji deklarowanych, respondentów prosi się o uszeregowanie ich od najlepszych do najgorszych, o ocenienie lub wybranie między różnymi hipotetycznymi produktami lub scenariuszami usług, z których każdy ma określoną konfigurację cech. Pozwala to ocenić użyteczność poszczególnych wariantów dla użytkownika bądź konsumenta.

W badaniach ilościowych, metody ankietowe i metody eksperymentów są zaliczane do metod, które mogą być stosowane w analizie popytu potencjalnego, rozumianego jako ilość lub wartość usług, jaką określona grupa nabywców ma zamiar kupić w określonym czasie [10, s. 119].

Zastosowanie w badaniach analizy hipotetycznych sytuacji za pomocą deklarowanych preferencji jest szerokie, ponieważ na przykład decyzje dotyczące produkcji podejmowane są zanim nowy produkt lub usługa pojawi się na rynku. Celem badań jest sprawdzenie z wyprzedzeniem czy konsumenci będą skłonni nabywać dane dobro lub usługę po określonej cenie. Można to uczynić za pomocą ankiet, które zawierają pytanie dotyczące na przykład skłonności do ponoszenia większych opłat za bilety kolejowe w zamian za znacznie większą prędkość oferowaną przez nieistniejące jeszcze koleje dużych prędkości. Metody preferencji deklarowanych, rozpowszechnione w ekonomice transportu zostały między innymi za sprawą Louviere'a i Henshera [6, s. 348]. W swojej publikacji skupiali się oni na zastosowaniu badań preferencji deklarowanych, w skład których wchodziły badania wyboru. Dane uzyskane w wyniku tych badań można było łatwiej przeanalizować, a także pozwalały dokonywać lepszych prognoz dotyczących udziałów w rynku.

Badania preferencji deklarowanych często opierają się na następujących założeniach, co do sposobu wypełniania przez respondentów ankiet dotyczących preferencji deklarowanych:

- Na podstawie koncepcji użyteczności, w metodach preferencji deklarowanych używa się indywidualnych oświadczeń respondentów dotyczących ich preferencji wobec zbioru opcji, aby określić funkcję użyteczności.
- Respondenci postępują w sposób racjonalny, maksymalizując użyteczność wyboru. Ankietowani, podejmując decyzję, przywiązują określoną użyteczność do każdego atrybutu. W związku z tym zakłada się, że wybrana zostanie opcja o najwyższej całkowitej użyteczności.
- Zakłada się, że ankiety zawierają wszystkie czynniki, które respondenci mogą brać pod uwagę przy podejmowaniu decyzji. Informacje podane respondentom mają zatem wyczerpać ich przekonania utrwalone na temat obiektu, którego dotyczy ankieta.

Drugim wariantem jest badanie preferencji ujawnionych, czyli rzeczywistych decyzji konsumentów w sytuacji wyboru. W odniesieniu do wyboru środka transportu preferencje ujawnione to decyzja zakupu konkretnego biletu lub wybór określonej trasy przejazdu. Badanie preferencji ujawnionych dotyczy rzeczywistych, już dokonanych wyborów, przez co może być uznawane za analizę, która w bardziej precyzyjny i realny sposób opisuje rzeczywistość. Jednak jej głównym ograniczeniem jest to, że nie zawsze może być zrealizowana. Nie można zbadać preferencji ujawnionych w odniesieniu do wyboru ekonomicznego, którego podmioty ekonomiczne nie są w stanie zastosować w rzeczywistości. Ma to miejsce w przypadku kolei dużych prędkości w Polsce. Użytkownicy transportu nie mogą wybrać tego wariantu podróży, ponieważ nie jest on dostępny, zatem nie mogą w rzeczywistości ujawnić swoich preferencji poprzez dokonanie zakupu biletu po określonej cenie. Dlatego w przeprowadzonym badaniu przyjęto metodę preferencji deklarowanych.

3. WYNIKI BADANIA PASAŻERÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Badanie przeprowadzono we wrześniu 2011 roku metodą wywiadu bezpośredniego na dworcach kolejowych w Warszawie, Krakowie, Katowicach i Poznaniu. Respondentami były osoby regularnie podróżujące pociągami Express, Exepress InterCity, EuroCity na trasach przedstawionych w tabeli 1. Do badania celowo wybrano wymienione typy pociągów, ponieważ są to najszybsze połączenia kolejowe, zapewniające relatywnie wyższą jakość w porównaniu do innych pasażerskich usług kolejowych. Są to, z punktu widzenia pasażera, połączenia kolejowe, o najwyższych cenach biletów, jednak właśnie takie mogą być wykorzystane do porównania z ofertą przewozową innych gałęzi transportu, w szczególności

transportu lotniczego. Badanie przeprowadzono na losowej próbie 1241 osób. Tablice od 1 do 5 przedstawiają charakterystykę próby.

Tablica 1

Rozkład respondentów według tras podróży

Trasa	Próba losowa
Warszawa – Poznań	213
Warszawa – Wrocław	303
Warszawa – Kraków	361
Warszawa – Katowice	364
Razem	1241

Źródło: opracowanie własne

Tablica 2

Rozkład respondentów według płci

Wiek	Udział w próbie
kobiety	46%
mężczyźni	54%

Źródło: opracowanie własne

Tablica 3

Rozkład respondentów według wieku

Wiek	Udział w próbie
do 24 lat	7%
25–39 lat	46%
40–49 lat	36%
powyżej 60 lat	9%
odmowa odpowiedzi	2%

Źródło: opracowanie własne

Tablica 4

Rozkład respondentów według kryterium dochodu

Poziom dochodu	Udział odpowiedzi
do 1000 zł	4%
1001 zł – 1500 zł	9%
1501 zł – 2000 zł	18%
powyżej 2000 zł	44%
odmowa odpowiedzi	25%

Źródło: opracowanie własne

Tablica 5

Rozkład respondentów według klas podróżowania

Relacja	1 klasa	2 klasa
Warszawa – Kraków	19,3%	80,7%
Warszawa – Katowice	22,2%	77,8%
Warszawa – Wrocław	19,5%	80,5%

cd. tablicy 5

Warszawa – Poznań	22,2%	77,8%
Ogółem	20,7%	79,3%

Źródło: opracowanie własne

Niezależnie od trasy, podróż pierwszą klasą wybiera jedna osoba na pięciu podróżnych, przy czym w przypadku podróży służbowych pierwszą klasę wybiera 24% podróżnych, zaś w przypadku podróży prywatnych tylko 14% badanych wybrało klasę pierwszą. Na badanych trasach, podróże służbowe stanowią około dwóch trzecich pasażerskiego ruchu kolejowego. Największy udział podróży służbowych występuje w relacjach Warszawa-Poznań oraz Warszawa-Katowice i wynosi odpowiednio 73,3% oraz 74%. Oznacza to, że tylko nieco ponad jedna czwarta podróży na tych trasach ma charakter prywatny. Z badania wynika, że udział podróży służbowych rośnie wraz ze wzrostem dochodu. Najmniejszy udział podróży służbowych jest w grupie osób do 24 roku życia, wynosi 24%.

Główna część badania dotyczyła skłonności pasażerów do przeznaczania określonej kwoty na podróż o różnych parametrach czasowych. Transport jest wyrazem konsumpcji pośredniej, której celem nie jest podróż sama w sobie, tylko przemieszczanie się. Czas spędzony w podróży generalnie uważany jest za koszt alternatywny, mógłby on bowiem być przeznaczony na inne rodzaje aktywności, na przykład na pracę lub wypoczynek. Podróżni dążą zatem do zmniejszania kosztów, czyli do ograniczania czasu spędzonego w podróży. Skłonność do płacenia za skrócenie czasu podróży zależy od wartości, jaką przypisują swojemu czasowi.

Aby to zbadać, zadano określone pytania losowej próbie respondentów – regularnych pasażerów kolei – o ich skłonność do płacenia za krótszy czas podróży. Ze względu na fakt, iż jest to metoda badania preferencji oznajmianych, odpowiedzi respondentów są deklaratywne i mogą odbiegać od ich rzeczywistych wyborów w sytuacji, kiedy mogliby naprawdę wybrać podróż szybką koleją. Doświadczenia z badań międzynarodowych pokazują, że różnice te mogą występować w obu kierunkach, respondenci mogą zawyżać, ale także zaniżać rzeczywistą wartość swojego czasu.

Na postawione pytanie:

Czy gdyby mógł/mogła Pan(i) kupić bilet na pociąg, który jechałby o pół godziny krócej, to o ile większą kwotę od tej, którą rzeczywiście Pan(i) zapłacił(a), był(a)by Pan(i) skłonny(a) przeznaczyć na bilet?

ponad połowa (50,8%) deklaruje, że byłaby skłonna przeznaczyć większą kwotę od tej, którą zapłaciła. Przy czym udział pasażerów drugiej klasy podróżowania, którzy to deklarują wynosi 49% (bez odpowiedzi „trudno powiedzieć”), zaś pasażerów pierwszej klasy podróżowania, 58% (tabl. 6 i 7).

Tablica 6

Skłonność do płacenia więcej za podróż krótszą o 30 minut wśród pasażerów podróżujących w drugiej klasie

Kwota	Udział odpowiedzi
nie przeznaczę większej kwoty	45%
10 zł więcej	25%
20 zł więcej	16%
30 zł więcej	5%
40 zł więcej	2%
50 zł więcej	1%
trudno powiedzieć	6%

Źródło: opracowanie własne

Tablica 7

Sklonność do płacenia więcej za podróż krótszą o 30 minut wśród pasażerów podróżujących w pierwszej klasie

Kwota	Udział odpowiedzi
nie przeznaczę większej kwoty	35%
10 zł więcej	20%
20 zł więcej	20%
30 zł więcej	13%
40 zł więcej	1%
50 zł więcej	4%
trudno powiedzieć	7%

Źródło: opracowanie własne

Jak wynika z tabl. 6 i tabl. 7 pasażerowie pociągów na badanych trasach są skłonni płacić więcej za szybszą podróż, gdyby była skrócona o 30 minut. Średnia ważona kwota deklarowana przez badanych, którą chcą zapłacić za podróż krótszą o 30 minut, w przypadku pasażerów drugiej klasy wynosi 17,4 zł zaś pierwszej klasy 17,5 zł. Zakładając przeciętną cenę pełnego biletu w drugiej klasie na poziomie 115 zł, podróżni są skłonni płacić o 15% więcej. W przypadku pierwszej klasy, cena biletu to 155 zł, zatem podróżni są skłonni płacić o 11% więcej. Następne pytanie zadane respondentom brzmiało:

Czy gdyby mógł/mogła Pan(i) kupić bilet na pociąg, który jechałby o godzinę krócej, to o ile większą kwotę od tej, którą rzeczywiście Pan(i) zapłacił(a), był(a)by Pan(i) skłonny(a) przeznaczyć na bilet?

W tym przypadku aż 69% podróżujących drugą klasą oraz niemal 80% pasażerów pierwszej klasy deklaruje, że byłaby skłonna przeznaczyć większą kwotę od tej, którą zapłaciła.

Tablica 8

Sklonność do płacenia więcej za podróż krótszą o 60 min wśród pasażerów podróżujących w drugiej klasie

Kwota	Udział odpowiedzi
nie przeznaczę większej kwoty	25%
10 zł więcej	3%
20 zł więcej	28%
30 zł więcej	15%
40 zł więcej	14%
50 zł więcej	5%
60 zł więcej	4%
trudno powiedzieć	6%

Źródło: opracowanie własne

Tablica 9

Sklonność do płacenia więcej za podróż krótszą o 60 min wśród pasażerów podróżujących w pierwszej klasie

Kwota	Udział odpowiedzi
nie przeznaczę większej kwoty	14%
10 zł więcej	3%
20 zł więcej	26%
30 zł więcej	11%

cd. tablicy 9

40 zł więcej	12%
50 zł więcej	19%
60 zł więcej	9%
trudno powiedzieć	6%

Źródło: opracowanie własne

Wraz ze wzrostem prędkości (tabl. 8 i tabl. 9) pasażerowie pociągów na badanych trasach są skłonni przeznaczyć większą kwotę za szybszą podróż krótszą 60 minut. W przypadku możliwości skrócenia podróży o jedną godzinę, aż 70% pasażerów podróżujących drugą klasą jest skłonnych zapłacić za szybszą podróż oraz niemal 80% podróżujących w pierwszej klasie. Średnia ważona kwota deklarowana przez badanych, którą chcą zapłacić za podróż krótszą o 60 minut, wynosi w przypadku pasażerów wagonów drugiej klasy 30 zł zaś w pierwszej klasie 36 zł. Zakładając przeciętną cenę pełnego biletu w drugiej klasie na poziomie 115 zł, podróżni są skłonni płacić o 26% więcej. W przypadku pierwszej klasy cena biletu to 155 zł, zatem podróżni są skłonni płacić o 23% więcej.

Kolejne pytanie dotyczyło bezpośrednio podróży szybką koleją (typ pociągu nie był określany ankietowanym, badanie miało na celu ustalenie preferencji odnośnie czasu jazdy) i brzmiało: *Ile był(a)by Pan(i) skłonny(a) zapłacić za podróż szybkim pociągiem, która trwałaby 1,5 godziny?*

Tablica 10

Skłonność do płacenia za podróż szybką koleją, trwającą 1,5 godziny

Kwota	Warszawa- -Wrocław	Warszawa- -Poznań	Warszawa- -Kraków	Warszawa- -Katowice
nie wybrałbym szybkiego pociągu	7%	8%	5%	4%
do 150 zł	50%	51%	58%	62%
151-200 zł	28%	28%	27%	24%
pow. 200 zł	6%	2%	3%	3%
trudno powiedzieć	9%	11%	7%	7%

Źródło: opracowanie własne

Podane wyniki wskazują na to, że część podróżnych wykazuje preferencje związane z przejazdem trwającym 1,5 godziny. Są skłonni dokonywać wyższej opłaty niż wynoszą ceny biletów w badanych korytarzach transportowych. W zależności od trasy od 3% do 6% deklaruje, że są skłonni przeznaczyć powyżej 200 zł za przejazd w jedną stronę, jest to kwota zbliżona do cen najtańszych biletów oferowanych przez transport lotniczy. Przy czym należy zauważyć, że podróż samolotem z Warszawy do Poznania, Krakowa czy Wrocławia, wraz z czasem niezbędnym na odprawę oraz czasem spędzonym na lotnisku, trwa przynajmniej dwie do trzech godzin.

Powyższe wyniki mogą być przyczynkiem do dyskusji na temat wprowadzenia szybkich pociągów Pendolino oraz kolei dużych prędkości, które to projekty rozważane są w ramach polityki transportowej w Polsce. Taki środek transportu mógłby stanowić konkurencję wobec transportu lotniczego. Dodatkowo, warto nadmienić, że nowe usługi związane z szybszym transportem kolejowym, poza bezpośrednim wpływem na strukturę gałęziową na rynku transportowym oraz krótszym czasem podróży mają także swój szerszy wymiar ekonomiczny. Transport jako czynnik zwiększania dostępności regionów może mieć wpływ na potencjał ich rozwoju gospodarczego. W tym kontekście szybka kolej w sposób diametralny może zmienić atrakcyjność społeczno-gospodarczą regionu, co wiąże się z potencjalnymi korzyściami, jak na

przykład ze wzrostem atrakcyjności inwestycyjnej. Jednak budowa nowoczesnej infrastruktury KDP jest kapitałochłonna i dlatego decyzja o jej budowie powinna być dokonana także na podstawie analizy kosztów.

4. WNIOSKI

Oczekiwania pasażerów powinny być uwzględnione przy konstruowaniu oferty usług przewozowych, ale także powinny wchodzić w skład czynników branych pod uwagę podczas rozwoju sieci transportowej, w tym budowy lub modernizacji infrastruktury.

Jak wynika z przedstawionych badań, istotna część pasażerów transportu kolejowego jest skłonna płacić więcej za usługę przewozu na analizowanych trasach. Pasażerowie chcą płacić więcej za szybszy przejazd, ale nie mają dostępu do takiej usługi. Można założyć, pomijając inne ograniczenia, że oferta pasażerskich przewozów kolejowych w pewnym stopniu nie uwzględnia oczekiwań pasażerów, którzy chcą płacić więcej.

Po pierwsze, jest to pewnym wskazaniem, że istnieje efektywny popyt dla usług transportu kolejowego oferujących szybsze przejazdy na badanych trasach, niż te realizowane obecnie. Można domniemywać, że wraz z prognozowanym na kolejne lata rozwojem gospodarczym i wzrostem zamożności społeczeństwa, popyt na takie usługi będzie rósł.

Uwzględnienie skłonności pasażerów do ponoszenia większych opłat może w pewnym stopniu stać się narzędziem zwiększenia przychodów spółek świadczących przewozy, co jest szczególnie istotne w obliczu często pojawiających się argumentów o niedofinansowania tej gałęzi transportu.

Odpowiednie sprofilowanie usług przewozowych, poprawa jakości, w tym przypadku konkretnie poprzez skrócenie czasu przejazdu może zapobiec dalszemu spadkowi udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich.

Bibliografia

1. de Jong G.C., van de Riet O.: The driving factors of passenger transport, EJTIR, Issue 8(3), 2008, s. 227-250.
2. Dyr T., Welnic P.: Popyt na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej. Technika Transportu Szynowego, nr 1-2/2007, s. 25-31.
3. Frank R.H.: Mikroekonomia jakiej jeszcze nie było. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2007.
4. Hebel K.: Badania preferencji przewozowych i zachowań transportowych, [w:] Rucińska D. (red.): Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.
5. Liberadzki B.: Transport: popyt, podaż, równowaga. WSEI w Warszawie. Warszawa 1998.
6. Louviere J.J., Hensher D.: Using discrete choice models with experimental design data to forecast consumer demand for a unique cultural event, Journal of Consumer Research, Vol. 10, No 3/1983, p. 348-361.
7. Rucińska D. (red.): Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.

8. Tarski I.: Czynniki czasu w procesie transportowym, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1976.
9. Waclawek I., Wolański M.: Zróżnicowanie wartości czasu pasażerów w analizie ekonomicznej inwestycji infrastrukturalnych, Technika Transportu Szynowego 11-12/2006.
10. Wyszomirski O.: Badania rynku usług transportowych. Badania potrzeb przewozowych i popytu, [w:] Rucińska D. (red.): Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.