

STRESZCZENIE

Dynamiczny rozwój terenów zurbanizowanych jak również nowe kierunki rozwoju handlu i turystyki oraz innowacyjnych rozwiązań technologicznych sprawiają, że w wielu wymiarach zwiększają się globalne potrzeby transportowe. W transporcie pasażerskim mowa w tym wypadku przede wszystkim o zwiększającej się mobilności społeczeństw, która idzie w parze z ciągłą popularyzacją motoryzacji indywidualnej. Ograniczone źródła finansowania czy przepustowości istniejącej infrastruktury i suprastruktury powodują, że społeczeństwa i gospodarki muszą mierzyć się z kosztami strat czasu w transporcie.

Celem niniejszej rozprawy jest dogłębna analiza całokształtu zagadnienia związanego z ekonomiczną wartością czasu w transporcie pasażerskim – zarówno złożonych zagadnień teoretycznych jak i funkcjonujących w praktyce gospodarczej rozwiązań sprzyjających oszczędnościom czasu poświęcanego na przemieszczenia.

Zweryfikowane i przyjęte dwie hipotezy główne oraz siedem pomocniczych zakładają w uogólnieniu, że ekonomiczna wartość czasu będąc kategorią kosztów transportu i elementem kosztów zewnętrznych stanowi istotny czynnik w procesie podejmowania decyzji przez podmioty współtworzące całokształt rynku przewozów pasażerskich. Ponadto założono, że zarówno koszty strat czasu jak i rozwiązania je redukujące można klasyfikować i oceniać w sposób wielokryterialny, co może w rezultacie wspierać wspomniane procesy decyzyjne pasażerów, przewoźników oraz władz różnego szczebla.

Realizacja celów pracy i weryfikacja hipotez odbyła się na bazie metod badawczych takich jak krytyczna analiza literatury przedmiotu oraz analiza porównawcza studiów przypadków z oceną rozwiązań wspartą przez metodę ekspercką. Dwie ostatnie stanowiły autorską metodykę badania własnego. W całej pracy zastosowano również analizę i interpretację danych, metodę klasyfikacji oraz graficznej prezentacji wyników.

Do najważniejszych wniosków z niniejszej rozprawy należy zaliczyć twierdzenie, że ekonomiczna wartość czasu w transporcie pasażerskim jest narzędziem przydatnym w procesach podejmowania decyzji przez różne grupy tworzące rynek usług transportowych, a rozwiązania redukujące koszty strat czasu są wdrażane i leżą w obszarze zainteresowania tych samych podmiotów. Ponadto ekonomiczna wartość czasu stanowi kategorię kosztów transportu i jest elementem

kosztów zewnętrznych w tym sektorze. Przykłady praktycznych rozwiązań generujących oszczędności czasu są stosowane w transporcie pasażerskim na wszystkich etapach podróży (nie tylko na jej głównym odcinku), stanowią praktyki różnych typów i rodzajów, a co za tym idzie mogą być klasyfikowane i oceniane w sposób wielokryterialny.