

Mariusz Barczak, Piotr Szymański

Test różnicowania semantycznego dla bydgoskiego tramwaju wodnego

Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, 439-453

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MARIUSZ BARCZAK, PIOTR SZYMAŃSKI

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

TEST ZRÓŻNICOWANIA SEMANTYCZNEGO DLA BYDGOSKIEGO TRAMWAJU WODNEGO

Wprowadzenie

Polska należy do krajów o bogatej sieci dróg wodnych i na tle krajów Unii Europejskiej znajduje się na wysokim 5 miejscu¹, jeśli chodzi o długość dróg wodnych eksploatowanych (3638 km). Niestety, możliwości eksploatacyjne nie idą w parze z wykorzystaniem śródlądowego transportu wodnego. Obecny układ dróg wodnych ukształtowany został przede wszystkim dla zaspokojenia potrzeb przewozowych, tak jak np. Kanał Bydgoski dla przeciągnięcia żeglugi wiślanej w dorzecze Odry. Aktualny rozwój dróg wodnych czy zwiększanie ilości jednostek pływających powinny być determinowane nie tylko przez jakość dróg wodnych, lecz również poprzez nowe formy wykorzystania szlaków. Mało popularnym, aczkolwiek ciekawym rozwiązaniem jest wsparcie śródlądowej turystyki wodnej, która może stanowić jeden z najważniejszych atutów naszego kraju. Mała dostępność turystycznego transportu wodnego nie jest równoznaczna z małym popytem na przewozy turystyczne przy wykorzystaniu tej gałęzi transportu.

Możliwości rozwoju turystyki wodnej w Polsce opierają się na dobrze rozwiniętej sieci wód powierzchniowych, co stwarza w tym względzie szanse rzadko spotykane w innych krajach². Dynamiczny rozwój żeglugi turystycznej i rekreacyjnej spowodował, że wiele dróg lokalnych, nie spełniających wymagań żeglugi mię-

¹ EU energy and transport in figures 2009, Statistical pocketbook, European Commission, s. 153, http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf, (dostęp 28.12.2009).

² Z. Kruczek, *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*, Proksenia, Kraków 2008, s. 20.

dzynarodowej ani nawet lokalnej, może być i coraz częściej jest wykorzystywanych do żeglugi rekreacyjnej³. Konieczność zapewnienia przewidywalnych warunków na takich drogach stała się przesłanką ich klasyfikacji w krajach UE⁴.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest analiza wykorzystania odcinka jednej z dwóch międzynarodowych dróg wodnych (E-40, E-70), przebiegających przez miasto Bydgoszcz i stanowiących część Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW). Przeprowadzone badanie wśród pasażerów linii Bydgoskiego Tramwaju Wodnego (BTW) wykazało możliwości turystyczne miasta, które swoje istnienie od samego początku zawdzięcza rzece.

Wykorzystanie waloru rzeki należy uznać za kategorię bardziej ogólną, stwarzającą dopiero potencjalne podstawy do rozwoju zjawisk turystycznych. Natomiast atrakcja turystyczna, jaką niewątpliwie może być rejs BTW, wymaga obecności w świadomości potencjalnego turysty, jak również zastosowania odpowiednich zabiegów organizacyjnych i promocji.

1. Obszar badań

Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny jest unikatowym miejscem w Polsce. Jego wyjątkowość wynika z usytuowania na europejskim szlaku wodnym:

- E40 – z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Bugiem do Brześcia, przez Polesie do Dniepru,
- E70 – z Antwerpii do Kłajpedy; przez Holandię, Niemcy, Polskę, Rosję, aż do Litwy.

Bydgoski Węzeł Wodny położony jest na skrzyżowaniu tych dwóch największych śródlądowych „autostrad” wodnych, do którego w granicach miasta należy zaliczyć: Wisłę, Brdę oraz Kanał Bydgoski⁵.

Terenem badań był blisko 3,5 km odcinek rzeki Brdy wzdłuż istniejącej trasy tramwaju wodnego. Trasa obejmowała pięć przystanków usytuowanych wzdłuż bulwarów na odcinku od Klubu Sportowego Astoria po most Pomorski (rysunek 3), a mianowicie:

- przystanek Astoria, usytuowany nieopodal Mostu Królowej Jadwigi – brzeg lewy,

³ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Kierunki rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*, „Polskie Szlaki Wodne”, http://www.polskieszlakiwodne.pl/data/kierunki_rozwoju.pdf, (dostęp 28.12.2009).

⁴ *European Recreational Inland Navigation Network*. Resolution No. 52, United Nations New York–Geneva 2004, s. 5, <http://www.unece.org/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-164e.pdf>, 28.12.2009.

⁵ *Program rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego*, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz 2006, s. 17.

- przystanek WSG (Wyższa Szkoła Gospodarki) w rejonie ulicy Garbary – brzeg prawy
- przystanek Rybi Rynek (rysunek 1), w sąsiedztwie zabytkowych Spichrzy na Starym Mieście – brzeg prawy,
- przystanek Dworzec PKS, nieopodal ulicy Krakowskiej – brzeg lewy,
- przystanek Tesco (rysunek 2) w rejonie Babiej Wsi przy moście Pomorskim – brzeg prawy.



Rys. 1. Przystanek Rybi Rynek

Źródło: opracowanie własne.

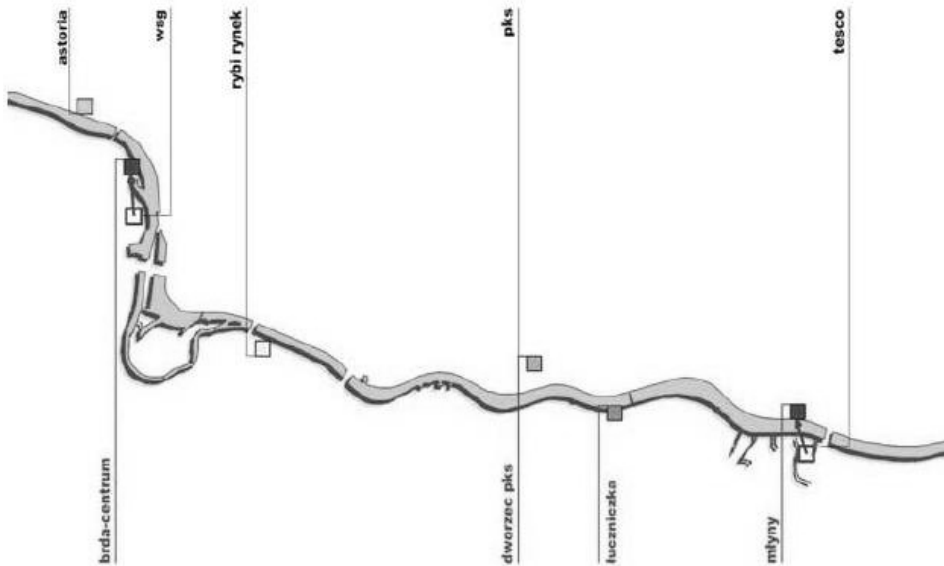


Rys. 2. Przystanek TESCO

Źródło: opracowanie własne.

Przystanki funkcjonują w okresie od 1 maja do 30 października, a zimą są demontowane. W pierwszy inauguracyjny rejs Bydgoski Tramwaj Wodny wyruszył 9 października 2004 roku o godzinie 11. Pomysł został zrealizowany w wyniku wspólnej inicjatywy Urzędu Miasta Bydgoszczy, Żeglugi Bydgoskiej i Wyższej Szkoły Gospodarki. Początkowo tramwaj wodny kursował na trasie Rybi Rynek – Tesco, w 2005 roku jednak dodano dwa nowe przystanki: Astoria i WSG. Linia obsługiwana jest przez jeden statek MS Bydgoszcz, należący od 1950 roku do Żeglugi Bydgoskiej, który w 2000 roku został przebudowany i zmodernizowany, oraz drugi statek (od 2008 roku) o napędzie solarnym „Słonecznik”. Elektryczny napęd „Słonecznika” zasilany jest energią pobieraną przez baterie słoneczne, dzięki czemu statek jest jednostką w stu procentach ekologiczną. Obecnie przystanki mają formę pływających pontonów o kształcie prostopadłościanów wypełnionych pianką poliuretanową⁶.

⁶ *Koncepcja programowo-przestrzenna zagospodarowania terenów przeznaczonych pod lokalizację przystanków tramwaju wodnego*, Pracownia Architektoniczna K. Łukanowski, Bydgoszcz 2009, s. 3.



Rys. 3. Lokalizacja poszczególnych przystanków

Źródło: *Koncepcja programowo-przestrzenna zagospodarowania terenów przeznaczonych pod lokalizację przystanków tramwaju wodnego*, Pracownia Architektoniczna K. Łukanowski, 2009, s. 6.

2. Cel i metoda

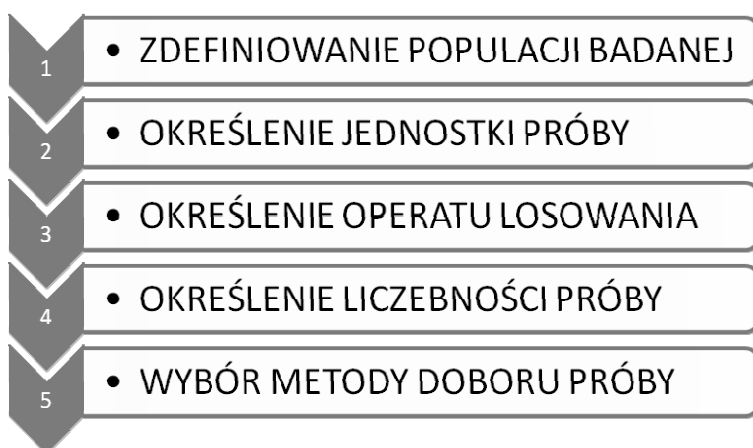
W artykule posłużono się testem zróżnicowania semantycznego. Celem badania było uzyskanie opinii pasażerów/turystów na temat cech produktu, jakim jest rejs Bydgoskim Tramwajem Wodnym.

Budowanie profilu oparte było na wyborze cech skrajnych analizowanego produktu, np. cena (niska-wysoka), obsługa (profesjonalna-zła), trasa (ciekawo-nieciekawa) itd. Respondenci wybierali na określonej siedmiostopniowej skali pozycje, które odpowiadały ich odczuciom na temat analizowanego produktu. Profil budowano w oparciu o ocenę różnych elementów mających wpływ na postrzeganie rejsu, tj.: ceny biletu, obsługi, trasy, dostępności i użyteczności przystani, częstotliwości rejsów, czystości wody za burtą, oceny liczby atrakcji na trasie czy też zagospodarowania całej strefy brzegowej. Ostatnią pozycją było wrażenie ogólne, sta-

nowiące podsumowanie dotychczasowych wrażeń i ukazujące pozytywne bądź negatywne skojarzenia z produktem⁷.

Podczas badań kwestionariuszowych zadano także kilka pytań dodatkowych, w tym m.in. o to, w jakim charakterze wykorzystywany był Bydgoski Tramwaj Wodny.

Podczas procesu doboru próby skorzystano z pięciu sekwencyjnych etapów, zobrazowanych na rysunku 4.



Rys. 4. Proces doboru próby

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Tokarz, A. Lewandowska, *Badania rynku turystycznego: materiały do studiowania*, WNUS, Szczecin 2005, s. 58–70.

Wielkość próby ustalono na 105 osób, a badanie przeprowadzono w dniach od 17 sierpnia do 13 września 2009 roku. Dla zapewnienia możliwie maksymalnej reprezentatywności do badań zostały wylosowane osoby korzystające z Bydgoskiego Tramwaju Wodnego w ciągu całego tygodnia w różnych porach dnia, zapewniając w ten sposób osiągnięcie ustalonej liczebności zamieszczonych w tabeli 1.

⁷ Z. Kruczek, *Atrakcje turystyczne. Metody oceny ich odbioru – interpretacja*, „Folia Turistica” 2002, nr 13, s. 37–61.

Tabela 1

Dobór próby

		Pn	Wt	Śr	Czw	Pt	Sob	Nd	Razem
Tydzień 1	do 12:00					4	4	1	9
	12:00-15:00			4	4			1	9
	po 15:00	4	4					1	9
Tydzień 2	do 12:00			4	4	1	1		10
	12:00-15:00	4	4			1	1		10
	po 15:00					1	1	4	6
Tydzień 3	do 12:00	4	4	1	1				10
	12:00-15:00			1	1			4	6
	po 15:00			1	1	4	4		10
Tydzień 4	do 12:00	1	1					4	6
	12:00-15:00	1	1			4	4		10
	po 15:00	1	1	4	4				10
Razem		15	15	15	15	15	15	15	105

Źródło: opracowanie własne.

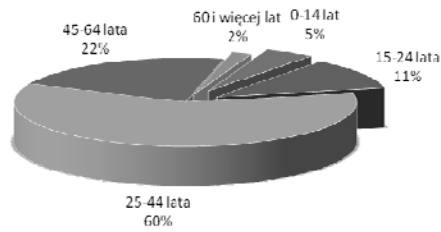
3. Wyniki badania

Badana próba składała się w 62% z kobiet oraz w 38% z mężczyzn. Dominowały osoby w wieku 25-44 lata (60%). Najwięcej osób posiadało wykształcenie wyższe (44%). Najczęściej występowały osoby pracujące najemnie (72%). Zdecydowana większość to osoby zamieszkujące miasta powyżej 200 tys. osób (rysunki 5-10).



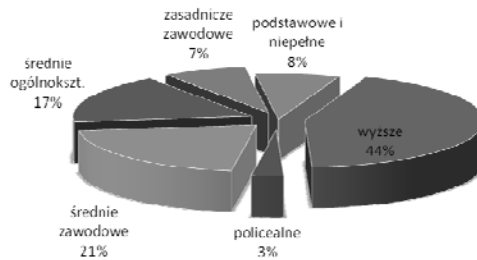
Rys. 5. Metryczka/płeć

Źródło: opracowanie własne.



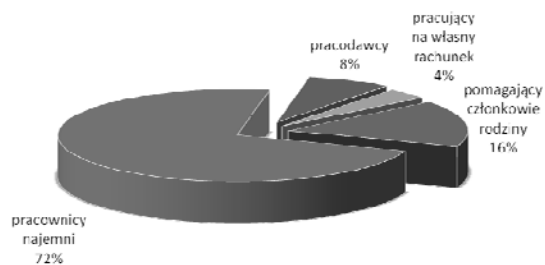
Rys. 6. Metryczka/wiek

Źródło: opracowanie własne.



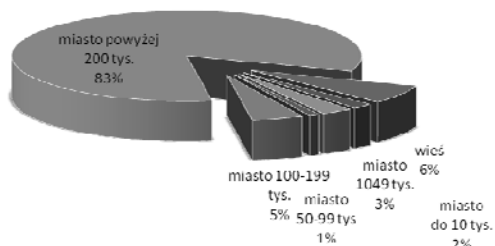
Rys. 7. Metryczka/wykształcenie

Źródło: opracowanie własne.



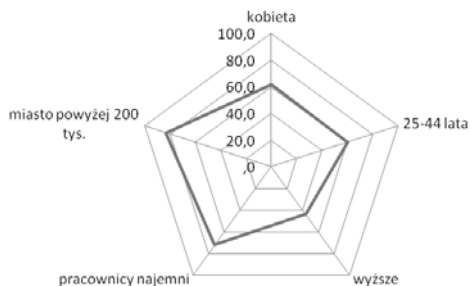
Rys. 8. Metryczka/zatrudnienie

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 9. Metryczka/zamieszkanie

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 10. Wykres radarowy dla dominanty

Źródło: opracowanie własne.

W pierwszej kolejności wykonano profil semantyczny dla dominanty, czyli najczęściej pojawiających się odpowiedzi (rysunek 11). Wynik pokazuje, iż mimo niewystarczającej częstotliwości rejsów (średnio jeden rejs na godzinę) i stosunkowo obojętnej oceny czystości wody za burtą oraz użyteczności przystani, wrażenie ogólne było dobre (+3 punkty). Wyniki te potwierdza także profil semantyczny uśredniony, czyli otrzymany dla średniej odpowiedzi (rysunek 13). Ponadto najwyższe oceny uzyskała także obsługa, która w oczach pasażerów oceniona została jako w pełni profesjonalna. Innym czynnikiem mającym wpływ na wykorzystanie BTW w celach komunikacyjnych bądź turystycznych była cena biletu, oceniona przez respondentów jako bardzo niska (1,30 zł bilet ulgowy, 2,60 zł bilet normalny). Tak niska cena biletu jest ściśle powiązana z cenami biletów innych środków komunikacji miejskiej w Bydgoszczy.



Rys. 11. Profil semantyczny dla dominanty

Źródło: opracowanie własne.

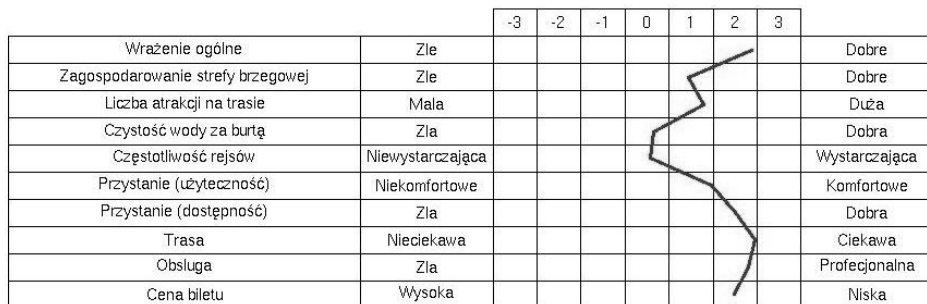
Następnie wykonano profil semantyczny ukazujący 50% środkowych odpowiedzi (odrzucono 25% najgorszych i 25% najlepszych odpowiedzi). Kolorem czerwonym oznaczono odpowiedzi najgorsze, a zielonym najlepsze w środkowej 50% grupie odpowiedzi. Wynik okazał się bardzo pozytywny. Zakres profilu między poszczególnymi ocenami nie spadł niżej jak 1 pkt (w przypadku czystości wody za burtą oraz częstotliwości rejsów).



Rys. 12. Zakres profilu pomiędzy skrajnymi wypowiedziami 50% badanych

Źródło: opracowanie własne.

Trzecim krokiem było wykonanie profilu semantycznego w wersji uśrednionej. W tym przypadku żaden z analizowanych elementów nie otrzymał maksymalnej liczby punktów. Odczucia okazały się jednak pozytywne, gdyż żaden z czynników nie otrzymał oceny ujemnej.



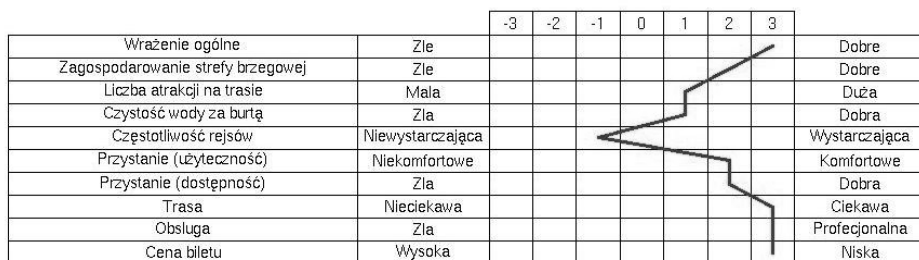
Rys. 13. Profil semantyczny uśredniony

Źródło: opracowanie własne.

Następnie sprawdzono, czy trasa, którą pokonali pasażerowie BTW, ma znaczący wpływ na postrzeganie całego produktu. W tym celu podzielono trasę na dwie następujące części:

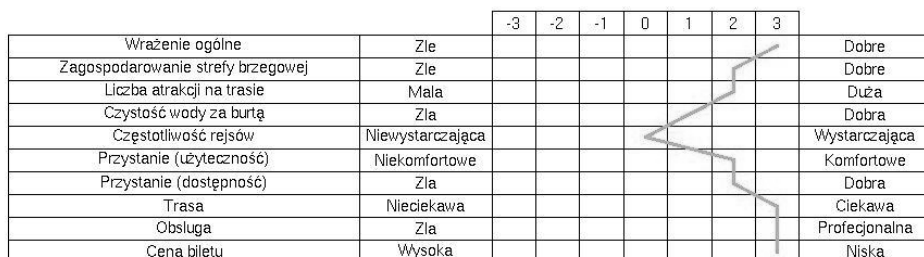
- P1 do P3, tj. od przystanku Astoria do przystanku Rybi Rynek,
- P3 do P5, tj. od przystanku Rybi Rynek do przystanku Tesco.

Okazuje się, że wyższe oceny uzyskała trasa P3 do P5, co może być wynikiem nieco zaskakującym, gdyż to na trasie P1 do P3 BTW przepływa przez Śłużę Miejską, która może być odbierana jako największa atrakcja na szlaku (rysunki 14, 15 i 16).



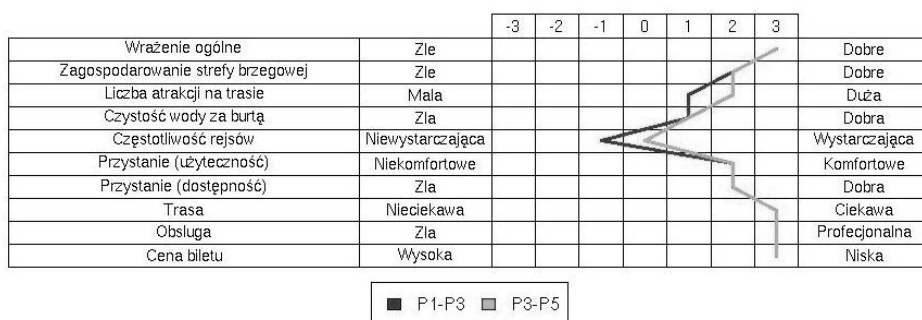
Rys. 14. Profil semantyczny dla rejsów od przystanku Astoria do przystanku Rybi Rynek (dominanta)

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 15. Profil semantyczny dla rejsów od przystanku Rybi Rynek do przystanku Tesco (dominanta)

Źródło: opracowanie własne.

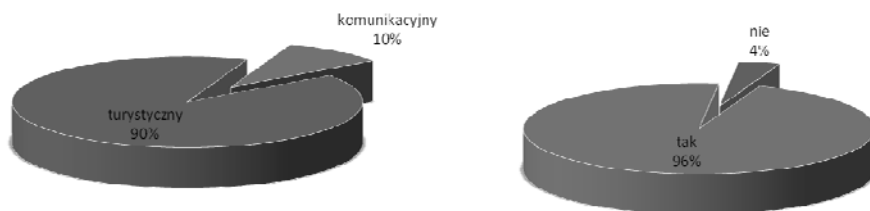


Rys. 16. Profile semantyczne dla rejsów: Astoria-Rybi Rynek (P1-P3) oraz Rybi Rynek-Tesco (P3-P5)

Źródło: opracowanie własne.

W drugiej części badania zapytano o charakter wykorzystania BTW. Respondenci (aż 90%) zadeklarowali, że rejs ma charakter turystyczny, natomiast tylko 10%, że komunikacyjny.

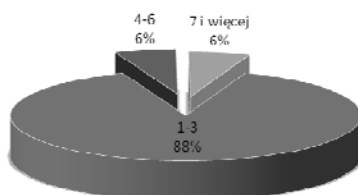
Konieczne staje się więc uzupełnienie oferty Bydgoskiego Tramwaju Wodnego o jednostki turystyczne oraz rezygnacja z wizerunku środka lokomocji na rzecz transportu turystycznego. Czas rejsu sprawia, że usługa ta nie może być konkurencją dla usług komunikacyjnych. Ponadto okazuje się, że 96% badanych deklaruje zamiar korzystania z BTW w najbliższej przyszłości, co jest istotnym potwierdzeniem wyników testu różnicowania semantycznego.



Rys. 17. Charakter wykorzystania BTW oraz zamiar korzystania z usług BTW w przyszłości

Źródło: opracowanie własne.

Ostatnim pytaniem zadany respondentom było pytanie o ilość rejsów BTW odbytych do tej pory przez badanych pasażerów, przy czym rejs, w którym przeprowadzane było badanie, był także liczony do zestawienia.



Rys. 18. Ilość rejsów BTW od początku uruchomienia trasy

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki potwierdzają wnioski z innych badań i są następujące:

- można stwierdzić, że BWW odznacza się nadal niewielkim wykorzystaniem w ruchu turystycznym, pomimo bardzo dobrego położenia i cennego z punktu widzenia krajoznawcy wyposażenia technicznego⁸;

⁸ R. Gotowski, *Wykorzystanie bydgoskiego węzła wodnego w ruchu turystycznym w latach 1997–2003*, w: *Turystyka i rekreacja w Bydgoszczy*, red. A. Kowalczyk, Akademia Bydgoska, Bydgoszcz 2005, s. 86.

- jedynym realnym sposobem na zwiększenie roli omawianej drogi wodnej wydaje się koncentracja uwagi na ruchu pasażerskim (zwłaszcza turystycznym i rekreacyjnym)⁹.

Uzyskane wyniki, stanowiące podstawę wstępnej oceny turystyki wodnej śródlądowej w granicach Bydgoskiego Węzła Wodnego, wskazują na możliwości rozwoju omawianego produktu turystycznego oraz stanowią punkt wyjścia dla dalszych analiz.

Podsumowanie

1. W świetle badań można stwierdzić, że Bydgoski Węzeł Wodny odznacza się dużym wykorzystaniem w ruchu turystycznym, głównie za sprawą bardzo dobrego położenia i cennego z punktu widzenia krajoznawcy wyposażenia technicznego.
2. Konieczne staje się uzupełnienie oferty Bydgoskiego Tramwaju Wodnego o kolejne jednostki.
3. Wydłużenie trasy oraz zwiększenie częstotliwości rejsów to podstawowe zadania do wykonania przed kolejnym sezonem turystycznym.
4. Należy zrezygnować z wizerunku środka lokomocji na rzecz transportu turystycznego. Czas rejsu sprawia, że usługa ta nie może być tożsama z usługami komunikacyjnymi.
5. Trasa Rybi Rynek – Tesco została oceniona wyżej niż trasa Astoria – Rybi Rynek. Fakt ten obala tezę, że to słuzowanie jest największą atrakcją na pokonywanej trasie.
6. Wrażenie ogólne ocenione zostało zarówno w profilu uśrednionym, jak i profilu dominanty na maksymalną ocenę punktową. Oznacza to, że mimo stosunkowo długiego oczekiwania na rejs oraz wątpliwości co do czystości wody za burtą konsumenci usługi wysoko oceniają zarówno atrakcje, zagospodarowanie, jak i obsługę składającą się na produkt.

⁹ M. Gorączko, *Natężenie ruchu żeglownego na bydgoskim odcinku drogi wodnej E-70 – stan obecny i perspektywy rozwoju*, w: *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*, red. Z. Babiński, Wydawnictwo Logo, Bydgoszcz 2008, s. 28–34.

**TEST FOR THE DIFFERENTIATION
OF SEMANTIC BYDGOSZCZ WATER TRAM**

Summary

The author used in one's work the test of the semantic differentiation. The purpose of the research was to obtain the opinion of passengers/tourists in the main characteristics of the product, which is a Bydgoszcz Water Tram cruise. The results obtained, serve as a basis to the estimation of the water inland tourism within the Bydgoszcz Waterway. They also indicate the possibilities of the development of the tourism product, which is being talked over, and also make the point for firther analyses.

Translated by Olgierd Rogoziński