

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Kristina Pešehodko

**TRANSPORDILIIGI EELISTUSED REISIMISEL NING AJA VÄÄRTUS  
EESTI, SAKSAMAA JA PORTUGALI NOORTE SILMIS**

Bakalaureusetöö

Õppekava Logistika

Juhendaja: Tarvo Niine, PhD

Tallinn 2019

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 5952 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Kristina Pešehodko .....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 163949EALB

Üliõpilase e-posti aadress: [kristina.pesehodko@outlook.com](mailto:kristina.pesehodko@outlook.com)

Juhendaja: Tarvo Niine, PhD

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: /lisatakse ainult lõputöö puhul/

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

## SISUKORD

Sisukord.....	3
Lühikokkuvõte.....	4
Sissejuhatus .....	5
1. NOORTE TURISM JA REISIMISE AJA VÄÄRTUS.....	7
1.1. Reisimise aja väärtus .....	7
1.2. Noorte turism .....	8
1.2.1. Noorte turismi tähtsus.....	10
2. Metoodika.....	12
2.1. Uurimisstrateegia ja andmekogumismeetodi kirjeldus.....	12
2.2. Valim ja uuringu läbiviimine.....	13
3. Tulemused .....	15
3.1. Noorte reisimiste sagedus ning kogukulud aasta jooksul .....	15
3.2. Noorte transpordiliigi eelistused .....	18
3.3. Aja väärtus noorte silmis .....	21
3.4. Reaalelu situatsioonidel põhinevad ülesanded.....	25
4. Järeldused .....	30
Kokkuvõte .....	33
Summary.....	35
Kasutatud allikad .....	37
Lisad .....	40
Lisa 1. Eesti noorte seas läbiviidud küsimustik.....	40

## LÜHIKOKKUVÕTE

Noored üle maailma on motiveeritud avardama oma silmaringi ning saama uusi teadmisi ja kogemusi. Seepärast üha rohkem ja rohkem noori reisivad erinevatesse sihtkohtadesse. Antud teema aktuaalsus seisneb selles, et on teadmata, mis tegurite põhjal teevad noored otsuseid transpordiliikide valiku kohta ning kui palju hindavad nad aega reisimisel.

Bakalaureusetöö eesmärk on välja selgitada erineva kultuuritausta ning geograafilise asukohaga noorte transpordiliikide valikuid ning hinnata, kui palju noored väärtustavad aega kulutatud reisimisele. Andmete kogumiseks kasutab autor ankeetküsitlusel põhinevat kvantitatiivset analüüsi. Ankeetküsitlus on koostatud kahes keeles – eesti ning inglise ja see viidi läbi Eesti, Saksamaa ning Portugali noorte vanuses 18-30 aastat seas.

Transpordiliikide valikul on noorte jaoks kõige tähtsam selle hind ning aeg, mille jooksul jõutakse sihtkohta. Kuigi uuringust tuli välja, et enamasti eelistavad noored reisida sihtkohta lennukiga peamiselt kiiruse pärast, siis on noored nõus läbima ka piki vahemaid bussi ja rongiga.

Uuringu tulemustest selgus, et kõigi kolme riigi noored väärtustavad reisimise aega. Eesti noorte jaoks on reisimise aja väärtus väga oluline, Saksamaa ning Portugali noortele aga vähe tähtsam. Eesti vastajad hindasid ühe tunni väärtuseks 25 eurot, Portugali 20 eurot ning Saksamaa noored 18 eurot. Huvitav eripära on see, et valdav enamus noori kolmest riigist väldivad ummikuid ning pikki ümberistumisi lennujaamades.

Võtmesõnad: transpordiliikide eelistused, noorte reisimine, reisimise aja väärtus

## SISSEJUHATUS

Noored üle maailma on motiveeritud avardama oma silmaringi ning saama uusi teadmisi ja kogemusi. Üks parimaid viise antud eesmäärke saavutada on reisida. Väga paljud noored püüavad tänapäeval vähemalt korra aasta jooksul reisida välisriikidesse. Noorte reisimist iseloomustab pikk kestus, piiratud eelarve, tegevusplaani puudus ning muidugi soov tutvuda uute ja huvitavate inimestega, avastada uusi kohti ning väljuda mugavustsoonist ja panna ennast proovile ebaharilikes olukordades.

Käesoleva töö teemaks on Eesti, Saksamaa ja Portugali noorte transpordiliikide eelistused ning reisimise aja väärtus nende silmis. Autor peab teemat aktuaalseks, kuna üsna vähe on uuritud tegureid, mille põhjal teevad noored otsuseid mingi transpordiliigi valiku kohta. Samuti on huvitav teada saada, kui tähtsaks peavad noored reisimise aja väärtust. Töö uurimisprobleemiks on värske teabe puudumine erinevate Euroopa riikide noorte transpordiliikide eelistustest ning reisimise aja väärtustamises.

Uurimistöö eesmärk on välja selgitada erineva kultuuritausta ning geograafilise asukohaga noorte transpordiliikide valikuid ning hinnata, kui palju noored väärtustavad aega kulutatud reisimisele. Lähtuvalt eesmärgist püstitas töö autor järgmised uurimisküsimused:

- 1) Millist transpordiliiki eelistatakse kõige rohkem ning mis põhjusel?
- 2) Millised tegurid on olulised transpordiliigi valikul?
- 3) Kuidas väärtustavad noored reisimise aega? Mis on 1 tunni väärtus noorte silmis erinevates situatsioonides?

Käesolev töö koosneb neljast peatükist. Esimeses peatükis antakse teoreetiline ülevaade reisimise aja väärtuse ning noorte turismi kohta. Uurimistöö teises ehk metoodika peatükis kirjeldatakse antud töö uurimisstrateegiat, andmekogumismeetodit, valimit ning uurimuse läbiviimist. Uurimuse läbiviimiseks kasutati ankeetküsitlusel põhinevat kvantitatiivset

analüüsi. Ankeetküsitlus on koostatud digitaalses vormis ja kahes keeles – eesti ning inglise ja see viidi läbi Eesti, Saksamaa ning Portugali noorte vanuses 18-30 aastat seas. Kolmandas peatükis selgitatakse detailselt küsimustiku tulemused. Viimases ehk neljandas peatükis analüüsib töö autor saadud tulemusi ning selgitab enda hoiakuid ja arvamust.

Töö autor tänab enda juhendajat Tarvo Niinet lõputöö juhendamise eest. Peale selle soovib töö autor tänada inimesi, kes aitasid antud küsimustikku jagada ning Eesti, Saksamaa ja Portugali noori vastajaid.

# 1. NOORTE TURISM JA REISIMISE AJA VÄÄRTUS

## 1.1. Reisimise aja väärtus

Reisimise aja väärtus (Value of Travel Time) on hind, mida inimesed on nõus maksma, et vähendada aega kulutatud reisimisele (Athira *et al.* 2016). Reisimise aja väärtus on üks olulisemaid transpordisüsteemi tegureid, mis aitab reisijatel kujundada nende otsuseid transpordiliikide valiku ning reisi kestvuse kohta (Wardman *et al.* 2012), riikidel nagu näiteks Taani, Suurbritannia, Saksamaa, Norra jpm aga viia läbi transpordiuuringuid ning tulemustest lähtuvalt teha otsuseid transpordiprojektide, -poliitika ja -hinnakirja osas (Wardman *et al.* 2016).

Reisime aeg (Travel Time) on aeg, mida kulutatakse reisimisele. On olemas erinevaid võimalusi, kuidas saab reisimise aega hinnata. Kõige lihtsam viis hindamiseks on määrata aeg objektiivselt kella pealt – nõ „otsene aeg“. Kognitiivse aja korral määrab inimene ajale väärtuse sõltuvalt sellest, kuidas ta kogeb antud reisi. Kui inimene peab tööülesandeid täites reisima, on see väärtus defineeritud kui makstud aeg, kusjuures üks ajaühik makstud ajast võib olla väga kallis. Personaalne reisiaeg on aeg, mida kasutatakse isiklikel põhjustel ning see on hindamatu. (Transportation ... 2006)

Reisimise aja väärtuse mõiste tekkis 1960ndatel aastatel ajajaotuse mudeli arengu käigus. Arendatud mudelist selgus, et inimeste aeg ja kulu on määratud kindlate tegevustega, mis maksimeerivad nende kasulikkust piiratud aja ning eelarve tingimustes. Peagi pälvis antud nähtus teadlaste tähelepanu ning nad hakkasid uurima reisimise aja väärtuse sõltuvust erinevatest teguritest nagu näiteks reisija palga suurus, reisimiste sagedus jne. (Athira *et al.* 2016)

Reisimise aja väärtuse kontseptsioonis kõige suuremat tähelepanu pälvib aga reisimise aja väärtuse sääst (*Value of travel time savings*). Reisimise aja väärtuse sääst on hind, mida soovitakse maksta ajaühiku säästmiseks, valides kahe alternatiivse valiku vahel (Athira *et al.* 2016). See on kõige suurem ja ihaldatum kasu, mida saadakse transpordiinvesteeringutest (de Jong *et al.* 2007). Reisimise aja väärtuse säästu suurus sõltub eelkõige reisitingimustest, võimalikest reisimisviisidest ning reisijast (Belenky, 2011). Antud nähtuse puuduseks on aga see, et reisi aja hindamisel ei arvestata ootamatuid riske, mis võivad teekonnal juhtuda, seega mõnikord aja säästu asemel on reisijad sunnitud kaotama aega (Beaud *et al.* 2012).

Kindlustamaks täpsemat aega ning arvestades ka ootamatute riskidega, mis võivad teekonnal juhtuda, on reisimise aja väärtuse teoorias tähtsale kohale tõusnud reisi aja usaldusväärsuse väärtus (*Value of travel time reliability*) (Beaud *et al.* 2012). Reisi aja usaldusväärsus määratakse meetodiga, kus reisijaid on teavitatud võimalikest ootamatutest riskidest transpordiliigi puhul, millega nad reisivad, ning reisiaja pikkus on määratud ajavahemikuga (Carrion, Levinson 2012). Näiteks kui reisimise aja väärtuse säästu kontseptsiooni korral on reisijale öeldud, et ta jõuab sihtkohta 90 minuti pärast, siis reisi aja usaldusväärsuse korral võib reisija jõuda sihtkohta 60-120 minuti pärast. Reisi aja usaldusväärsuse teooria korral on transpordivahendi hinna sisse arvestatud ka transpordivahendi hilinemisega seotud kulud (de Jong *et al.* 2007). Tuleb märkida, et mõlema kontseptsiooni puhul on hind ja keskmine ajakulu sama, kuid reisi aja usaldusväärsuse kontseptsiooni korral on ajal suurem väärtus reisijate silmis. (Beaud *et al.* 2016)

Tänapäeval on täheldatud, et investeerimine transpordivahendite mugavusse vähendab reisimise aja väärtuse. Mugavuse all mõeldakse kõiki tegevusi, mis muudavad reisimise produktiivsemaks ning rohkem nauditavaks, näiteks lugemine, töötamine, filmide vaatamine või muusika kuulamine. Paljud uuringud on näidanud, et mugavuse kasvuga on inimesed nõus reisima ajaliselt kauem ning seega reisiaja väärtus langeb. (Kouwenhoven, de Jong 2018)

## **1.2. Noorte turism**

Noorte turism tähendab noorte vanuses 16-29 kõiki iseseisvaid reisimisi vahemikus vähem kui üks aasta, et tutvuda teiste kultuuridega, avardada oma silmaringi ja omandada uusi teadmisi



väljaspool oma püsivat elukeskkonda (UNWTO – WYSE, 2011 viidatud Demeter, Brătucu 2014).

Noored hakkasid rohkem reisima pärast II maailmasõda, et omandada uusi teadmisi ja oskusi, tegeleda enesearenguga ning avardada oma silmaringi eesmärgiga saada paremat ülevaadet teiste kultuuride kohta. Aastatega on antud segment kasvanud ning kogunud teaduslikku huvi. 1980ndatel aastatel alustasid paljud teadlased uurima noorte reisturge enda või lähisriikides. 1990. aastal tutvustas teadlane Hudman oma teoses mõistet noorte turismi kohta sellisel kujul, nagu me teame seda tänapäeval. (Demeter *et al.* 2015)

Aastate vältel on noorte turismi peetud turuniššiks. Kuid 2010. aastal läbiviidud uuringust selgus, et 940 miljonist rahvusvahelisest reisijast 20% ehk umbes 190 miljonit moodustavad noored (Demeter, Brătucu 2014). Seejuures tulu, mis nad endaga kaasa tõid, oli märkimisväärselt suur – üle 170 miljoni dollari (Demeter *et al.* 2015). Noorte turismi segment kasvab iga aastaga ühe rohke ning maailma turismiorganisatsiooni UNWTO prognoosil on aastaks 2020 noorte reisijate arv kasvanud umbes 300 miljonini (Ghețe 2015). Seoses uute avastustega on paljud teadlased hakanud kahtlema noorte turismi klassifikatsioonis maailmaturul.

Noorte turism on üsna uus turismi segment. Vaatamata sellele, on tal kujunenud välja kindlad eripärad, mis eristavad noorte turismi teistest rahvusvahelistest turismi segmentidest. Noored reisivad kindlal eesmärgil, milleks on tavaliselt kas hariduse saamine välismaal, uue kultuuri või keele tundma õppimine, töötamine palga eest või vabatahtlikuna. Vaatamata reisi kindlale eesmärgile, on noored turistid enamasti väga avatud silmaringi avardamisele ning kogemustele. Nad meelsasti tutvuvad ning veedavad aega kohalike inimestega või siis teiste turistide seltsis ja proovida mitteturistlike tegevusi. Noorte turismi üheks olulisemaks tunnusjooneks on aga kokkuvõtteid ning range eelarve. Reisimisel püüavad noored leida odavamaid transpordivahendeid, söögikohti ja majutust, näiteks hostelites või majutust kohalike inimeste juures ning võimalusel ka tasuta meelelahutusi ning linnaekskursioone. Noored armastavad teha pikemaid reise, seepärast jäävad reisipikkused tavaliselt ühe ja kahe nädala vahele. Noorte turismi iseloomustab ka paindlik tegevusplaan. See tähendab, et reisile minnes ei ole noortel paika pandud kindel reisi tegevuskava, vaid kõik huvitavad tegevused ning kohad avastatakse iseseisvalt koha peal olles. (Demeter, Brătucu 2014; Demeter *et al.* 2015)

Piiratud eelarve tõttu planeerivad noored turistid väga hoolikalt oma reise. Informatsiooni otsimiseks kasutatakse eelkõige interneti ja sõprade ning tuttavate abi, Reisiagentuuride poole pööratakse juhul kui soovitakse reisipaketti teenust saada. Teabe otsimisel meeldib noortele kasutada allikaid, kus nad saaksid kiiresti ning hõlpsalt leida informatsiooni sihtkoha kirjelduse, sinna jõudmise variantide ning hindade kohta ja neid omavahel võrrelda. Näiteks platvorm *Omio.com* aitab leida sobiva võimalikult odava transpordivahendi sihtkohta jõudmiseks. Üha rohkem noori on hakanud kasutama ka interneti platvormi *Airhint.com*, mis võimaldab prognoosida odavlennufirmade lennupiletite hindade langust ja kasvu ning sellest lähtudes pakkuda parimat aega piletite ostmiseks. Majutust broneeritakse enamjaolt ka internetist. Kõige tuntumad platvormid on *Booking.com*, mis pakub broneerimiseks erinevat tüüpi ning hinnaga majutust, ja *Airbnb.com*, kus saab majutust kohalike inimeste kodudes. (Demeter *et al.* 2015)

Peamised sihtkohad, kuhu noortele turistidele meeldib reisida, on Põhja-, Lõuna- ja Ida-Euroopa ning Põhja-Ameerika. Nendesse kohtadesse reisivad tavaliselt need, kellel on veel vähe reisikohemust. Kogenenumad turistid eelistavad rändama aga eksootilistesse kohtadesse nagu Lõuna-Aasia, India ja tema lähedal asuvad saarestikud ning Kesk- ja Lõuna-Aafrika. (Richard and Wilson, 2004 viidatud Demeter *et al.* 2015) Noorte turismi top 3 sihtriiki on aga Austraalia, Ameerika Ühendriigid ning Prantsusmaa, mida igäühte külastas üle 10% reisijatest. Lisaks nendele riikidele on populaarsed sihtkohad ka Hispaania, Itaalia, Saksamaa, Suurbritannia ning Tai. (Richards, 2007 viidatud Moisä, 2010)

### **1.2.1. Noorte turismi tähtsus**

Tänu noorte reisijate rohkusele on kasvanud noorte turismi tähtsus rahvusvahelisel turismiturul. Paljud turismiorganisatsioonid on võtnud suuna investeerida tegevustesse, mis aitaksid veelgi soodustada noorte turismi arengut. Peamine antud segmendi olulisus noortele seisneb selles, et see avab nende ees uued võimalused. Tänu reisimisele on noorte kultuuritaust rohkem rikastatud, nad on saanud üle poliitilistest ning ideoloogilistest barjääridest, mõistavad paremini ühiskonna probleeme ja püüavad leida neile sobivaid lahendusi ning hindavad ja naudivad väga oma vabadust.

Noorte turismil on väga tähtis roll eelkõige majanduses. Mitmetes riikides on noorte turism teine tähtis tuluallikas pärast põllumajandust. (Moisä, 2007) Kuigi noorte eelarve on piiratud, siis tänu pikematele reisidele toovad noored turistid rohkem tulu kui turismi teiste segmentide esindajad. 2014. aastal WYSE Travel Confederation Millennial Traveler organisatsiooni poolt läbiviidud uuringust selgus, et noored reisijad kulutavad aastas keskmiselt 1591 eurot reisimisele samal ajal kui rahvusvaheline turist kulutas aastas vaid 950 eurot. (Global ... 2016) Noorte kulutustest saavad kõige rohkem kasu kohalikud elanikud, sest noored turistid ostavad tavaliselt kohalikke tootjate tooteid ning teenuseid ja seega raha läheb kohaliku majandusse. Peale selle puudub noorte turismil sesoonsus, seega tulu noorte reisidelt tuleb aastaringelt. (Moisä, 2007)

Teine asjaolu, miks noorte turism on tähtis, seisneb selles, et noored innustavad sotsiaalset integreerumist. Paljud noored pärinevad erinevatest kultuuriruumidest ning kohtadest ja neil võib olla välja kujunenud kindel mentaliteet. Reisimisel saavad aga noored võimaluse tutvuda ning suhelda teistest kohtadest pärit inimestega, mis aitab neil vaadata maailma teise nurga alt ning ehk isegi muuta oma ellusuhtumist. Samuti soosib see omakorda sotsialiseerumist. Mõnedest uuringutest on ilmnenu, et kui noored suurtematest linnadest reisivad, aitab see ära hoida negatiivseid mõjusid nagu narkootikumide tarbimist või vägivalda. (Moisä, 2007)

Lisaks loob noorte turism väärtust ka hariduse ning kultuuri valdkonnas. Viibides välismaal, soovivad enamik noori õppida paar uut sõna või väljendit kohalikus keeles, et oleks lihtsam poodides või söögikohtades suhelda ning tutvuda kohaliku kultuuri traditsioonidega ja proovida rahvustoite. See kõik omakorda soosib aga kultuuri ning keele tähtsuse ja jätkusuutlikkuse kasvu. (Moisä, 2007)

## 2. METOODIKA

### 2.1. Uurimisstrateegia ja andmekogumismeetodi kirjeldus

Käesoleva uurimistöö eesmärk oli selgitada erineva kultuuritausta ja geograafilise asukohaga noorte transpordivahendite valikuid ning hinnata, milline väärtus on reisimise ajakulul nende silmis. Tuginedes antud töö eesmärgile, valiti uurimisstrateegiaks ankeetküsitlusel põhinev kvantitatiivne analüüs, mille sihiks oli saadud tulemusi kirjeldada ning võrrelda.

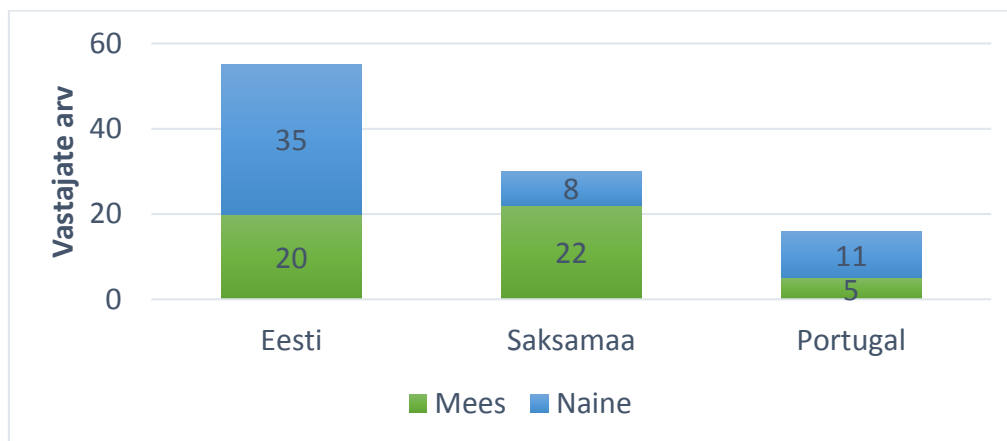
Vajaliku informatsiooni kogumiseks otsustati kasutada struktureeritud küsimustikku. Kindlustamaks piisava arvu vastuste laekumist ning küsimustikku kättesaadavust ka kahe teise töös uuritava riigi vastajatele, loodi kaks ankeetküsitlust Google Formsi keskkonnas: eestikeelne, mis oli suunatud Eestis elavatele noortele (rahvus ei olnud oluline) ning inglisekeelne vastavalt Saksamaal ning Portugalis elavatele noortele inimestele. Inglisekeelne ankeetküsitlus oli otsetõlge eestikeelsest versioonist. Mõlemad küsimustikud sisaldasid küsimustikku eesmärki, informatsiooni ankeetküsitluse täitmise kohta ning tulemuste vajalikkusest. Ankeetküsitlused olid mõlemad anonüümsed. Küsimustik on täies mahus välja toodud lisa 1.

Nii eesti- kui ka inglisekeelne ankeetküsitlused koosnesid sama sisu, tüübi ning arvuga küsimustest. Kokku oli küsimusi kaksikümmend üks, mida võis liigitada kahte gruppi: reisimise ajakulu väärtuse ning transpordivahendite valikuga seotud küsimused. Küsimustikes kasutati erinevat tüüpi küsimusi: valik- ning avatud vastustega, skaaladel põhinevaid küsimusi ning reaalsel elusituatsioonidel põhinevaid ülesandeid. Näiteks kasutas töö autor transpordivahendite tegurite tähtsuse määramisel Likerti 7-palli skaalat. Antud tüüpi skaala annab vastajale laiema vastusevaliku spektri ning samas usaldusväärsema tulemuse töö autorile (Joshi *et al.* 2015). Realolukordadel põhinevaid ülesandeid oli viis ning nende peamine

idee seisnes transpordivahendi valik vastavalt tekkinud olukorrale, pakutud reisimisajale ning hinnale. Kõik küsimused olid vastaja jaoks kohustuslikud.

## 2.2. Valim ja uuringu läbiviimine

Uurimistöö valimiks on noored vanuses 18-30 aastat Eestist, Saksamaalt ning Portugalist. Valimisse kuuluvate riikide valik põhines eelkõige geograafilise asukoha, sissetulekute suuruste ning kultuuritausta erinevusel, aga ka sihtgruppi kuuluvate isikute kontaktide olemasolul. Kolmes riigis läbiviidud ankeetküsitlusele vastas kokku 101 inimest, neist 55 Eestist, 30 Saksamaalt ning 16 Portugalist. Kolme riigi küsitlustele vastajate seas oli 47 meest ja 54 naist. Riigiti jagunesid vastajad sugu alusel järgmiselt: Eestist 20 meest ja 35 naist, Portugalist 11 naist ja 5 meest ning Saksamaalt 8 naist ning 22 meest (Joonis 1).



Joonis 1. Noorte vastajate jaotus riigi ja soo kaupa

Allikas: autori küsitlus

Eesti noorte seas oli kõige rohkem vastanuid vanuses 19, Saksamaalt ning Portugalist vastavalt 25 ning 21. Keskmine vanus vastajatelt nii Eestist kui ka Portugalist oli 21, Saksamaa noorte vastajate keskmiseks vanuseks on aga 22 aastat.

Nii eesti- kui ka inglisekeelne küsimustik saadeti välja 17.04.2019. Vastajad said vastata küsimustikule vabalt valitud ajal ning kohas Google Forms keskkonna kaudu. Ankeetküsitluste vastamiseks oli kaks nädalat. Kõik Google Formsi keskkonnast kogutud andmed salvestati ning analüüsiti programmis *Microsoft Excel 2016*. Eestikeelne küsimustik jagati peamiselt internetiportaalis [www.facebook.com](http://www.facebook.com) teemakohastes ning sihtrühma kuuluvate isikute

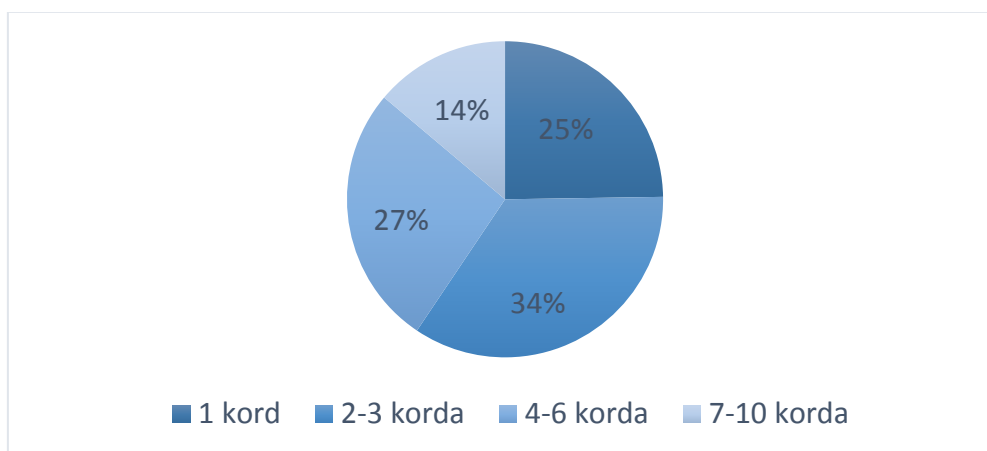
hõlmavates gruppides, kuid saadeti ka e-posti aadressile töö autori tuttavatele Tallinna ning Tartu ülikoolides õppivate noortele jagamiseks. Inglisekeelne ankeetküsitlus saadeti aga kahekümnele töö autoriga kontaktis olnud isiku e-posti aadressile Saksamaalt ning Portugalist.

### 3. TULEMUSED

Käesolevas peatükis annab töö autor ülevaadet kogutud andemetest ning ankeetküsitluse tulemustest. Tuginedes tulemuste analüüsile, teeb uurimistöö autor ka järeldused.

#### 3.1. Noorte reisimiste sagedus ning kogukulud aasta jooksul

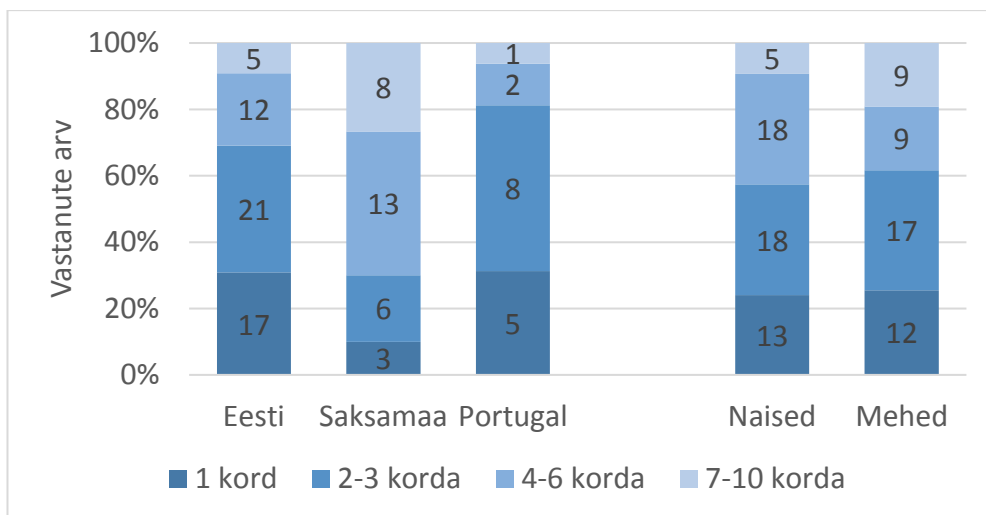
Saadud andmeid analüüsides selgus, et kolm neljandikku vastajatest reisib aastas rohkem kui 2 korda: küsitlusele vastanutest 35 reisib aastas 2-3 korda, 27 inimest ehk üle ühe neljandikku vastanutest 4-6 korda ja 14 inimest reisib aastas Euroopasse 7-10 korda. Vastajatest 25 reisib aastas vaid 1 korra (Joonis 2).



Joonis 2. Kolme riigi noorte reisimised aastas jooksul

Allikas: autori küsimustik

Kui aga võrrelda reisimiste sagedusi riigiti (joonis 3), võib näha mõningaid erinevusi reisimiste sagedustes. Üle poolte Eesti kui ka Portugali noortest reisib aastas maksimaalselt kolm korda: vastavalt Eestis siis 17 noort 1 kord ja 21 noort 2-3 korda ning Portugalis 5 noort 1 kord ja 8 noort 2-3 korda aastas. Saksamaal olid aga näidud vastupidised ning üle kahe kolmandikku vastanutest reisis rohkem kui neli korda aastas: 13 noort 4-6 korda ja 8 noort 7-10 korda aastas.

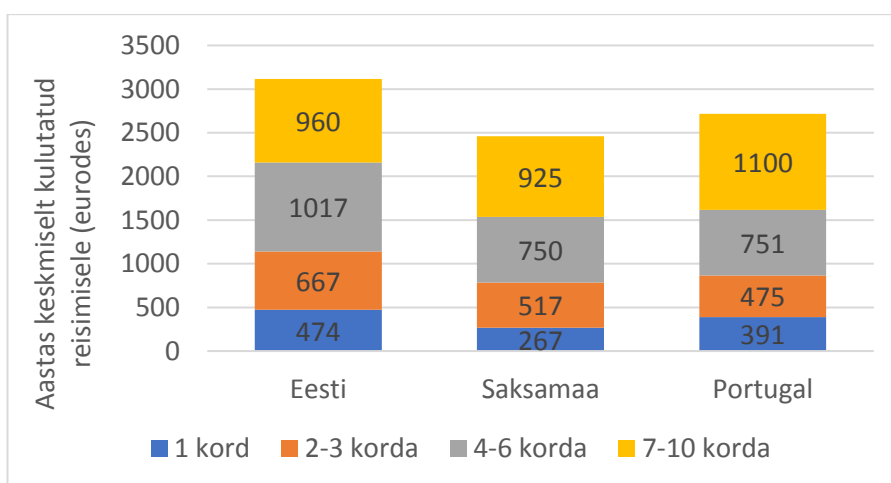


Joonis 3. Noorte reisimiste sagedused riigiti ning sugude kaupa

Allikas: autori küsimustik

Vaadates noorte reisimiste sagedusi sugude kaupa, võib ka siin välja tuua asjaolu, et üle poolte mees ja nais vastajatest reisisid aastas maksimaalselt kolm korda. Meeste seas jagunes 4-6 korra ja 7-10 korra reisimiste sageduste vastajate arv võrdselt, kummaski 9 vastanud. 18 naist reisisid aga 4-6 korda aastas ning vaid 5 rohkem kui 7 korda.

Ankeetküsitluse vastajatelt küsiti, kui palju nad keskmiselt aastas reisimistele kulutavad. Jooniselt 4 on näha, et kõige rohkem kulutavad Saksamaa ning Portugali noored 7-10 korra reisimisel aastas, Eesti noored aga 4-6 korra reisi korral. Kõige vähem kulutati aga kõigi kolme riigi noorte puhul siis, kui tehti aastas vaid 1 reisi.



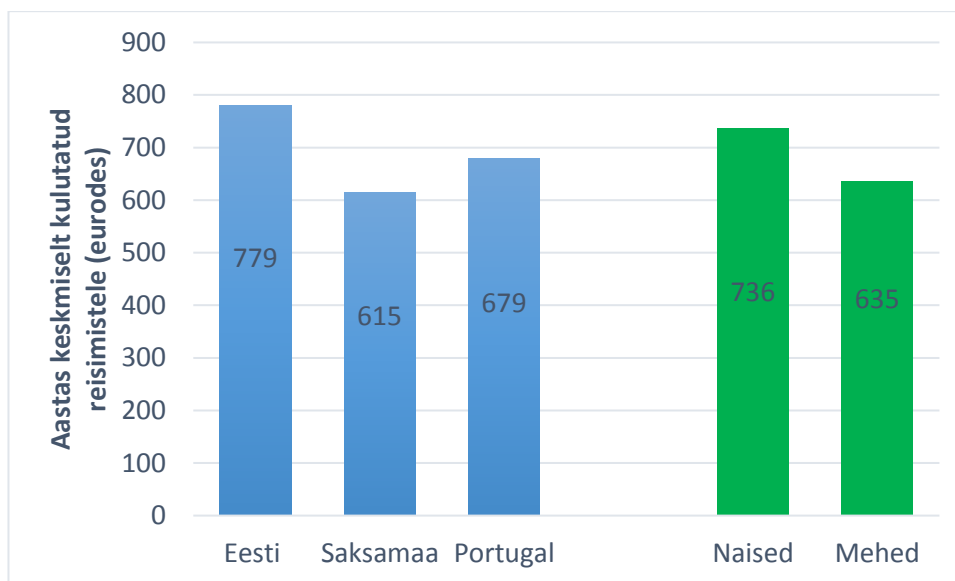
Joonis 4. Eesti, Saksamaa ning Portugali noorte reisi keskmine maksumus sõltuvalt sagedusest

Allikas: autori küsimustik



Uurimistulemustest võib näha, et juhul kui küsitluse vastaja teeb aastas vaid 1 reisi, on selle maksumus vähem kui 500 eurot. Vaadeldes riigiti, siis Eesti noored kulutavad ühele reisile aastas umbes 474 eurot, Portugali noored 391 eurot ning Saksamaa noored vaid 267 eurot. 2-3 korra reisimisel oli reisimiste kogumaksumus vähem kui 700 eurot, vastavalt Eesti noored 667 eurot, Saksamaa 517 eurot ning Portugali noored 475 eurot. 4-6 reisi korral oli nii Saksamaa kui ka Portugali noorte reisimiste maksumus peaaegu ühesugune – 750 euro kanti, Eesti noored aga maksid 4-6 reisi eest keskmiselt 1017 eurot. Võrreldes 7-10 reisimist aastas, siis Eesti ja Saksamaa noored maksid reise eest keskmiselt vähem kui 1000 eurot, Portugali noored aga lausa 1100 eurot.

Lisaks tuli välja, et kõige vähem kulutavad reisimistele Saksamaa noored ning kõige rohkem Eesti noored. Seda võib näha ka jooniselt 5, kus on esitatud kolme riigi noorte keskmised kulutused aastas reisimistele. Eesti noored kulutavad aastas keskmiselt reisimistele 779 eurot, Portugali noored 679 eurot ja Saksamaa noored 615 eurot.



Joonis 5. Vastanute ühe aasta jooksul tehtud reise keskmine maksumus riikide ning sugude kaupa

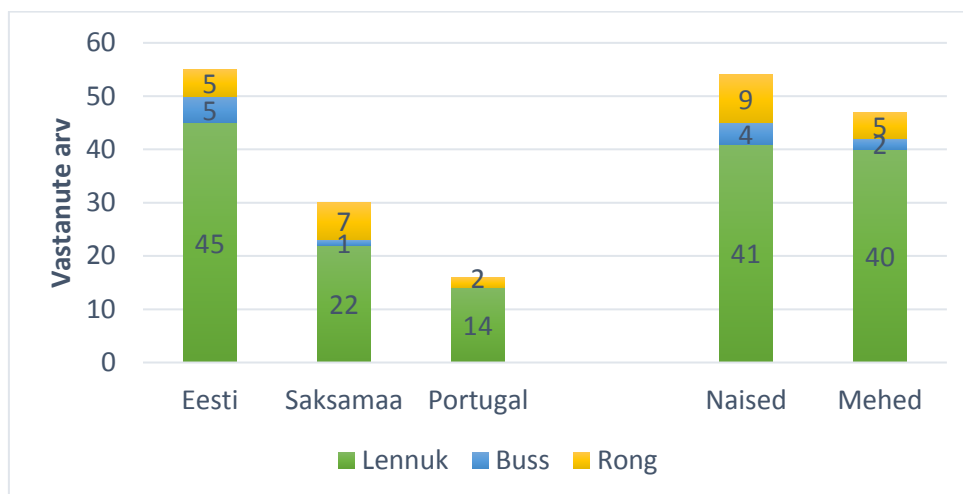
Allikas: autori küsimustik

Võrreldes aasta keskmisi kulutusi reisimistele sugude kaupa, ilmnes, et naised kulutavad üle 100 eurot aastas rohkem kui mehed reisimistele: mehed kulutavad aastas umbes 635 eurot ja naised 736 eurot.

### 3.2. Noorte transpordiliigi eelistused

Ankeetküsitluse tulemustest selgus, et 81 vastanust eelistab transpordiliigi valikul lennukit. Rongi eelistasid 14 6vastajat ning bussi kõigest 6. Antud küsimusele järgnes täpsustav küsimus, miks just selline transpordiliigi valik? Kõige levinumad põhjused olid kiirus ja mugavus, kuid mõned Saksamaa noored tõid välja asjaolu, et lennuk on tihti kas sama või isegi odavama hinnaga kui teised transpordiliigid. Rongi eelistajad põhjendasid oma valikud rongi mugavuse ja keskkonnasõbralikkuse kaudu ning bussi eelistajad tõid välja, et bussid on kõige odavam transpordiliik.

Võrreldes noorte transpordiliikide eelistusi riikide ja sugude kaupa (joonis 6), võis näha mõned väga huvitavad iseärasusi. Näiteks Portugali vastajate seast ei leidunud mitte ühtegi noort, kes eelistaks bussiga reisimisi. Ka Eesti ning Saksamaa noorte seas oli antud valik vähetõenäoline – vastavalt 5 Eestist ja 1 Saksamaalt. Ka rongide eelistajaid ei olnud sugugi rohkem: Eestist 5, Saksamaalt 7 ning Portugalist 2 noort eelistasid antud transpordiliiki.



Joonis 6. Vastajate transpordiliigi eelistus riikide ja sugude kaupa

Allikas: autori küsitlus

Lisaks ilmnes, et naiste seas on peaaegu et poole rohkem bussi ja rongi eelistajaid kui neid oli meeste seas – naistest eelistasid bussi 4 ja rongi 9, samade transpordiliikide näidud meeste seas olid aga 2 ja 5.

Küsitluses osalejad tõid välja mitmesuguseid tegureid ning asjaolusid, mis põhjustavad ebamugavust või probleemsust reisisid bussiga. Need on järgnevad:

- aeglane;
- vähe ruumi;
- lärmakad või häirivad kaassõitjad;
- puudub jalaruum;
- ebamugavad istmed (eriti magamisel);
- tihti tuleb seista ummikutes;
- ei ole punktuaalsed;
- ebakompetentsed juhid.

Tegurid või asjaolud, mis tekitavad ebamugavust reisimisel rongiga, on aga järgmised:

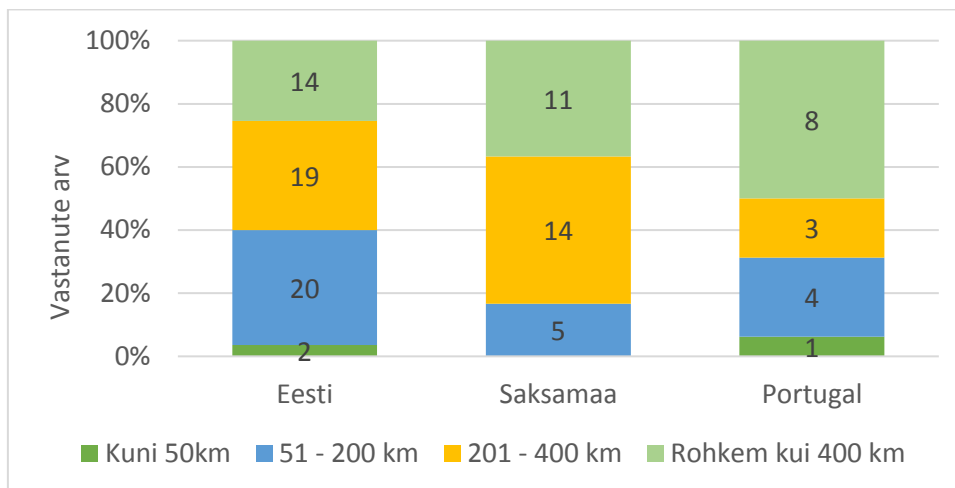
- vabade istumiskohtade puudus;
- piiratud arv marsruute ja sihtkohtasid;
- ebamugavad tualettruumid;
- väga kallid piletid;
- müra;
- mittepaindlik graafik;
- hilinemised ning rongide ära jäämised;
- WiFi halb levik/kättesaadavus.

Küsimustikus soovis töö autor uurida ka seda, kui pikki vahemaid on noored nõus läbima kas bussi või rongiga. Vaatamata suurele hulgale teguritele ning asjaoludele, mis muutsid bussi- või rongisõitu ebamugavaks ning problemaatiliseks, olid antud transpordiliikidega vahemaade läbimisega seotud küsimused huvitavate tulemustega.

Uuringust selgus (vaata joonis 7), üle poolte vastanutest on nõus sõitma bussiga rohkem kui 200 km. 36 vastanut oli nõus läbima bussiga 201-400 km ja 33 inimest lausa rohkem kui 400 km. Veel üks huvitav iseärasus oli see, kõigest kolm küsimustikule vastanust olid bussiga nõus läbima maksimaalselt 50 km.

Võrreldes ankeetküsitluse tulemusi riigiti, võib selgesti eristada mõningaid sarnasusi ning erinevusi. Üle poole Eesti noortest olid suutelised reisima bussiga 51-400 km, vastavalt siis 20

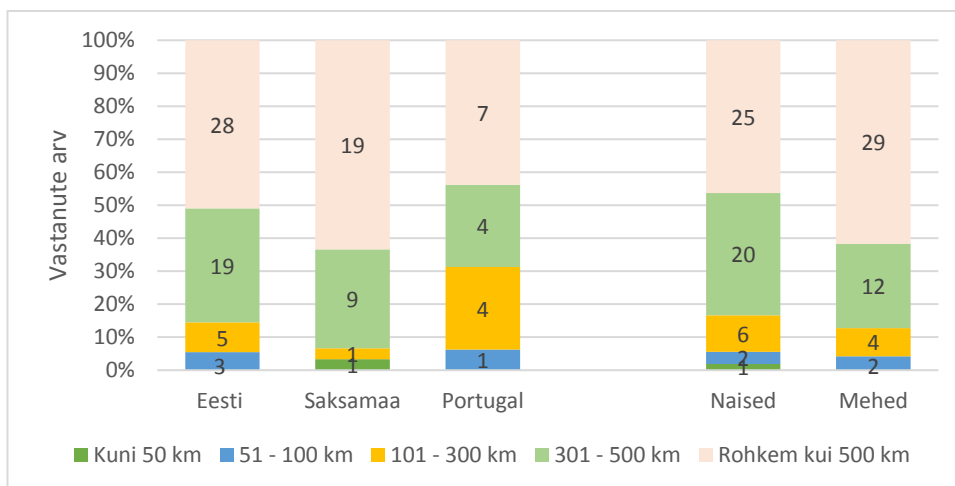
noort 51-200 km ja 19 noort 201-400km ning vaid 2 vastajat eelistasid reisida bussiga vähem kui 50 km. Samas Saksamaal ei leidunud mitte ühtegi noort, kes ei oleks suuteline reisima bussiga rohkem kui 50 km. Üks kolmandik ehk 11 vastajat Saksamaalt olid nõus reisima bussiga rohkem kui 400 km, 14 201-400 km ja 5 noort 51-200 km. Vastajad Portugalist jagunesid aga järgmiselt: pooled ehk 8 noort olid nõus reisima rohkem kui 400 km, 3 noort 201-400 km, 4 vastajat 51-200 km ja kõigest 1 vastaja vähem kui 50 km.



Joonis 7. Küsimustiku vastajate suutlikkus reisida bussiga riikide kaupa

Allikas: autori küsitlus

Vaadeldes aga kolme riigi noorte suutlikkust reisida rongiga jooniselt 8, siis üle 90% Saksamaa noortest on nõus läbima vahemaid, mis on pikemad kui 300 km.



Joonis 8. Noorte suutlikkus reisida rongiga riikide ning sugude kaupa

Allikas: autori küsitlus

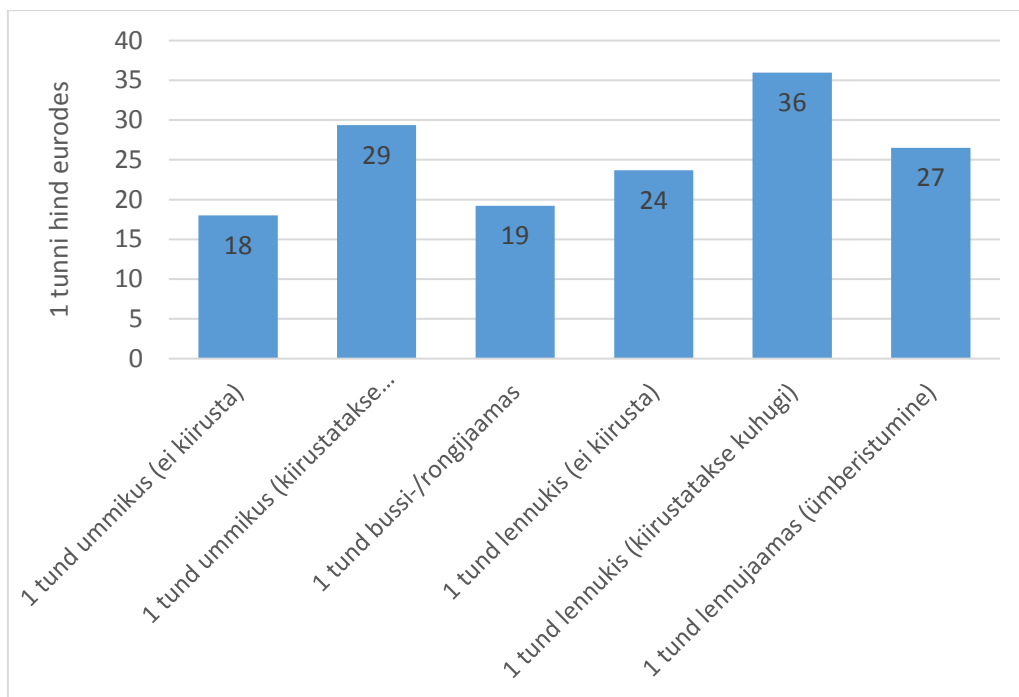
Samas ka üle poolte vastajatest Eestist ning Portugalist eelistasid läbida pikki vahemaid rongiga. 301-500 km olid nõus läbima 19 Eesti ning 4 Portugali noort, üle 500 km vastavalt aga 28 Eesti ning 7 Portugali vastajat. Tähelepanuväärt on ka asjaolu, et vaid 5 vastajat ei ole suutelised läbima rongiga vahemaid, mis on pikemad kui 100 km.

Kui aga võrrelda rongiga läbimise vahemaa pikkusi sugude kaupa, siis on selgesti näha, et üle poolte meestes eelistab läbida rongiga vahemaid, mis on pikemad kui 500 km. Naiste seas oli nõus reisima üle 500 km rongiga 25 vastajat ning 301-500 km 20 vastajat. Meeste seas ei leidunud ühtegi vastajat, kes ei oleks suuteline reisima rongiga rohkem kui 50 km. Naiste seast oli ka vaid 1 vastaja antud vahemaa kategoorias. 51-100 km olid nõus läbima 2 naist ja 2 meest ning 101-300 km 10 vastajat – 4 meest ning 6 naist.

### **3.3. Aja väärtus noorte silmis**

Aja väärtuse määramiseks noorte seas koostas töö autor küsimuse, kus vastaja pidi määrama asjakohase kompensatsiooni 1 tunni kaotuse eest kuues erinevas situatsioonis. Vastajad said valida kompensatsiooni suuruseks 0 eurot kuni rohkem kui 100 eurot.

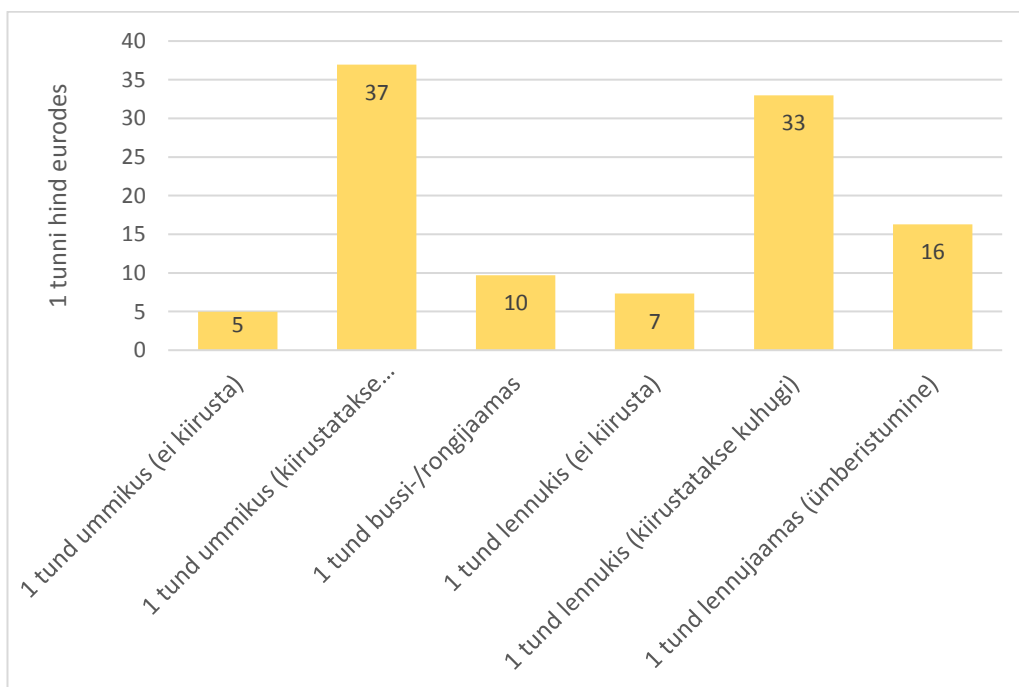
Küsimustiku tulemuste analüüsist selgus (vaata joonist 9), et Eesti vastajate 1 tunni väärtus on kõige kallim oodates lennukis ja samal ajal kiirustades kuhugi – 36 eurot. Kõige vähem väärtustasid Eesti noored aga 1 tundi oodates ummikus kiirustamata kuhugi ning bussi- või rongijaamas. 1 tunni ummikus väärtus oli 18 eurot ja sama tund bussi- või rongijaamas aga 19 eurot. 1 tunni ooteaeg lennukis, kiirustamata kuhugi, väärtus oli 24 eurot, 1 tunni väärtus lennujaamas 27 eurot ning sama tunni väärtus ummikus, kiirustades kuhugi, oli 29 eurot.



Joonis 9. Ühe tunni väärtus Eesti noorte silmis

Allikas: autori küsitlus

Vaadeldes 1 tunni väärtustamist Saksamaa noorte seast (joonis 10), siis kõige rohkem väärtustavad Saksamaa vastajad 1 tundi ummikus, kiirustades kuhugi – 37 eurot.

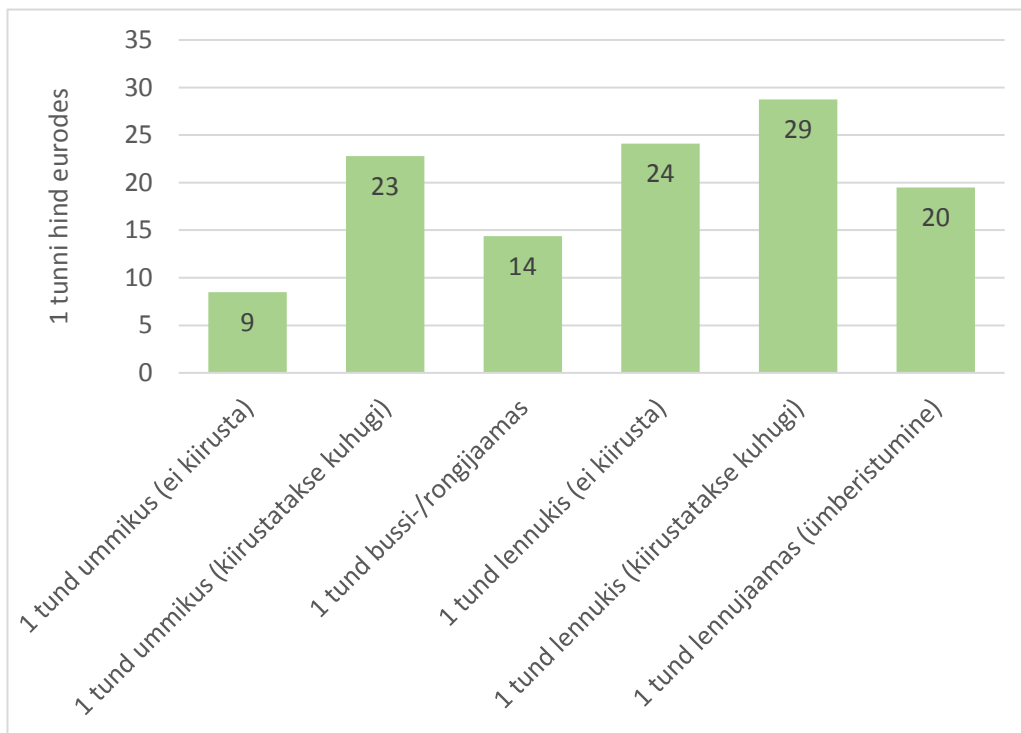


Joonis 10. Ühe tunni väärtus Saksamaa noorte silmis

Allikas: autori küsitlus

Kõige vähem väärtustavad nad aga 1 tunni ummikus ning 1 tunni lennukis, sealjuures kiirustamata kuhugi, vastavalt siis 5 eurot ning 7 eurot. 1 tunni väärtus bussi-, rongi- või lennujaamas jääb aga alla 20 eurot, täpsemalt siis 1 tunni väärtus bussi- või rongijaamas 10 eurot ning 1 tunni väärtus lennujaamas 16 eurot.

Analüüsidest aga tulemusi Portugali vastajate seas (joonis 11), siis kõige vähem väärtustasid Portugali noored samuti 1 tunni ummikus – 9 eurot, kiirustamata kuhugi ning kõige rohkem 1 tunni lennukis, kiirustades kuhugi – 29 eurot. 1 tunni väärtus lennujaamas, ummikus kiirustades kuhugi või lennukis kiirustamata jäi vahemikku 20-25 eurot. Oodates aga tund aega bussi- või rongijaamas, sooviksid Portugali noored saada kompensatsiooniks 14 eurot.

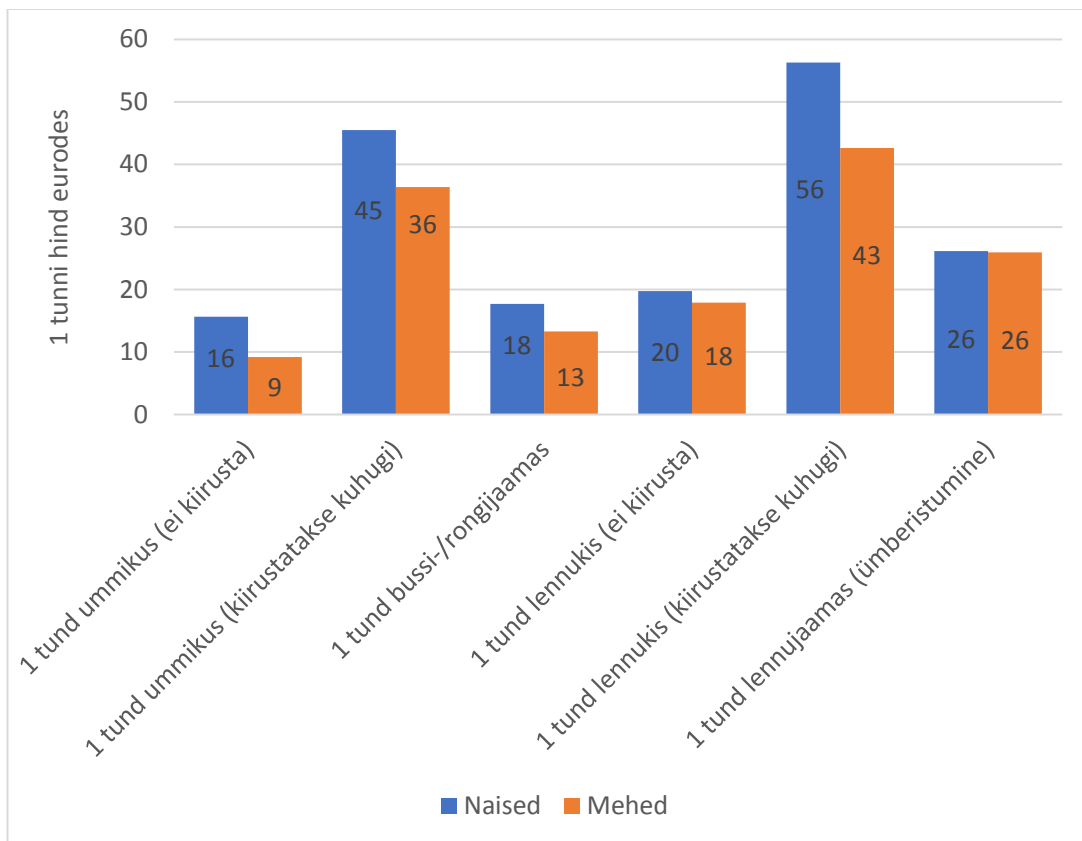


Joonis 11. Ühe tunni väärtus Portugali noorte silmis

Allikas: autori küsitlus

Uuringust selgus (joonis 12), et naised annavad 1 tunnile suurema väärtuse kui mehed. Näiteks 1 tunni väärtus lennukis ning kiirustades kuhugi oli naiste seas 56 eurot, meeste seas aga 43 eurot. 1 tunni ummikus hindasid meessoost vastajad vaid 9 eurole, naised aga 16 eurole. Samuti küsisid suurt kompensatsiooni nii naised kui ka mehed 1 tunni ummikutes ning kiirustades

kuhugi. Naiste 1 tund antud olukorras oli väärt 45 eurot ja meeste 1 tund 36 eurot. 1 tunni väärtus lennujaamas oli aga nii nais- kui ka meessoost vastajatel sama – 26 eurot. 1 tundi bussi- või rongijaamas väärtustasid naised 18 eurole ning mehed 13 eurole.



Joonis 12. Ühe tunni väärtus noorte silmis sugude kaupa

Allikas: autori küsitlus

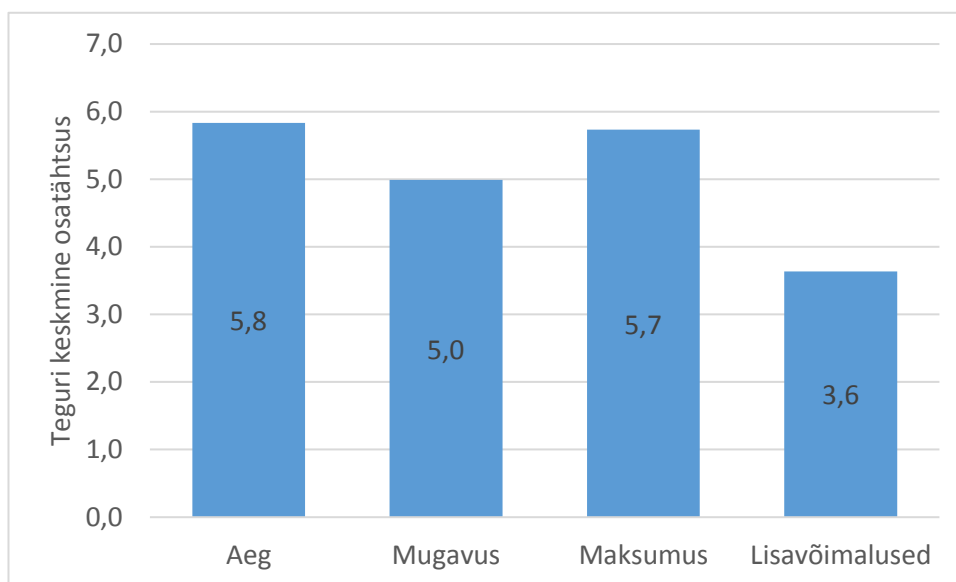
Ühe tunni keskmine väärtus kolme riigi vastajate seas oli ka erinev. Eesti noored väärtustasid aega erinevates olukordades kõige rohkem – 1 tunni väärtus keskmiselt oli 25 eurot. Kõige vähem väärtustasid aega Saksamaa vastajad – keskmiselt 18 eurot 1 tunni eest. Portugali noored nõuaksid 1 tunni eest kompensatsiooni väärtuses 20 eurot. Naiste seas oli 1 tunni ooteaja väärtus 30 eurot, meestel aga madalam – 22 eurot.



### 3.4. Reaalelu situatsioonidel põhinevad ülesanded

Bakalaureusetöö autor soovis oma töös selgitada välja, milliseid tegureid peavad vastajad tähtsaks transpordiliigi valikul. Usaldusväärsemate tulemuste saavutamiseks kasutati Likerti 7-palli skaalat, kus 1 tähistas „Ei ole üldse tähtis“ ning 7 „On väga tähtis“. Tegurite tähtsuse määramiseks võeti keskmise tulemuse.

Ankeetküsitluse tulemuste analüüsist selgus (joonis 13), et teguritest kõige rohkem peetakse oluliseks aega – keskmine osatähtsus oli tal 5,8 palli. Teiseks oluliseks teguriks transpordiliigi valikul oli maksumus ehk hind – 5,7 palli. Paljudele vastanutele oli tähtis, et transpordiliik oleks ka mugav, seepärast antud teguri keskmine osatähtsus on 5,0 palli. Kõige vähem hinnatase aga lisavõimalusi – antud teguri keskmine osatähtsus oli vaid 3,6 palli.



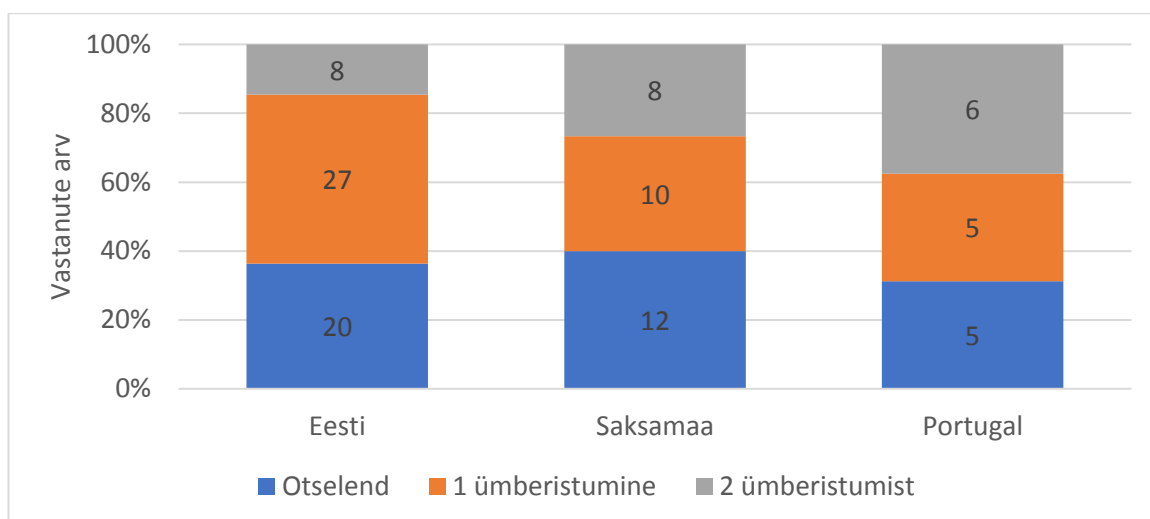
Joonis 13. Tegurite keskmine osatähtsus transpordiliigi valikul

Allikas: autori küsitlus

Nii aeg kui ka raha on peaaegu et sama tähtsusega vastajate jaoks, kui valitakse sobiv transpordiliik reisimiseks. Järgnevad viis reaalselt elusituatsiooni kirjeldavat ülesannet selgitavad vastajate transpordiliigi valikuid reisimisel sõltuvalt sellest, kas rohkem peetakse oluliseks aega või raha.

Esimeses ülesandes sooviti reisida sihtkohta, mis asub 1200 km kaugusel. Vastaja sai valida kolme variandi vahel: otselend, 1 ümberistumine või 2 ümberistumist. Küsimustiku tulemustest selgus, et üle ühe kolmandikku ehk 42 vastajat sooviksid sellisele reisile minna 1 ümberistumisega, mis kestaks 10 tundi ning maksaks 195 eurot. 37 vastajat soovisid reisida sihtkohta otselennuga, 3 tundi ja maksumusega 300 eurot. Neid, kes aga olid nõus reisima sihtkohta 2 ümberistumisega, lennates 16 tundi ning makstes 105 eurot, oli 22.

Võrreldes tulemusi riigiti (joonis 14), selgus, et umbes pooled ehk 27 Eesti vastajatest tahaksid sellisele reisile minna 1 ümberistumisega. Ka otselennuga soovijate arv oli suur – tervelt 20 Eesti vastajat. Samas Saksamaal eelistas üle ühe kolmandikku ehk 12 vastajat jõuda sihtkohta otselennuga ning teine kolmandik ehk 10 inimest aga ümberistumisega. Nii Eesti kui ka Saksamaa vastajatest 8 inimest soovisid sihtkohta jõuda 2 ümberistumisega. Portugali vastajad jagunesid aga variantide valiku kaudu enam jaolt võrdselt: 5 vastajat valisid otselend ning sama palju 1 ümberistumine ning 6 Portugali noort 2 ümberistumist.

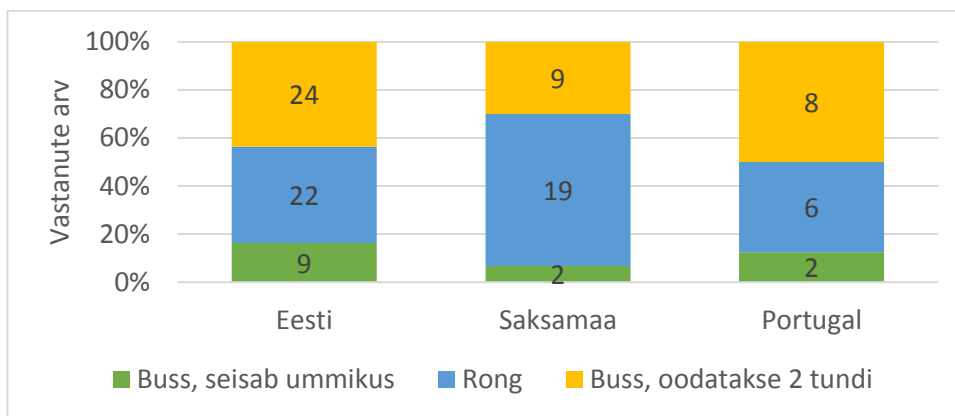


Joonis 14. 1200 km kaugusel asuva sihtkohta jõudmise lennueelistused riikide kaupa

Allikas: autori küsitlus

Järgmises ülesande tekst ütles, et soovitakse reede õhtul jõuda 150 km kaugusel asuvasse linna ning pakuti kolme võimalust sinna jõudmiseks: buss, mis sõidab 2.5 tundi, kuid mis seisab veel 1.5 tundi ummikutes ning hind 7 eurot, rong, 1.5 tundi ning maksumus 20 eurot ja buss 2 tundi, kuid enne sõitu peaks ootama 2 tundi, maksumus 5 eurot. Küsitluse vastustest järeldub (vaata joonist 15), et 47 inimest soovisid reisida rongiga ning 41 inimest on nõus ootama 2 tundi

ning siis jätkata teekonda bussiga. Vaid 13 inimest olid nõus sõitma bussiga ning seisma ummikutes. Kaks kolmandikku ehk 19 Saksamaa vastajatest soovisid minna teise linna rongiga samal ajal kui bussiga minejaid oli 11 – neist 9 olid nõus ootama ning siis sõitma, 2 aga olid nõus seisma bussiga ummikutes. Eesti vastajatest 24 olid nõus ootama ning siis sõitma bussiga, 22 valisid rongi ning 9 sõidaksid bussiga ning seisaksid ummikutes. Samas Pooled ehk 8 Portugali vastajatest sooviks oodata ning siis minna bussiga, 6 sõidaksid meelsasti rongiga ning vaid 2 oleksid nõus seisma bussiga ummikutes.



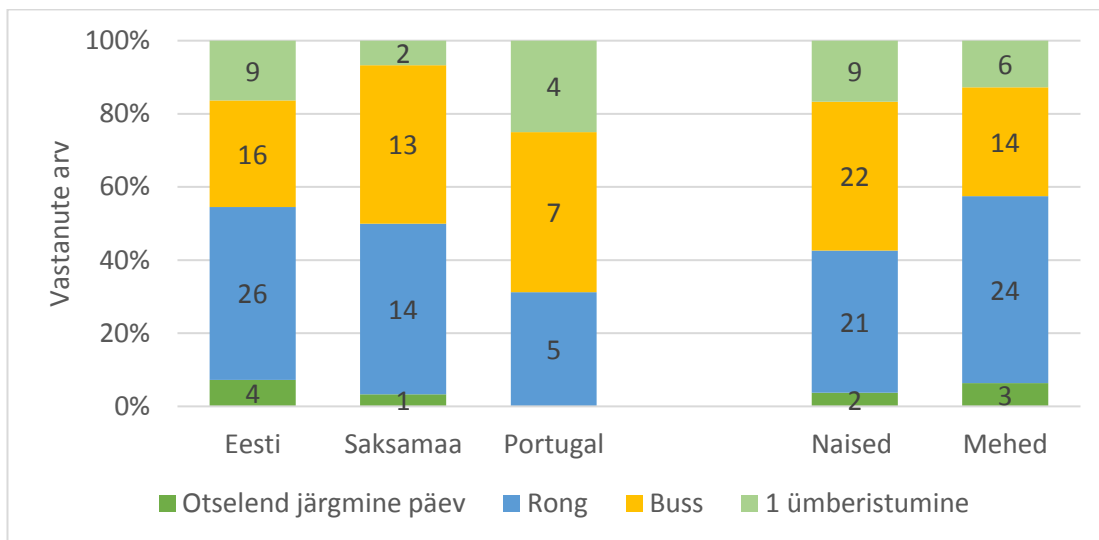
Joonis 15. Reede õhtul 150 km kaugusel asuvasse linna jõudmise eelistused riikide kaupa  
Allikas: autori küsitlus

Kolmas ülesanne oli seotud lennukist maha jäämisega. Kuigi ei jõutud õigel ajal lennukile, soovitakse sihtkohta, mis asub 800 km kaugusel, ikka jõuda. Variandid olid järgmised: otselend järgmine päev, 2 tundi ning hind 320 eurot, rongiga 8.5 tundi ja 136 eurot, bussiga 13 tundi ja 78 eurot või 1 ümberistumine, 7 tundi ning 210 eurot.

Uuringust selgus (vaata joonis 16), et üle poolte vastajatest eelistasid lennukist maha jäädes jõuda sihtkohta kas rongi või bussiga. Nii Saksamaal kui Portugali noorte seas jagunesid eelistused enam vähem võrdselt – Saksamaal 14 vastajat oli rongi ning 13 bussi poolt, Portugalis oli aga 5 ja 7 vastajat. Eesti noortest soovisid rongiga reisida 26 vastajat ning bussiga 16. Kõigest 5 inimest olid nõus ootama järgmist päeva, et minna otselennuga sihtkohta, neist 4 Eestist ning 1 Saksamaalt. Reisimist sihtkohta 1 ümberistumisega soovisid 15 vastajat, neist 9 Eestist, 2 Saksamaalt ning 4 Portugalist.

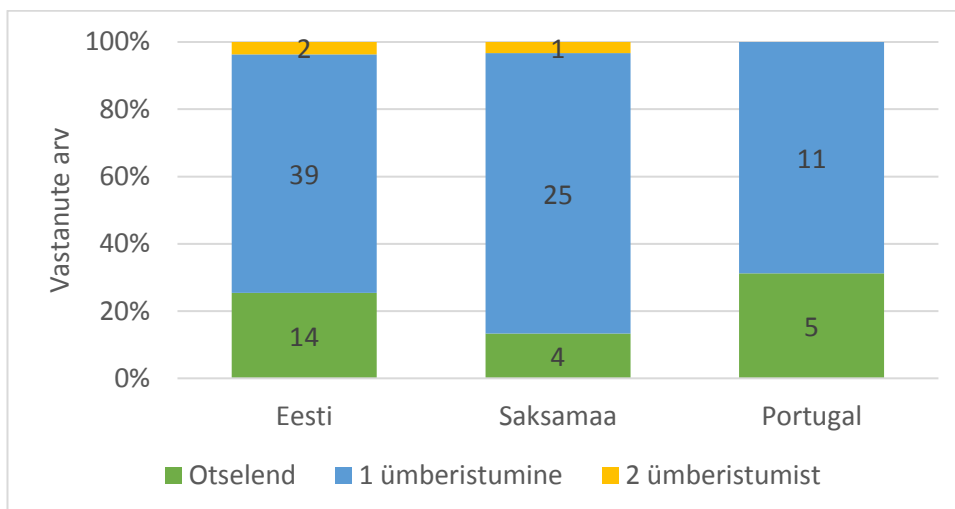
Vaadates tulemusi sugude kaupa, võib ka siin välja tuua asjaolu, et üle poolte meestest ning naistest soovisid jõuda sihtkohta rongi või bussiga. Naised eelistasid rohkem bussiga, mehed

aga rongiga reisimist sihtkohta. Samas otselend sihtkohta järgmisel päeval oli populaarsem meeste seas – naistest vaid 2 ning meestest 3 vastajat eelistasid jätkata oma teekonda järgmisel päeval. 1 ümberistumisega reisimist eelistasid aga rohkem naised – 9 naissoost vastanutest soovisid jätkata oma teekonda lennuking ning 1 ümberistumisega. Meeste seas oli antud variant populaarne 6 vastaja seas.



Joonis 16. Noorte transpordieelistused lennukist mahajäämisel riikide ja sugude kaupa  
Allikas: autori küsitlus

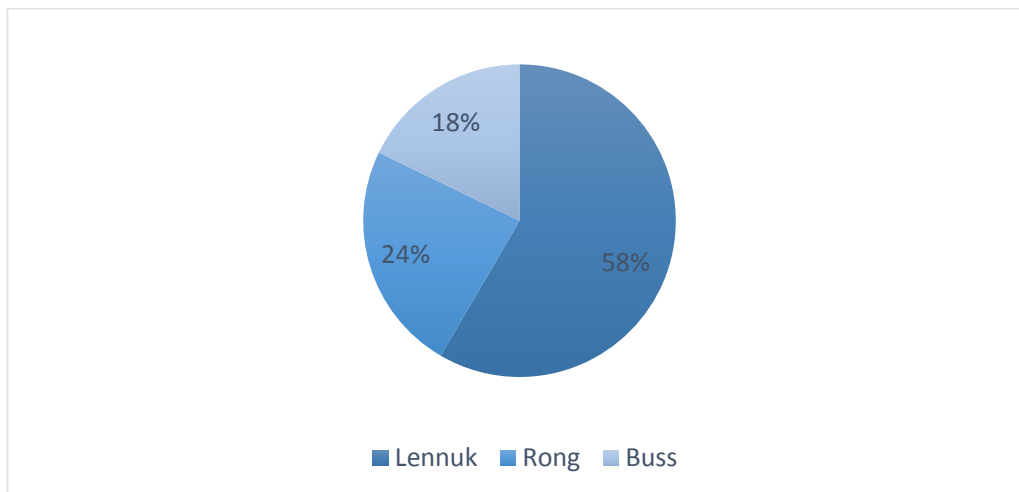
Neljas ülesanne sarnanes eelmisega, kuid vahemaa oli nüüd 1500 km (joonis 17).



Joonis 17. 1500 km kaugusel asuva sihtkohta jõudmise lennueelistused riikide kaupa  
Allikas: autori küsitlus

Küsitlusest selgus, et ca 75% vastajatest soovis reisida ühe ümberistumisega, kusjuures see oleks kõige aeganõudvam variant antutest – 9 tundi ja maksumus 225 eurot. Riigiti olid 1 ümberistumise kohta näitajad järgmised: Eestist 39, Saksamaalt 25 ning Portugalist 11 vastajat. Huvitavaks iseärasuseks selle ülesande puhul oli see, et kuigi 2 ümberistumisega reisimine oleks olnud kiirem 1.5 võrra, siis ainult 3 vastajat valisid antud variandi, neist 2 Eestist ning 1 Saksamaalt. Lennata sihtkohta otse valisid aga 14 Eesti, 4 Saksamaa ning 5 Portugali noort.

Viimane ülesanne sisu seisnes selles, et plaanitakse minna reisile 1000 km kaugusel asuvasse linna ning sihtkohta on võimalik jõuda lennuki, rongi või bussiga. Tulemuste analüüsist (joonis 18) selgus, et üle poolte ehk 58 küsitluse vastajast eelistasid reisida sihtkohta lennukiga. Rongi eelistajaid oli 24 vastajat ning bussi 18.



Joonis 18. Suvel 1000 km kaugusel asuvasse sihtkohta jõudmise transpordieelistused  
Allikas: autori küsitlus

Kui aga võrrelda tulemusi riigiti, siis ilmnes, et nii Saksamaa kui ka Eesti vastajad eelistasid enam vähem võrdselt rongi ja bussi: Eestis olid rongi poolt 11 ning bussi 10 vastajat, Saksamaa puhul vastavalt 7 ja 6 vastanut. Portugali noortest 8 eelistasid jõuda sihtkohta lennukiga, 6 rongi ja 2 bussiga. Meeste seas oli soovijaid jõuda sihtkohta lennukiga rohkem kui naiste seas, vastavalt 31 ning 28 vastajat. Seejuures rongi ja bussi variandi eelistajaid oli meeste seas võrdselt – kummagi transpordiliigi poolt 8 vastajat. Naissoost vastajate seast pooldasid 16 rongi ning 10 bussi.

## 4. JÄRELDUSED

Analüüsidest küsimustiku tulemusi, võib järeldada, et esineb nii erinevaid kui ka sarnaseid jooni Eesti, Saksamaa ning Portugali noorte transpordiliikide eelistustes ja reisimise aja väärtustamises. Kuigi üle poolte vastajatest reisivad aastas maksimaalselt kolm korda, siis võrreldes tulemusi riigiti, selgus, et üle poolte Saksamaa vastajatest reisivad aastas üle 4 korra. Seda võib põhjendada asjaoluga, et Saksamaa asub geograafiliselt soodsas asukohas ning seetõttu on reisimine teistesse riikidesse väga lihtne.

Lisaks tuli välja, et Saksamaa ja Portugali noored kulutasid kõige rohkem raha siis, kui tegid aastas 7-10 reisi, Eesti noored aga 4-6 reisi korral. Siit saab järeldada, et Eesti noored on nõus tegema vähem reise, kuid see eest kvaliteetsemaid. Aastas keskmiselt kulutavad reisimisele kõige rohkem Eesti noored – 779 eurot, Portugali noored 679 ning Saksamaa noored 615 eurot. Eesti noorte suurt kulutust reisimisele võib põhjendada sellega, et Eesti asub üpris kaugel tähtsatest sihtkohtadest ning ka odavadi lennuühendusi ei ole meil palju. Vaadates tulemusi aga sugude kaupa, ilmneb, et naised kulutavad reisimisele rohkem kui mehed.

Suurem osa noori eelistas reisida lennukiga ning vaid vähesed pooldasid rongi või bussi. Lennuki eelistamine on igati põhjendatud, kuna antud transpordiliik on kõige kiirem ning mõningates kohtades ka odavam kui teised transpordiliigid. Nagu eeldatud, siis vastajad tõid välja mitmesuguseid tegureid nii bussi kui ka rongi kohta, mis muutusid nende reisimist ebamugavaks. Vaatamata nendele teguritele, on väga paljud vastajad on nõus läbima pikki vahemaid bussi ning rongiga. Seda võib põhjendada sellega, et bussid on odavamad, rongid on aga tihti mugavamad ning Kesk-Euroopas on väga hea rongide ühendus.

Erinevate riikide noored hindasid aja väärtust erinevalt. Näiteks Eesti noored väärtustasid kõige rohkem aega, veedetud lennukis ning kiirustades kuhugi, ummikus ja kiirustades kuhugi ning lennujaamas vahetas lende. Saksamaa noored nõudsid kõige suuremat kompensatsiooni

ühe tunni eest, olles ummikus või lennukis ning kiirustades kuhugi. Portugalil olid sarnased tulemused, kuid neile lisandus ka aeg veedetud lihtsalt lennukites. See on väga ilmne, et kiirustades kuhugi on ajal väga suur väärtus, seega tulemused antud küsimuses on igati põhjendatud. Mis puutub aga kahte teist situatsiooni, siis seda saab selgitada nii, et Eesti noortele ei meeldi vahetada lende ja Portugali noortele ei meeldi veeta liiga kaua aega lennukis. Võrreldes keskmist reisimise aja väärtuse tulemusi kolme riigi vastajate seas, ilmnes, et Eesti noored väärtustavad aega kulutatud reisimisele kõige rohkem ning Saksamaa noored kõige vähem. Seda võib põhjendada sellega, et Eesti noored soovivad võimalikult kiiresti sihtkohta ning nad on nõus maksma lisatasu, et teha seda kiiremini.

Transpordiliikide valikul lähtuvad noored tavaliselt ajast või maksumusest. Esimese ülesande puhul valisid vastajad kõige rohkem varianti, kus sihtkohta jõuti 1 ümberistumisega ning 10 tunni ja maksumusega 195 eurot. Vaid vähesed soovisid lennata sihtkohta 2 ümberistumisega. Selle ülesande tulemustest võib järeldada, et transpordiliigi valikul eelistati lennu odavust kui sihtkohta kiiremat jõudmist. Otselend oli liiga kallis ning kolmanda variandi korral oli ooteaeg liiga pikk.

Järgmises ülesandes valisid enamik inimesi reisisid sihtkohta kas rongiga või oodates 2 tundi ning siis reisisid bussiga. Kõigest 6 inimest olid nõus seisma bussiga ummikutes. Antud ülesande tulemusi ning noorte valikuid võib põhjendada sellega, et noored saaksid ooteaega kasutada otstarbekalt ning tegeleda muude asjadega. Noortele ei meeldi veeta aega ummikutes, kuna nende jaoks on see ajaraiskamine, seepärast see variant ei olnud populaarne.

Kolmandas ülesandes oli huvitavaks iseärasuseks see, et aja ning maksumuse vahel püüti leida tasakaal. Seepärast 81 vastajat valis sihtkohta jõudmiseks kas bussi või rongi. Võrreldes tulemusi sugude kaupa, võib välja tuua, et naised hindasid antud olukorras rohkem transpordiliigi odavust, mehed kiiremat jõudmist sihtkohta. Otselend järgmisel päeval võtaks liiga kaua aega ning lend samal päeval oli liiga kallis võrreldes bussi ja rongi maksumusega.

Neljandas ülesande tulemustest üllatas see, et kuigi 2 ümberistumisega lend oli kiirem vaid 3 vastajat valisid selle. Kõigi kolme riigi vastajad eelistasid jõuda sihtkohta 1 ümberistumisega, mis oli ühtlasi kõige odavam, kuid aeglasem võimalus. Seda võib põhjendada sellega, et otselend oli liiga kallis noorte jaoks võrreldes kahe teise varinadiga ning 1.5 tundi ooteaga on tõesti väärt säästmaks 75 eurot.

Viimases ülesandes valisid üle poolte vastajatest reisida sihtkohta lennukiga. See tähendab, et antud ülesande puhul mängis tähtsamat rolli sihtkohta kiiremini jõudmine kui transpordiliikide maksumus. Peale selle on noored nõus maksma rohkem transpordi eest, kui reisi planeerimine toimub ette pikemalt.

Küsimustiku tulemustest tuli välja, et kõige eelistatuim transpordiliik on lennuk. Antud transpordiliiki valiti põhjusel, et ta oli kiireim, mugavam ning suhteliselt odav. Bussi ja rongi eelistajaid oli vähem. Transpordiliigi valikul mängib tähtsat rolli kaks tegurit – aeg ning maksumus. Reaalsetel elusituatsioonidel põhinevavõimalte ülesannete mõte seisnes selles, et hinnata, millise teguri põhjal – kas aeg või raha – tehakse valikuid transpordiliigi kohta. Ülesannete tulemuste analüüsist tuli välja, et enamjaolt soovivad noored turistid jõuda sihtkohta võimalikult odavalt, seejuures on nad nõus isegi rohkem aega kulutama reisidele. Noored väldivad ummikutes seismist või mitmeid lendude ümbervahetamisi lennujaamades. Nendes olukordades on noored nõus maksma tasu, mis aitaks neil hoiduda sattumast eelpool nimetatud olukordadesse.

Mis aga puutub reisimise aja väärtust, siis saab öelda, et noored hindavad antud nähtust vaid kindlates situatsioonides. Nagu eelpool mainitud, siis ummikutes, lennujaamades ümberistudes jpm. Kui noored aga reisimisel ei kiirusta kuhugi, ei mängi aeg nendele suurt rolli. Võrreldes riigiti keskmist väärtust, mida noored omistasid 1 tunnile, võib öelda, et Eesti noored hindavad oma aega kõige rohkem, Saksamaa noored aga kõige vähem. Antud erinevus võib olla seotud sellega, et Eesti noored hindavad punktuaalsust ning nende jaoks on mõeldamatu oodata hilinemisi või ootamisi.



## KOKKUVÕTE

Noored reisivad üha rohkem ja rohkem eesmärgil avardada oma silmaringi ning saada uusi teadmisi ja kogemusi. Autor peab teemat aktuaalseks, kuna üsna vähe on uuritud tegureid, mille põhjal teevad noored otsuseid mingi transpordiliigi valiku kohta. Samuti on huvitav teada saada, kui tähtsaks peavad noored reisimise aja väärtust.

Uurimistöö eesmärk oli välja selgitada erineva kultuuritausta ning geograafilise asukohaga noorte transpordiliikide valikuid ning hinnata, kui palju noored väärtustavad aega kulutatud reisimisele.

Lähtuvalt eesmärgist püstitas töö autor järgmised uurimisküsimused:

- 1) Millist transpordiliiki eelistatakse kõige rohkem ning mis põhjusel?
- 2) Millised tegurid on olulised transpordiliigi valikul?
- 3) Kuidas väärtustavad noored reisimise aega? Mis on 1 tunni väärtus noorte silmis erinevates situatsioonides?

Andmete kogumiseks koostas töö autor ankeetküsitluse digitaalses vormis ja kahes keeles – eesti ja inglise keeles. Küsitlus viidi läbi vahemikus 17.04.2019 – 30.04.2019 Eesti, Saksamaa ning Portugali noorte vanuses 18-30 aastat seas.

Küsimustiku tulemustest tuli välja, et kõige eelistatuim transpordiliik on lennuk. 81 vastajad eelistasid antud transpordiliiki. Antud transpordiliiki valiti põhjusel, et ta oli kiireim, mugavaim ning suhteliselt odav. Bussi ja rongi eelistajaid oli vähem, vastavalt 6 ning 14 vastajat.

Transpordiliigi valikul mängib tähtsat rolli kaks tegurit – aeg ning maksumus. Kõige ehedamalt selgus nende tegurite tähtsus reaalsedel elusituatsioonidel põhinevatel ülesannetel.

Ülesannete tulemuste analüüsist tuli välja, et enamjaolt soovivad noored turistid jõuda sihtkohta võimalikult odavalt, seejuures on nad nõus isegi rohkem aega kulutama reisidele.

Noored väärtustavad reisimise aega vaid kindlates situatsioonides. Noored väldivad ummikutes seismist või mitmeid lendude ümbervahetamisi lennujaamades. Nendes olukordades on noored nõus maksma tasu, mis aitaks neil hoiduda sattumast eelpool nimetatud olukordadesse. Kui noored aga reisimisel ei kiirusta kuhugi, ei mängi aeg nendele suurt rolli. Võrreldes riigiti keskmist väärtust, mida noored omistasid 1 tunnile, võib öelda, et Eesti noored hindavad oma aega kõige rohkem, Saksamaa noored aga kõige vähem. Antud erinevus võib olla seotud sellega, et Eesti noored hindavad punktuaalsust ning nende jaoks on mõeldamatu hilineda või raisata oma aega.

## **SUMMARY**

### **PREFERENCES IN MODE OF TRANSPORT AND VALUE OF TRAVEL TIME AMONG YOUTH FROM ESTONIA, GERMANY AND PORTUGAL**

Kristina Pešehodko

More and more young people are travelling with a purpose to broaden their horizons, obtain new knowledge and gain valuable experiences. Writer considers this topic to be actual to add to the existing research on examinations of factors of what influence youth in choosing mode of transport. In addition, it is very interesting to get to know how youth value travel time.

Therefore, the purpose of this thesis was to clarify youth from different cultural background and geographical location preferences in mode of transport and examine, how young people give value to travel time.

Based on the purpose of this thesis, the following research questions were raised:

- 1) Which mode of transport do you prefer the most and why exactly?
- 2) Which factors play key role in choosing the mode of transport?
- 3) How does youth values travel time? How valuable is 1 hour for young people in different situations?

To collect all necessary data, thesis writer compiled a digital survey in two languages – Estonian and English. The survey was conducted from the period of 17<sup>th</sup> April 2019 till 30<sup>th</sup> April 2019 among young people aged between 18 and 30 from Estonia, Germany and Portugal.

The study showed that young people prefer plane the most. 81 respondents were in favour of air transport. This mode of transport was chosen due its fastness, comfort and in some cases

also because of affordable price. Bus and train are still preferred by some respondents, but a minority - 6 respondents were in favour of bus and 14 preferred train.

Time and price are the main key factors that help to choose mode of transport. The importance of these factors was shown through practical life situation tasks. The tasks results indicated that in most cases youth desired to reach final destination as cheap as possible. To do that, they were even ready to spend more time on traveling.

The study showed that youth value travel time only in certain situations. Young people try to avoid being stuck in traffic jams or several flight changes in the airport. In these cases, youth is even eager to pay additional price to avoid these situations. However, when young people are not in a hurry anywhere, value of travel time does not make any sense to them. While comparing average value of 1 hour among different countries, it can be highlighted that Estonian youth values their time the most and young people from Germany the least. The reason why such a difference occurred could be explained that youth from Estonia appreciate punctuality and for many its unthinkable to be late or waste their time.

## KASUTATUD ALLIKAD

Athira, I., Muneera, C., Krishnamurthy, K., Anjaneyulu. M.V.L. (2016). *Estimation of Value of Travel Time for Work Trips*. Kättesaadav:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516306810>, 15.05.2019

Beaud, M., Blayac, T., Stéphan M. (2016). *The impact of travel time variability and travelers' risk attitudes on the values of time and reliability*. Kättesaadav:

<https://www.researchgate.net/publication/305826784> The impact of travel time variability and travelers' risk attitudes on the values of time and reliability, 15.05.2019

Beaud, M., Blayac, T., Stéphan M. (2012). *Value of Travel Time Reliability: Two Alternative Measures*. Kättesaadav:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516306810>, 15.05.2019

Belenky, P. (2011). *Revised Departmental Guidance on Valuation of Travel Time in Economic Analysis*. Kättesaadav:

[https://www.transportation.gov/sites/dot.dev/files/docs/vot\\_guidance\\_092811c.pdf](https://www.transportation.gov/sites/dot.dev/files/docs/vot_guidance_092811c.pdf),  
15.05.2019

Carrion, C., Levinson D. (2012). *Value of travel time reliability: A review of current evidence*. Kättesaadav:

<https://conservancy.umn.edu/bitstream/handle/11299/180034/VORReview.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, 15.05.2019

De Jong, G., Tseng, Y., Kouwenhoven, M., Verhoef, E., Bates, J. (2007). *The Value of Travel Time and Travel Time Reliability*. Kättesaadav: <http://significance.nl/reports/2007-AVV-reliability-benefits-06102.pdf>, 15.05.2019

Demeter, T., Brătuțu, G., Palade, A. (2015). *Dynamics of the youth travel market on a global level*. Kättesaadav:

[https://www.researchgate.net/publication/279264076\\_Dynamics\\_of\\_the\\_youth\\_travel\\_market\\_on\\_a\\_global\\_level](https://www.researchgate.net/publication/279264076_Dynamics_of_the_youth_travel_market_on_a_global_level), 14.05.2019

Demeter, T., Bratuțu, G. (2014). *Typologies of Youth Tourism*. Kättesaadav:

[https://www.researchgate.net/publication/263888606\\_Typologies\\_of\\_Youth\\_Tourism](https://www.researchgate.net/publication/263888606_Typologies_of_Youth_Tourism), 14.05.2019

*Global Report on The Power of Youth Travel*. (2016). World Tourism Organisation UNWTO.

Kättesaadav:

[https://www.wysetc.org/wp-content/uploads/2016/03/Global-Report\\_Power-of-Youth-Travel\\_2016.pdf](https://www.wysetc.org/wp-content/uploads/2016/03/Global-Report_Power-of-Youth-Travel_2016.pdf), 14.05.2019

Joshi, A., Kale, S., Chandel, S., Pal, D. K. (2015). *Likert scale: Explored and explained*. British Journal of Applied Science & Technology, 7(4), 396.

Kouwenhoven, M., De Jong, G. (2018). *Value of travel time as a function of comfort*.

Kättesaadav: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S175553451730101X>,

15.05.2019

Moisă, C. (2010). *MAIN DESTINATIONS AND TOURIST FLOWS ON THE YOUTH TRAVEL MARKET*. Kättesaadav:

<http://anale.steconomieuoradea.ro/volume/2010/n2/064.pdf>, 14.05.2019

Moisă, C. (2007). *THE GLOBAL IMPORTANCE OF THE YOUTH TRAVEL*. Kättesaadav:

<http://steconomieuoradea.ro/anale/volume/2007/v1-economics-and-business-administration/99.pdf>, 14.05.2019

*Transportation Cost and Benefit Analysis II – Travel Time Costs*. (2016). Victoria Transport

Policy Institute. Kättesaadav: <http://www.vtppi.org/tca/tca0502.pdf>, 15.05.2019

Wardman, M., Ferrer, D., Chintakayala, P., De Jong, G. (2012). *EUROPEAN WIDE META-ANALYSIS OF VALUES OF TRAVEL TIME*. Kättesaadav:

<http://www.significance.nl/papers/2012-European%20wide%20meta-analysis%20of%20values%20of%20travel%20time.pdf>, 15.05.2019

Wardman, M., Chintakayala, P., De Jong, G. (2016). *Values of travel time in Europe: Review and meta-analysis*. Kättesaadav:

<http://eprints.whiterose.ac.uk/104595/1/European%20meta%20paper%20final%20accepted%20for%20publication.pdf>, 15.05.2019

## LISAD

### Lisa 1. Eesti noorte seas läbiviidud küsimustik

# Eesti, Saksamaa ja Portugali noorte eelistused transpordi valikus reisimaks Euroopas

Hea vastaja!

Olen Tallinna Tehnikaülikooli Majandusteaduskonna tudeng ning kirjutan lõputööd teemal "Eesti, Saksamaa ja Portugali noorte eelistused transpordi valikus reisimaks Euroopas". Küsimustiku eesmärgiks on teada saada eri kultuuritausta ning geograafilise asukohaga noorte vanuses 18-30 transpordiliigi valikut reisimaks Euroopas ning välja selgitada ajakulu väärtust noorte reisijate silmis. Oleksin tänulik, kui leiaksit hetk aega, et küsimustele vastata või edastada antud küsimustik inimesele, kes kuulub huvigrupi alla ning reisib Euroopasse. Küsimustele vastamine võtab maksimaalselt 15 minutit. Küsimustik on täiesti anonüümne ning tulemusi kasutatakse vaid lõputöö kirjutamisel.

Ette tänades,  
Kristina

\* Kohustuslik

Riik \*

- Eesti
- Saksamaa
- Portugal

Vanus \*

Teie vastus

---



**Sugu \***

Mees

Naine

**Kui tihti reisite Euroopasse aasta jooksul? \***

1 kord

2-3 korda

4-6 korda

7-10 korda

Muu: \_\_\_\_\_

**Kuidas jaotuvad protsentuaalselt (ligikaudu) Teie reisimised Euroopasse?**

	0%	1-10%	11-25%	26-50%	51-75%	76-90%	91-100%
Tööreis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puhkus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Õppereis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ravi/meditsiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Millist transpordiliigiga eelistate reisida (kui ei ole tööreis)? \*

- Buss
- Rong
- Lennuk

Miks just selline transpordiliigi valik? \*

Teie vastus

---

Mis on Teie jaoks probleemne/ebamugav reisimisel bussiga?  
(Too välja max 3 asja) \*

Teie vastus

---

Milliste tegurite põhjal teete tavaliselt otsuse transpordivaliku kohta?

1 - ei ole üldse tähtis, 7 - on väga tähtis.

	1	2	3	4	5	6	7
Aeg/kiirus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mugavus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Raha	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lisavõimalused (soodustused, lojaalsusprogramm jne)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kui suure vahemaa olete nõus läbima bussiga? \*

- Kuni 50km (1 tundi bussisõitu)
- 51 - 200 km (2-3 tundi bussisõitu)
- 201 - 400 (4-6 tundi bussisõitu)
- Rohkem kui 400 km (üle 6 tundi bussisõitu)

Kui suure vahemaa olete nõus läbima rongiga? \*

- Kuni 50 km
- 51 -100 km
- 101 - 300 km
- 301 - 500 km
- Rohkem kui 500 km

Kui palju ligikaudu kulutate aastas reisimisele? \*

- Kuni 100 eurot
- 101 - 300 eurot
- 301- 500 eurot
- 501 - 1000 eurot
- Rohkem kui 1000 eurot

Milliseid lennufirmasid eelistate ja milliseid väldite reisimiseks Euroopas? Miks just need firmad? \*

Teie vastus

---

Mis on Teie jaoks probleemne/ebamugav reisimisel rongiga? (Too välja maksimaalselt 3 asja) \*

Teie vastus

---

Te plaanite minna reisile lennukiga. Sihtkoht asub 1200 km kaugusel. Millist allpool olevatest variantidest eelistaksite reisimiseks? \*

- Otselend, 3 tundi, maksumus 300 eurot
- 1 ümberistumine, 10 tundi, maksumus 195 eurot
- 2 ümberistumist, 16 tundi, maksumus 105 eurot

Teil on vaja reede öhtul sõita teisse linna, mis asub 150 km kaugusel. Millist varianti eelistaksite reisi tegemiseks? \*

- Buss, 2.5 tundi pluss 1.5 tund ummikutes seismist, hind 7 eurot
- Rong, 1.5 tundi, hind 20 eurot
- Oodata 2 tundi ning sõita siis bussiga, 2 tundi, hind 5 eurot

Te jäite lennukist maha, kuid sihtkohta soovite ikka jõuda. Sihtkoht asub teist 800 km kaugusel. Kuidas käitute antud olukorras? \*

- Otselend järgmisel päeval, 2 tundi, hind 320 eurot
- Rong, 8.5 tundi, hind 136 eurot
- Lend ümberistumisega, 7 tundi, hind 210 eurot
- Buss, 13 tundi, hind 78 eurot

### Hinnake oma „1H“ väärtus!

Millist kompensatsiooni peaksite kohaseks, et välja kannatada 1 h kaotust järgmistes situatsioonides:

	0€	1-10€	11-25€	26-50€	51-75€	76-100€	rohkem kui 100€
1 tund ummikus bussis (ei ole kuhugi kiire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1 tund ummikus (on kiire kuhugi või reis jätkub teise sõiduvahendiga)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1 tund bussijaamas/rongijaamas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1 tund lennukis (ei ole kuhugi kiiret)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1 tund lennukis (pärast lendu jätkub reis teise sõiduvahendiga)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1 tund lennujaamas (ümberistumine)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Kui pikalt ostate tavaliselt piletid ette? \***

- Viimasel hetkel (minimaalselt 3 tundi enne reisi)
- 2-3 päeva enne
- 1 nädal enne
- Paar nädalat enne
- 1 kuu enne
- 3-6 kuud enne
- 1 aasta või rohkem enne

**Plaanite minna suvel reisile lennukiga. Sihtkoht asub teist 1500 km kaugusel. Millise allpool olevatest variantidest eelistaksite? \***

- Otselend, 3 tundi, hind 420 eurot
- 1 ümberistumine, 9 tundi, 225 eurot
- 2 ümberistumist, 7,5 tundi 300 eurot

**Soovite minna suvel reisile 1000 km kaugusel asuvasse linna. Millist varianti eelistaksite valida reisimiseks? \***

- Buss, 19 tundi, hind 47,5 eurot
- Rong, 14 tundi, hind 98 eurot
- Lennuk, 2 tundi, hind 200 eurot