

**Prace Komisji Geografii Przemysłu
Polskiego Towarzystwa Geograficznego**
kwartalnik naukowy

**Studies of the Industrial Geography Commission
of the Polish Geographical Society**
a scientific quarterly

**PRZEMIANY SEKTORA USŁUG
TRANSPORTOWYCH I TURYSTYCZNYCH**

pod redakcją
Zbigniewa Ziolo i Tomasza Rachwał

**THE TRANSFORMATION OF TRANSPORT
AND TOURISM INDUSTRY**

edited by
Zbigniew Ziolo and Tomasz Rachwał

30(4) • 2016

Polskie Towarzystwo Geograficzne – Komisja Geografii Przemysłu
Polish Geographical Society – Industrial Geography Commission

Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie – Instytut Geografii
Pedagogical University of Cracow – Institute of Geography

**PRACE KOMISJI GEOGRAFII PRZEMYSŁU
POLSKIEGO TOWARZYSTWA GEOGRAFICZNEGO**

**STUDIES OF THE INDUSTRIAL GEOGRAPHY COMMISSION
OF THE POLISH GEOGRAPHICAL SOCIETY**

30(4)

Redaktor naczelny / Editor-in-chief: Zbigniew Ziolo

Zastępca redaktora naczelnego – redaktor prowadzący / Associate – managing editor: Tomasz Rachwał

Rada Redakcyjna / Editorial Board

Paweł Czaplinski, Wiesława Gierańczyk, Anatol Jakobson, Wioletta Kilar, Ana Maria Liberali, Tadeusz Marszał, Tomasz Rachwał (wiceprzewodniczący/vice-chair), Eugeniusz Rydz, Tadeusz Strykiewicz, Anatoly V. Stepanov, Yolanda Carbajal Suárez, Natalia M. Syssoeva, Zdeněk Szczyrba, Anna Tobolska, Krzysztof Wiedermann, Nuri Yavan, Zbigniew Ziolo (przewodniczący/chair)

Recenzenci współpracujący / List of reviewers

Zoltán Bartha, Bernard Bińczycki, Krzysztof Borodako, Paweł Czaplinski, Anna Czaplinska-Kibycz, Joanna Dominiak, Liudmila Fakeyeva, Roman Fedan, Hanna Godlewska-Majkowska, Bronisław Górz, Bartosz Jenner, Andrea Gubik, Mikhailo Hamkalo, Jerzy Kitowski, Arkadiusz Kołoś, Tomasz Komornicki, Sławomir Kurek, René Matlovič, Małgorzata Mędrala, Beata Namysłak, Pavel Ptáček, Eugeniusz Rydz, Marcin Salamaga, Maciej Smętkowski, Jacek Strojny, Władimir Székely, Zdeněk Szczyrba, Zygmunt Szymła, Przemysław Śleszyński, Katarzyna Świerczewska-Pietras, Maria Tkocz, Radosław Uliszak, Maria Urbaniec, Krzysztof Wach, Marek Więckowski, Robert Włodarczyk, Michał Gabriel Woźniak, Bernadetta Zawilińska, Agnieszka Żur

Deklaracja wersji pierwotnej / Definition of primary version

Wersja drukowana jest wersją pierwotną publikacji / The primary version of the journal is the printed version.

Strona internetowa czasopisma z informacjami dla autorów i dostępem do pełnych tekstów archiwalnych artykułów w wersji elektronicznej / Journal website with information for authors and access to the full-text electronic versions of archive papers: www.prace-kgp.up.krakow.pl, ISSN (ON-LINE): 2449-903X

Kontakt z redakcją / Journal contact

Sekretarze Redakcji (Secretaries):

Wioletta Kilar, Tomasz Padło

Zakład Przemysłowości i Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, p. 437

tel. (+48) 12 662 62 55, faks (+48) 12 662 62 43, e-mail: pracekgp@up.krakow.pl

ISSN 2080-1653

© Copyright by Wydawnictwo Naukowe UP, Kraków 2016

Wydawca/Publisher

Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie – Instytut Geografii

Pedagogical University of Cracow – Institute of Geography

Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie

e-mail: wydawnictwo@up.krakow.pl; <http://www.wydawnictwoup.pl>

Współwydawca/Co-publisher

Polskie Towarzystwo Geograficzne – Komisja Geografii Przemysłu

Polish Geographical Society – Industrial Geography Commission

Druk/Printed by Zespół Poligraficzny

WPROWADZENIE

Procesy rozwoju gospodarczego, społecznego i kulturowego prowadzą do przemian istniejących i pobudzania nowych rodzajów usług, w tym usług transportowych i turystycznych. Związane są one z otwartością granic i możliwością przemieszczania się ludności w zakresie rynków pracy, kształcenia, a także ruchu turystycznego.

Do tej problematyki nawiązują kolejne artykuły w niniejszym tomie, prezentujące zmiany wewnątrzsektorowe usług, ze szczególnym uwzględnieniem usług transportowych, elektronicznych i turystycznych. W artykule wstępnym omówiono determinanty i perspektywy rozwoju sektora usług w Polsce, zwracając uwagę na jego zmiany wewnątrzsektorowe (A. Skórska). Rozwój infrastruktury umożliwi wzrost dostępności i mobilności w transporcie drogowym, co związane jest ze zróżnicowaniem poziomu rozwoju gospodarczego, lokalizacją firm i potencjałem demograficznym (P. Rosik, T. Komornicki, S. Goliszek). Wraz z kształtowaniem gospodarki opartej na wiedzy rozwija się sektor usług elektronicznych w firmach oraz gospodarstwach domowych, co zilustrowano na przykładzie województwa wielkopolskiego (J. Dominiak). Ważną rolę w rozwoju gospodarczym odgrywają także powiązania ośrodków przemysłowych z infrastrukturą transportu kolejowego (T. Bocheński). Otwarcie granic i rynków pracy stwarza nowe możliwości międzynarodowych powiązań transportu drogowo-kolejowego w zakresie przemieszczania ludności (S. Goliszek). Dostępność komunikacyjna jest z kolei ważnym czynnikiem atrakcyjności regionów turystycznych (T. Wiskulski, J.A. Wendt). Wpływa na nią także transport lotniczy (J.A. Wendt). Zmieniające się uwarunkowania w przestrzeni światowej oddziałują w różnym stopniu na zmiany atrakcyjności poszczególnych regionów, co zilustrowano na przykładzie działalności biur turystycznych wpływających na ruch turystyczny Polaków do Egiptu (K. Ziółkowska-Weiss). W procesie przemian społeczno-gospodarczych obserwujemy wykształcanie się wyspecjalizowanych dziedzin turystyki, czego ilustracją jest rozwój turystyki medycznej w Korei Południowej (M. Bajgier-Kowalska, M. Tracz, K. Wałach) oraz agroturystyki w Białorusi (L. Fakayeva, A. Shadrakov). Niezbędnym warunkiem podniesienia konkurencyjności ośrodków turystycznych jest dostosowanie odpowiedniej bazy noclegowej, co przedstawiono na przykładzie zagospodarowania wybrzeża Chorwacji (T. Wiskulski, M. Jaźwiecka, J.A. Wendt). Szczególnie atrakcyjne dla ruchu turystycznego, zwłaszcza dla młodzieży akademickiej, są znane ośrodki historyczno-kulturowe, czego wyrazem są popytowe uwarunkowania rozwoju usług rekreacyjnych dla studentów w Krakowie (R. Rettinger, F. Mróz). Jednak nasilenie tego ruchu, obok korzyści, stwarza także negatywne konsekwencje, co zilustrowano na przykładzie Krakowa (B. Wójtowicz). Ruch turystyczny i zmieniające się preferencje konsumentów pobudzają również do rozwoju struktury wewnątrzregionalnej, czego przejawem jest kształtowanie się nowego typu oferty usług turystycznych (M. Hendel, M. Żemła).

Na kształtowanie sektora usług wpływają odpowiednie instrumenty prawne dotyczące gwarancji konsumenckich i ich ochrony (P. Nowak).

Generalnie należy podkreślić, że procesy transformacji sektorów produkcyjnych wpływają na dynamizowanie rozwoju usług transportowych i turystycznych, co związane jest głównie ze wzrostem gospodarczym oraz zwiększającymi się zasobami finansowymi gospodarstw domowych. Należy wnosić, że wobec postępującej robotyzacji produkcji przemysłowej następuje rozwój sektorów usługowych jako głównych czynników aktywizacji zasobów pracy.

Zbigniew Zioto, Tomasz Rachwał

INTRODUCTION

The processes of economic, social and cultural development lead to changes in the existing and stimulating the emergence of new types of services. This includes the transport and tourism-related services. They are all connected to the open borders and the possibility of human movement in relation to labour market, education and tourism.

This idea is referred to by the articles found in the present volume. The authors point to the intra-sector changes with particular emphasis on transport services, e-services, and tourism services. The preliminary article discusses the determinants and perspectives of service sector development in Poland with emphasis on the intra-sector changes (A. Skórska). The development of infrastructure enables the increase in the accessibility and mobility of road transport which is linked to the different levels of economic development, location of companies and demographic potential (P. Rosik, T. Kormornicki, S. Goliszek). Alongside forming the knowledge-based economy, the e-services sector develops. The use of this sector in Wielkopolska Voivodeship was presented in the article (J. Dominiak). Links between the industrial areas and railways are of prime importance in economic development (T. Bocheński). Open borders and open labour markets create new possibilities for international road and rail transportation in terms of human movement (S. Goliszek). Transport accessibility is in turn a crucial factor in the attractiveness of tourist regions (T. Wiskulski, J.A. Wendt). Said appeal is further influenced by air transport (J.A. Wendt). Global changes influence the fluctuations in attractiveness of different regions to various extent. This was illustrated by the operation of travel agencies and Poles travelling to Egypt (K. Ziółkowska-Weiss). In the process of socio-economic transformations the emergence of specialised areas of tourism is observed, an example of which is medical tourism in South Korea (M. Bajgier-Kowalska, M. Tracz, K. Wałach) and agroecotourism in Belarus (L. Fakayeva, A. Shadrakov). An essential condition for increasing the competitiveness of tourist regions is suitable accommodation facilities. Croatian coastline served as an example (T. Wiskulski, M. Jaźwiecka, J.A. Wendt). Historic and cultural sites are of particular interest of tourists, especially for university students. This is manifested through the demand-related conditions of development of recreational services for students in Krakow (R. Rettinger, F. Mróz). Nevertheless, the intensification of the trend, alongside various gains, entails negative consequences as well, as illustrated on the example of Krakow (B. Wójtowicz). Tourism and changing preferences of tourists provoke the development of regional structures. Therefore, a new type of offer emerges (M. Hendel, M. Żemła). Finally, warranties constituting consumer protection and their legal basis also influence services sector (P. Nowak).

In general, it should be stressed that the processes of transforming production sectors influence the dynamics of development of transport and tourism services. This

is mainly connected to economic growth and the improving financial situation of households. It is to be assumed that in face of the progressive robotization in industrial production the services sector develops as a main factor in stimulating the labour market resources.

Zbigniew Ziolo, Tomasz Rachwał

ANNA SKÓRSKA

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Polska • University of Economics in Katowice, Poland

Determinanty i perspektywy rozwoju sektora usług w Polsce – zmiany wewnątrzsektorowe

Determinants and Perspectives of Service Sector Development in Poland – Intra-sector Changes

Streszczenie: We współczesnych gospodarkach usługi odgrywają kluczową rolę, stanowiąc największe źródło przyrostu miejsc pracy, determinują sprawny przebieg procesów produkcyjnych, a część z nich służy zaspokajaniu potrzeb społecznych ludności. Jednak ze względu na zanikanie podziału gospodarki na trzy sektory coraz ważniejsze stają się zmiany zachodzące wewnątrz sektorów. Stąd celem artykułu jest rozpoznanie stanu rozwoju sektora usług w Polsce w latach 1995–2014 z uwzględnieniem zmian wewnątrzsektorowych oraz prognoza zatrudnienia do 2022 roku. Badania w obszarze przemian strukturalnych na rynku pracy umożliwiają ocenę poziomu rozwoju sektora usług w Polsce oraz wskazanie istotnych czynników determinujących tę sytuację. Realizacja tak sformułowanego celu wymagała odniesienia się do następujących kwestii: 1) determinant rozwoju sektora usług, 2) charakterystyki KIBS, 3) analizy zmian zatrudnienia w sektorze usług oraz KIBS w latach 1995–2014 oraz 4) perspektyw dalszego rozwoju trzeciego sektora oraz KIBS w Polsce.

Abstract: In the economies of developed countries, services play a key role; they are the largest source of employment growth. Moreover, services determine the efficiency of production processes and some of them serve the purpose of meeting the social needs of population. Due to the progressing inequality of share in the traditional three-sector division of the economy, the intra-industry changes become more important. Thus, the goal of the article is to present the level of service sector development in Poland between 1995 and 2014, with special focus on intra-sectoral employment changes and employment forecast up to 2022. In order to do so, the author had to consider the following areas: 1) determinants of service sector development, 2) KIBS characteristics, 3) the analysis of employment changes in the service sector and KIBS in 1995–2014, 4) the forecast of services sector and KIBS development in Poland.

Słowa kluczowe: KIBS; rozwój; serwicyzacja; usługi; zatrudnienie

Keywords: development; employment; KIBS; services; servicization

Otrzymano: 21 grudnia 2015

Received: 21 December 2015

Zaakceptowano: 14 lipca 2016

Accepted: 14 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Skórska, A. (2016). Determinanty i perspektywy rozwoju sektora usług w Polsce – zmiany wewnątrzsektorowe. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 7–20.

WSTĘP

Rozwój sektora usług determinuje wiele czynników o zróżnicowanym charakterze, w tym technologicznych, instytucjonalnych, organizacyjnych, jak i społecznych. Część z nich związana jest z rozwojem całego tego sektora, inne stanowią specyficzne determinanty charakterystyczne tylko dla wybranych rodzajów usług, np. biznesowych czy opartych na wiedzy. Przytaczane w literaturze argumenty operują na różnych poziomach analizy – mikro, mezo i makro.

Jednoznaczne określenie przyczyn rozwoju sektora usług, mimo podejmowanych prób, pozostaje kwestią dyskusyjną, choć istotne znaczenie usług we współczesnych gospodarkach nie jest kwestionowane. Sektor usług wpływa na strukturę społeczno-gospodarczą kraju, przyczynia się bezpośrednio do rozwoju gospodarki, stanowi zasadniczy składnik PKB, a pośrednio oddziałuje na zwiększenie produktywności i rozwój pozostałych sektorów. Coraz silniejsza współzależność między dobrami materialnymi i niematerialnymi we wszystkich procesach wytwórczych i na każdym etapie działalności wskazują na postępującą serwicyzację nie tylko procesów produkcyjnych i produktów, ale także zatrudnienia.

Ze względu na zanikanie podziału gospodarki na trzy sektory i coraz większe znaczenie zmian zachodzących wewnątrz tych sektorów niezbędne jest prowadzenie badań na niższym poziomie agregacji. Pozwalają one wyodrębnić sekcje gospodarki ze wzrostowymi lub malejącymi tendencjami zmian ich udziału w całkowitym zatrudnieniu lub produkcji, a także branże w stagnacji. W artykule uwzględniono powyższe założenia i wykorzystano dostępne dane statystyczne zgromadzone przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) za lata 1995–2014, a także dokonano analizy zmian wielkości zatrudnienia w sektorze usług oraz w wyodrębnionej z tego sektora branży wiedzochłonnych usług biznesowych (Knowledge Intensive Business Services, KIBS). Ważne miejsce w niniejszych rozważaniach stanowi prognoza zatrudnienia w sektorze usług, pobrana z krajowego systemu prognozowania popytu na pracę. Wykorzystano do jej opracowania model oparty jest na zaawansowanych technikach doboru zmiennych oraz odpowiednich metodach estymacji, a techniki prognozowania dobrane są adekwatnie do klasy modeli (trendu, przyczynowo-skutkowe, współzależne itp.). Na poziomie mezo opracowane zostały trzy scenariusze rozwoju KIBS, ze szczególnym uwzględnieniem czynników mających istotny wpływ na zmiany zachodzące w tych usługach.

W artykule postawiono następujące pytania badawcze:

1. Jakie są podstawowe determinanty rozwoju sektora usług?
2. Jaka była skala przesunięcia zatrudnienia z przemysłu i rolnictwa do usług w Polsce w latach 1995–2014?
3. Czy w analogiczny sposób, jak w przypadku klasyfikacji gałęzi przemysłowych, takich jak podział na przemysł wysokiej, średniej i niskiej technologii, wskazane jest wyodrębnienie klasyfikacji gałęzi usługowych? Czym różnią się od pozostałych branż sektory wiedzochłonnych usług biznesowych (KIBS)?
4. Jakie są perspektywy dalszego rozwoju trzeciego sektora w Polsce oraz wybranych kategorii usług?

Próba odpowiedzi na te pytania wymagała podzielenia artykułu na odrębne części oraz sformułowania jego celu, którym jest rozpoznanie stanu rozwoju sektora usług w Polsce w latach 1995–2014 z uwzględnieniem zmian wewnątrzsektorowych oraz prognoza zatrudnienia do 2020 roku. Należy przy tym podkreślić, że zarówno z punktu widzenia polityki strukturalnej, jak i rynku pracy identyfikacja najszybciej rozwijających się obszarów polskiej gospodarki, charakteryzujących się wysoką dynamiką wzrostu zatrudnienia oraz produktywności, odgrywa istotną rolę.

UWARUNKOWANIA ROZWOJU SEKTORA USŁUG

Proces serwicyzacji, związany z rosnącym znaczeniem usług w gospodarce, wyraża się zarówno wzrostem udziału trzeciego sektora, przy jednoczesnym malejącym znaczeniu sektora rolniczego oraz przemysłu, jak i rozszerzaniem funkcji usługowych w pozostałych sektorach. Zmieniają się nie tylko udział wytwarzanej wartości dodanej czy wielkość zatrudnienia w poszczególnych sektorach, ale przede wszystkim treść pracy, warunki jej wykonywania oraz wymagane kwalifikacje i umiejętności na poszczególnych stanowiskach pracy.

Ekspansja sektora usług spowodowała wzrost zainteresowania badaniami nad tym sektorem wielu dyscyplin naukowych, w tym ekonomii, geografii, socjologii czy urbanistyki. Wśród prowadzonych rozważań teoretycznych, jak i badań empirycznych, ważne miejsce zajmują próby wyjaśnienia przyczyn rozwoju tego sektora oraz jego dalsze perspektywy. Ze względu na złożoność badanego zjawiska oraz sieć zależności występujących pomiędzy poszczególnymi czynnikami brak jest zgodności, co do przyczyn rozwoju sektora usług. Stąd różne hipotezy, mające wyjaśnić strukturalne przesunięcia w zatrudnieniu pomiędzy poszczególnymi sektorami, podlegały wielu badaniom (Skórska, 2012: 43–48).

W jednej z podstawowych koncepcji wskazuje się na trójsektorowy układ gospodarki i zmiany w strukturze popytu. Zgodnie z przyjętym założeniem wraz ze wzrostem dochodów konsumpcja i udział wydatków na usługi rośnie szybciej niż w odniesieniu do innych dóbr, co związane jest z wyższą elastycznością dochodową popytu na usługi w porównaniu z produktami (Fisher, 1939; Clark, 1951). Empiryczne próby weryfikacji ustaleń koncepcji trójsektorowych podejmowane były przez wielu badaczy (Gershuny, Miles, 1983; Summers, 1985; Rowthorn, Wells, 1987; Curtis, Murthy, 1998). Takie ujęcie pozwala wyjaśnić różnicę w poziomie zatrudnienia w tym sektorze w krajach o różnym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, nie uwzględnia jednak reakcji zatrudnienia na zmiany technologiczne.

Kwestie te zostały wyjaśnione w podażowych koncepcjach rozwoju sektora usług, których przedstawicielami byli m.in. V.R. Fuchs i W.J. Baumol (Fuchs, 1965; Baumol, 1967). Podstawowej przyczyny rozwoju sektora usług dopatrywano się w różnicach poziomu i tempa zmian produktywności w sektorach drugim i trzecim. Wolniejszy wzrost produktywności w sektorze usług, zgodnie z przyjętymi założeniami, determinowany był m.in.: mniejszym wpływem zmian technologicznych na ten sektor, jego niższą innowacyjnością, mniejszymi korzyściami skali czy wolniejszym wzrostem jakości siły roboczej. Baumol wskazywał przy tym na zróżnicowanie

specyfiki popytu na poszczególne rodzaje usług, a w konsekwencji odmienne perspektywy ich rozwoju.

Dało to podstawy do dezagregacji sektora usług i poszukiwania przyczyn dalszego jego rozwoju w relatywnie szybkim wzroście popytu na usługi biznesowe, zintegrowane z działalnością produkcyjną, począwszy od rolnictwa, a skończywszy na wszystkich sekcjach przemysłu, co korzystnie wpływa na produktywność i rozwój całej gospodarki (Gershuny, Miles, 1983).

Zmiany w międzysektorowym podziale pracy – globalizacja i rewolucja technologiczna, postępująca restrukturyzacja przedsiębiorstw przemysłowych, koncentracja na działalności podstawowej, z której wynika ich przewaga konkurencyjna – powiązane są z rozwojem procesu outsourcingu i offshoringu usług i stanowią dodatkowe wyjaśnienie przyczyn rozwoju sektora usług, a szczególnie niektórych ich kategorii (Rowthorn, Ramaswamy, 1997; Fixler, Siegel, 1999; Parinello, 2004; Warnock, Duncan, 2004). Globalizacja przyczynia się do realokacji źródeł czynników wytwórczych, w tym pracy w skali międzynarodowej, czemu sprzyja rosnąca sieć powiązań między gospodarkami, wzrost liberalizacji i integracji rynków handlowych czy współpraca bloków regionalnych, takich jak Unia Europejska. Dematerializacja pracy oraz rosnące znaczenie wiedzy stwarzają warunki m.in. dla rozwoju usług wiedzochłonnych, dzięki czemu powstają dodatkowe miejsca zatrudnienia dla tzw. pracowników wiedzy.

Na wzrost udziału usług w międzynarodowej wymianie istotny wpływ ma rozwój technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT). Nowe formy komunikacji i ścieżki dystrybucji usług przyczyniają się do powiększania się rynków zbytu i umożliwiają redukcję kosztów działalności gospodarczej. Platformy handlu elektronicznego wpływają na skuteczną kooperację pomiędzy centralami a oddziałami międzynarodowych koncernów rozmieszczonych w różnych częściach świata. Rozwój ICT umożliwił także najważniejszą innowację w zakresie form świadczenia usług – rozwój usług elektronicznych. Obejmują one coraz więcej sfer życia społeczno-gospodarczego, w tym elektroniczną administrację (e-government), handel (e-commerce), edukację (e-learning), usługi medyczne (e-health), bankowość (e-banking), rekrutację (e-rekrutacja) czy marketing (e-marketing).

Wykorzystywanie nowych technologii zwiększa dostęp do danych i informacji, wpływa na procesy kodyfikacji, standaryzacji i cyfryzacji wiedzy. Przyczynia się też do wzrostu podzielności informacji, co wraz z łatwiejszym do nich dostępem powoduje, że można je traktować jako przedmiot obrotu handlowego. Ponadto pozwala na rozdzielenie procesów produkcji i konsumpcji usług, co dzięki odpowiedniej lokalizacji ich wytwarzania umożliwia redukcję kosztów, podniesienie jakości czy osiągnięcie korzyści skali. Więcej metod składowania i transmisji danych przyczynia się również do zmiany sposobów ich dostarczania, a w konsekwencji prowadzi do nowego podziału pracy (Skórska, 2013).

Omawiając czynniki determinujące popyt na usługi, należy również odnieść się do uwarunkowań demograficznych, a szczególnie do procesu starzenia się społeczeństw oraz zmieniającej się struktury gospodarstw domowych, a także do indywidualizacji potrzeb będącej wynikiem wzrostu zamożności społeczeństw. Starzenie się populacji i rosnący udział ludności w wieku poprodukcyjnym wpływa na wzrost popytu na

określone usługi z zakresu wypoczynku i turystyki, ochrony zdrowia (usługi pielęgnacyjne, opiekuńcze, paliatywne, rehabilitacyjne), usługi bytowe (robienie zakupów, porządkowanie mieszkania, załatwianie spraw w instytucjach w imieniu klienta), socjalne, bez względu na to, czy będą one świadczone przez instytucje publiczne, czy w systemie usług rynkowych. Rośnie także zapotrzebowanie na usługi edukacyjne kierowane do osób starszych, w tym uniwersytety trzeciego wieku czy kursy, e-learning. Zmiana wzorców tworzenia rodzin i zachowań prokreacyjnych oraz wynikająca stąd zmieniająca się struktura liczebności gospodarstw domowych (przechodzenie do modelu rodziny 2 + 1, coraz liczniejsze gospodarstwa jednoosobowe), a także więcej pracujących kobiet przyczyniają się do zwiększenia zapotrzebowania na usługi związane z opieką nad dziećmi, usługi naprawcze, rekreacyjne, gastronomiczne, pralnicze. Dzięki coraz wyższym dochodom gospodarstw domowych rośnie również popyt na usługi kosmetyczne, fryzjerskie, rekreacyjne, kulturalne, rozrywkowe czy edukacyjne.

Krytyka koncepcji trójsektorowego podziału gospodarki oraz niekończących się możliwości absorpcji zasobów pracy przez sektor usługowy przyczyniły się do zwrócenia uwagi nie tylko na konieczność prowadzenia badań na niższych poziomach agregacji, ale także na postępujący proces konwergencji sektora usługowego i wytwórczego oraz wynikające z tego faktu zacieranie się różnic między tradycyjnie rozumianym produktem a usługą. Rozwijająca się sieć zależności i interakcji zachodzących pomiędzy poszczególnymi sektorami gospodarki, wraz z pozostałymi czynnikami, w tym globalizacją i dyfuzją nowych technologii, stały się podstawą zmian wewnętrznej struktury samego sektora usług, zarówno w wymiarze przeobrażeń jakościowych, jak i ilościowych. Przemiany te dokonują się wraz ze wzrostem poziomu i dynamiki PKB oraz w wyniku coraz szerszego zakresu funkcji usług w gospodarce. Po uwzględnieniu powyższych przesłanek w dalszej części opracowania skupiono się głównie na zmianach wewnątrzsektorowych, ze szczególnym uwzględnieniem usług nowoczesnych opartych na wiedzy.

ISTOTA WIEDZOCHŁONNYCH USŁUG BIZNESOWYCH I ICH ZNACZENIE W GOSPODARCE

Próby wyodrębnienia i zdefiniowania kategorii wiedzochłonnych usług biznesowych (KIBS) skłaniają do postawienia pytań: Co odróżnia te usługi od pozostałych? Jakie kryteria klasyfikacji należy przyjąć? Z samego sformułowania „wiedzochłonne usługi biznesowe” wynikają dwie istotne kwestie: ich wiedzochłonność oraz pośredni charakter, gdyż adresatami tego rodzaju usług są inne organizacje drugiego i trzeciego sektora, a nie gospodarstwa domowe. Usługi KIBS opierają się na profesjonalnej, specjalistycznej wiedzy, co znajduje odzwierciedlenie m.in. w strukturze zatrudnienia, w której przeważają osoby z wyższym wykształceniem i specjaliści, stanowiący swego rodzaju nośniki wiedzy. Dostarczane „produkty” stanowią źródło informacji i wiedzy dla ich użytkowników, np. w postaci działalności szkoleniowej, doradczej, raportów i analiz, narzędzi informatycznych.

W działalności KIBS istotną rolę odgrywa konieczność uczenia klientów, co podkreśla P. Wood, wg którego KIBS „często oferują ważną ze strategicznego punktu widzenia – techniczną lub organizacyjną wiedzę, której pracownicy klienta nie mają lub

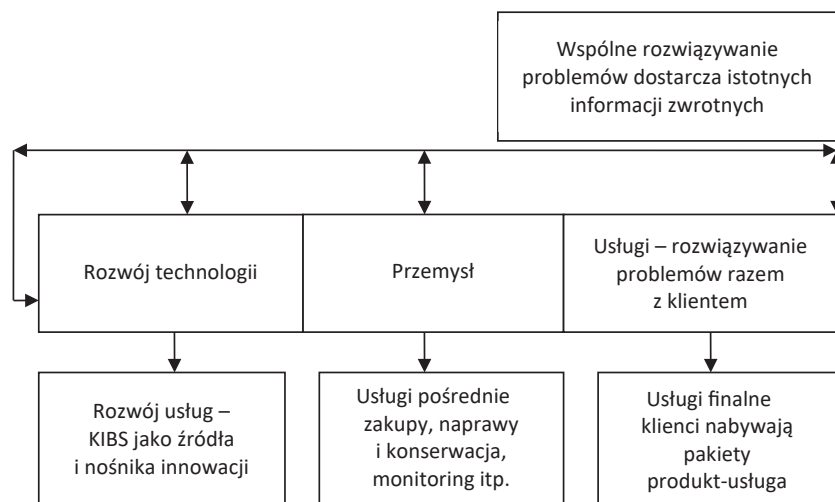
której nie mogą wykorzystywać bez wsparcia i doradztwa firm KIBS” (Wood, 2002: 994). Jeśli uwzględnimy powyższe cechy, to wiedzochłonne usługi biznesowe należy zdefiniować jako przedsięwzięcia, w których wartość dodana powstaje w wyniku procesu tworzenia, akumulacji i dystrybucji wiedzy w celu udoskonalenia istniejącej usługi lub zastosowania rozwiązania zaspokajającego wymagania klienta w ramach jej nowego rodzaju (Bettencourt i in., 2002). Zgodnie z przyjętym kryterium wiedzochłonności w klasyfikacji opracowanej przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) i Eurostat obejmują one kategorie przedstawione w tab. 1.

Tab. 1. KIBS w klasyfikacji NACE Rev.2

Sekcja	Numer	Charakterystyka
Sekcja J Informatyka i komunikacja	62	działalność związana z oprogramowaniem i doradztwem w zakresie informatyki oraz działalność powiązana
	63	działalność usługowa w zakresie informacji (przetwarzanie danych, zarządzanie stronami internetowymi, działalność portali internetowych)
Sekcja M Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	69	działalność prawnicza, rachunkowo-księgowa i doradztwo podatkowe
	70	działalność firm centralnych (head offices), doradztwo związane z zarządzaniem
	71	działalność w zakresie architektury i inżynierii; badania i analizy techniczne
	72	badania naukowe i prace rozwojowe (w dziedzinie nauk przyrodniczych i technicznych oraz w zakresie nauk humanistycznych i społecznych)
	73	reklama, badanie rynku i opinii publicznej
	74	pozostała działalność profesjonalna, naukowa i techniczna

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Schnabl, Zenker (2013)

Ryc. 1. Interakcje w procesie świadczenia usług wiedzochłonnych



Źródło: opracowanie własne na podstawie Kuusisto, Meyer (2002)

Specyfika usług wiedzochłonnych wskazuje na istotne znaczenie relacji z klientami, budowanymi w procesie ciągłego uczenia się, komunikowania, rozwijania umiejętności współpracy w grupie. Biorąc pod uwagę fakt, że ostateczna forma usług KIBS często stanowi wypracowane wspólnie z klientem rozwiązanie danego problemu, ich jakość w dużym stopniu warunkowana jest przez interakcje pomiędzy obu stronami transakcji. Połączenie tych elementów wraz z abstrakcyjnym myśleniem i kreatywnym rozwiązywaniem problemów przyczynia się do osiągnięcia sukcesu w świadczeniu usług wiedzochłonnych. Należy przy tym podkreślić, że wykorzystywanie profesjonalnej wiedzy (wysoka wiedzochłonność) i wchodzenie w bliskie interakcje z klientami ważne są zarówno z punktu widzenia rozwoju samych usług KIBS, jak i ich innowacyjności – patrz ryc. 1 (Skórska, 2012: 96).

STAN I DYNAMIKA ZMIAN ZATRUDNIENIA W SEKTORZE USŁUG W POLSCE W LATACH 1995–2014 – ZMIANY WEWNĄTRZSEKTOROWE

Niezależnie od różnic w proponowanych koncepcjach i podejściach teoretycznych, niepodważalna pozostaje postępująca ekspansja sektora usług we współczesnych gospodarkach, obserwowana także w Polsce (Skórska, 2009, 2014). Lata 1995–2014 potwierdzają postępujące zmiany strukturalne w Polsce, będące wynikiem nakładania się dwóch tendencji: przepływu osób z sektora przemysłowego do usług oraz równoczesnego odpływu ludności z rolnictwa do przemysłu i usług. Wprawdzie odsetek zatrudnionych w sektorze usług w Polsce jest jednym z najniższych w Unii Europejskiej (UE), jednak w 1999 roku przekroczona została granica 50% udziału usług w zatrudnieniu, przyjmowana umownie za kryterium zaliczania do krajów o usługowej strukturze gospodarki. Udział ten systematycznie rośnie i w 2014 roku wyniósł powyżej 59%. Jednocześnie liczba osób pracujących w usługach w analizowanym okresie zwiększyła się o ponad 2,5 mln, co oznacza wzrost udziału zatrudnienia w tym sektorze o ponad 37% (tab. 2). Warto przy tym dodać, że mimo spadku liczby pracujących w usługach w latach 1999–2001 następował względnie stabilny, niezależny od zmian koniunktury wzrost wartości dodanej wytwarzanej w tym sektorze. Ostatnie dwa lata, w wyniku niewielkiego ożywienia gospodarczego, przyniosły poprawę sytuacji na rynku pracy, stąd jego pozytywne przejawy widoczne są także w sektorze usług.

Podczas analizy i oceny poziomu rozwoju usług w Polsce trzeba zwrócić szczególną uwagę na zmiany zachodzące w tym sektorze. O poziomie rozwoju gospodarki nie decyduje bowiem sam udział zatrudnienia czy wartości dodanej wytwarzanej w całym sektorze, ale w określonych rodzajach usług. Zmiany zachodzące we współczesnym świecie wskazują na rosnące znaczenie usług nowoczesnych, biznesowych, opartych na wiedzy. Stąd wśród usług rynkowych warto wyodrębnić grupę usług, które angażują wysokiej jakości zasoby pracy, aby zaspokajać potrzeby innych organizacji z sektora wytwórczego i usługowego.

Pod względem ilościowym KIBS nie były, szczególnie w początkowym okresie, dominujące. Ich udział w zatrudnieniu w całym sektorze usług w Polsce w 1995 roku nie przekraczał 3,6%. Mimo odnotowanego w latach 1995–2014 wzrostu (o ponad 505 tys.

Tab. 2. Zatrudnienie w usługach w Polsce w latach 1995–2014

Rok	Usługi (III)					
	Liczba pracujących (tys.)	Udział w zatrudnieniu (%)	Przyrost			
			bezwzględny (w tys.)		względny (%)	
			do roku poprzedniego	do 1995	Poprzedni = 100	1995 = 100
1995	6718	45,4	x	x	100,0	100,0
1996	6920	46,2	202	202	103,0	103,0
1997	7215	47,5	295	497	104,2	107,3
1998	7509	48,8	294	791	104,0	111,7
1999	7467	50,6	-42	749	99,4	111,1
2000	7318	50,4	-149	600	98,0	108,9
2001	7155	50,3	-163	437	97,7	106,5
2002	7170	52,0	15	452	100,2	106,7
2003	7216	52,9	46	498	100,6	107,4
2004	7334	53,1	118	616	101,65	109,1
2005	7531	53,5	197	813	102,6	112,1
2006	7912	54,2	381	1194	105,0	117,7
2007	8309	54,5	397	1591	105,0	123,6
2008	8549	54,1	240	1831	102,8	127,2
2009	8819	55,6	270	2101	103,1	131,2
2010	8758	56,6	-61	2040	99,3	130,3
2011	8777	57,5	19	2059	100,2	130,6
2012	8884	57,6	107	2166	101,2	132,2
2013	8941	58,5	57	2223	100,6	133,1
2014	9228	59,1	287	2510	103,2	137,3

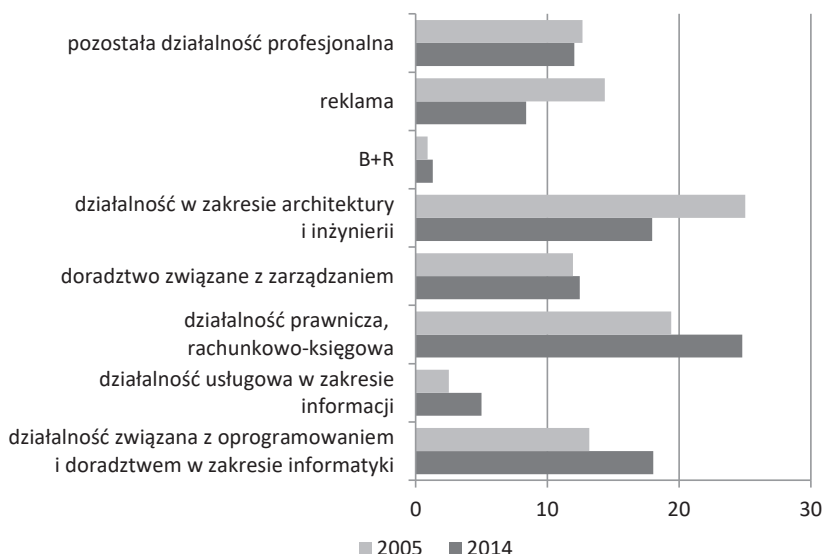
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych (2015)

Tab. 3. Zatrudnienie w KIBS w Polsce w 2005 i 2014 roku

Sekcja	KIBS					
	Liczba pracujących (tys.)		Udział w zatrudnieniu (%)		Przyrost bezwzględny (tys.)	Przyrost względny (%) 1995 = 100
	2005	2014	2005	2014		
Ogółem	417,9	788,6	100,0	100,0	370,7	188,7
62	55,1	142,3	13,1	18,0	87,2	258,2
63	10,5	39,4	2,5	4,9	28,9	375,2
69	81,1	195,6	19,4	24,8	114,5	241,1
70	49,9	98,3	11,9	12,4	48,4	196,9
71	104,6	141,7	25,0	17,9	37,1	135,4
72	3,8	10,2	0,9	1,2	6,4	268,4
73	60,0	66,1	14,3	8,3	6,1	110,1
74	52,9	95,0	12,6	12,0	42,1	179,5

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Eurostatu (2015)

Ryc. 2. Struktura zatrudnienia w KIBS w Polsce w 2005 i 2014 roku (%)



Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Eurostatu (2015)

osób) udział zatrudnienia w KIBS w Polsce nadal jest jednym z najniższych w całej UE – w 2014 roku wyniósł zaledwie 8%¹. To potwierdza lukę dzielącą Polskę od krajów wysoko rozwiniętych oraz konieczność intensyfikacji działań, aby zmodernizować strukturę polskiej gospodarki. Tym bardziej, że KIBS stanowią jeden z nośników gospodarki wiedzy, charakteryzujący się wysoką produktywnością oraz możliwościami tworzenia miejsc pracy dla osób o wysokich kwalifikacjach, których nadwyżka w Polsce jest znacząca.

Analiza usług wiedzochłonnych wskazuje na duże zróżnicowanie wewnętrznej struktury KIBS, wynikające m.in. ze zróżnicowania rynków, na których funkcjonują, przeciętnych rozmiarów przedsiębiorstw, tradycji czy metod pracy (patrz tab. 3).

Rozwój nowych technologii i rosący zakres ich stosowania w różnych obszarach działalności jest jednym z podstawowych powodów wzrostu popytu na usługi związane z oprogramowaniem i doradztwem w zakresie informatyki, które stanowią kluczową kategorię KIBS. Liczba pracujących w tym sektorze w latach 2005–2014 wzrosła o blisko 182 tys. osób, a dynamika zmian była najwyższa spośród wszystkich kategorii KIBS. Używanie narzędzi informatycznych oraz korzystanie z usług doradczych z zakresu oprogramowania i sprzętu komputerowego, przetwarzania danych czy zarządzania stronami internetowymi stanowi wymóg współczesnego świata.

Rozwój tych i wielu innych form działalności opiera się w coraz większym stopniu na innowacyjności. Wymaga to zwrócenia większej uwagi na działalność badawczo-rozwojową (B+R). Wzbudza to pewien niepokój, gdyż w Polsce zatrudnienie w tym

¹ Ze względu na zmiany klasyfikacji PKD nie jest możliwe odniesienie się do szczegółowych danych z lat 1995–2005.

obszarze nie przekracza 1,2%, podczas gdy w Luksemburgu wynosi 9,4%, a w Szwecji 5%, przy średniej dla UE – 2,2%. Wprawdzie w analizowanym okresie nastąpił wzrost zatrudnienia w B+R, jednak zmiany te z całą pewnością nie są wystarczające (patrz ryc. 2). Analiza danych pozwala także zauważyć, że działalność prawnicza, rachunkowo-księgową i doradztwo podatkowe stanowią, obok usług z zakresu informatyki, dominujące kategorie KIBS w Polsce. W latach 2005–2014 odnotowano blisko dwuipółkrotny wzrost liczby pracujących w tych branżach, co wynika m.in. z rosnącej liczby inwestycji offshoringowych, lokalizowanych w naszym kraju. Inwestycje te najczęściej sytuowane są w dużych aglomeracjach, m.in. w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu czy Katowicach, dzięki czemu absolwenci szkół wyższych mają szansę na podjęcie zatrudnienia.

PROGNOZA ZATRUDNIENIA W USŁUGACH DO ROKU 2020, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM KIBS

Serwicyzacja, określana także mianem tercjaryzacji gospodarki, uznana za jeden z podstawowych megatrendów współczesnego świata, prowadzi do zmian struktury gospodarki, a w konsekwencji zatrudnienia. Proces relokacji zasobów pracy będzie w Polsce postępował, co przedstawiają ryc. 3 i 4. Zgodnie z założeniami przyjętymi w systemie prognozowania popytu na pracę (SPPP) liczba pracujących w sektorze usług w Polsce w 2022 roku będzie bliska 10 mln, co w stosunku do 1995 roku stanowi wzrost o 3,2 mln osób. Jednocześnie obserwowany będzie dalszy wzrost udziału zatrudnienia w tym sektorze, który w 2022 roku przekroczy 61,5%.

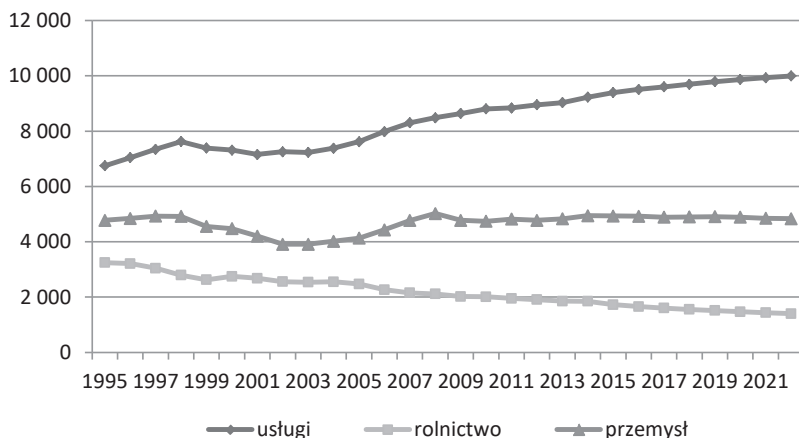
Jeśli weźmiemy pod uwagę zachodzące zmiany oraz ich dynamikę, ważne wydaje się opracowanie prognoz na niższych poziomach agregacji. Stąd podjęto próbę opracowania prognozy rozwoju KIBS, której efektem są trzy scenariusze (Skórska, 2012):

- ekspansja,
- polaryzacja i specjalizacja,
- stagnacja.

W pierwszym scenariuszu zakłada się dalszy dynamiczny rozwój KIBS w Polsce, pod warunkiem skutecznego wykorzystywania okazji pojawiających się w otoczeniu, a szczególnie czerpania korzyści z procesu globalizacji i zjawisk bezpośrednio lub pośrednio z nim związanych. Jednym z tych zjawisk jest dalszy rozwój nowych technologii, a wraz z nimi e-biznesu, co w konsekwencji wpłynie na wzrost zapotrzebowania na specjalistyczne usługi z zakresu informatyki i komunikacji. Wykorzystywanie nowych technologii wpłynie na spadek kosztów produkcji, co z kolei spowoduje wzrost popytu na KIBS, zgłaszanego m.in. przez sektor małych i średnich przedsiębiorstw. Dla dalszego rozwoju KIBS w Polsce ważne wydaje się także utrzymanie wysokiej pozycji naszego kraju w rankingach atrakcyjności inwestycyjnej jako lokalizacji centrów outsourcingowych i offshoringowych.

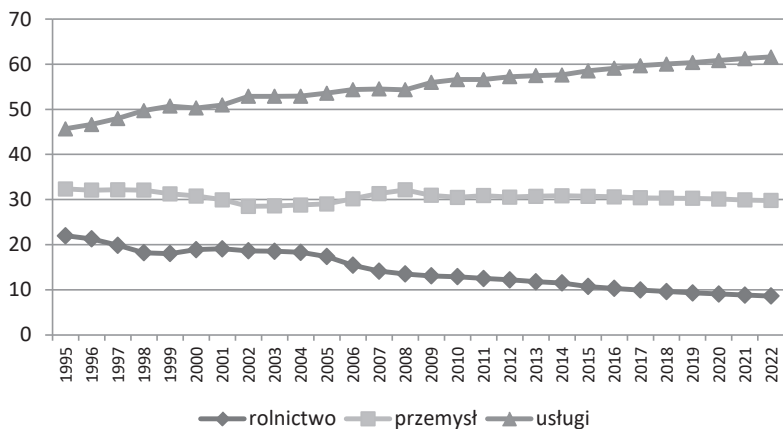
Wewnętrzne zróżnicowanie KIBS, dynamiki rozwoju poszczególnych rodzajów usług oraz czynników determinujących ich dalszy potencjalny wzrost stanowiło główną przesłankę do opracowania drugiego scenariusza, który może być rozpatrywany w trzech aspektach:

Ryc. 3. Pracujący w trzech sektorach gospodarki w Polsce w latach 1995–2022 (tys.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu prognozowania popytu na pracę (2015)

Ryc. 4. Udział pracujących w trzech sektorach gospodarki w Polsce w latach 1995–2022 (%)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu prognozowania popytu na pracę popytu na pracę (2015)

- specjalizacja i rosnący wewnętrzny podział pracy poszczególnych usług zaliczanych do KIBS,
- wewnętrzne zróżnicowanie sektora oraz dynamiki zmian zachodzących w KIBS,
- przestrzenne zróżnicowanie KIBS.

W pierwszym przypadku należy się spodziewać postępującego procesu specjalizacji w odniesieniu do poszczególnych rodzajów usług, przy jednoczesnym rozwoju grupy usług koordynujących działania klientów. Dzięki rosnącej specjalizacji możliwy będzie dalszy wzrost produktywności i innowacyjności usług, co pozytywnie wpłynie na

ich rozwój. Ten wymiar specjalizacji bezpośrednio łączy się z kolejnym, gdyż w każdej z kategorii zaliczanej do KIBS można wyodrębnić usługi o wysokiej dynamice wzrostu i potencjale dalszego rozwoju (np. usługi z zakresu informatyki i komunikacji), jak również te o charakterze stagnacyjnym i znaczenie gorszych perspektywach.

Specjalizacji można oczekiwać w usługach z zakresu architektury i inżynierii oraz badań i analiz technicznych. W tym obszarze może wzrosnąć popyt na usługi związane z ochroną środowiska, co wynika m.in. z rosnącej liczby aktów prawnych obowiązujących na terenie UE, jak również mody na tworzenie wizerunku firmy odpowiedzialnej za stan środowiska naturalnego. Największe obawy wzbudza dotychczasowy regres w działalności badawczo-rozwojowej i nikłe perspektywy jej dynamicznego wzrostu w najbliższym czasie. Mimo świadomości jej znaczenia we współczesnych gospodarkach nie przekłada się to na wzrost zainteresowania B+R w sektorze prywatnym.

O specjalizacji i polaryzacji KIBS należy także wspomnieć w kontekście przestrzennego zróżnicowania. Trzeba sobie bowiem zdawać sprawę, że lokalizacja KIBS wiąże się m.in. z łatwym dostępem do wysokiej jakości zasobów pracy, co z kolei powoduje, że koncentrują się one głównie w dużych aglomeracjach. Proces ten może postępować, przez co dysproporcja pomiędzy obszarami peryferyjnymi a metropolitalnymi może się pogłębiać.

W trzecim scenariuszu zakłada się, że tempo wzrostu sektora KIBS będzie systematycznie słabnąć i osiągnie dynamikę porównywalną z pozostałą częścią gospodarki, a w przypadku niektórych usług nawet niższą. Wśród czynników negatywnie oddziałujących na rozwój KIBS należy wymienić powolny postęp liberalizacji handlu usługami i harmonizacji prawa w Unii Europejskiej, na który nałożą się konsekwencje światowego kryzysu gospodarczego i konfliktów międzynarodowych, m.in. w postaci zwiększonej izolacji gospodarek krajowych i regionów. Dodatkowo zmiana filozofii zarządzania, odejście od outsourcingu i offshoringu na rzecz budowy silnych służb wewnętrznych świadczących usługi KIBS na potrzeby organizacji, stanowiąc będą o dynamice zachodzących zmian. Należy również uwzględnić proces starzenia się społeczeństw krajów europejskich, w tym Polski, co może spowodować lukę wykształcenia, a w konsekwencji braki kadrowe, tym bardziej w obliczu ograniczonego wzrostu mobilności ludności.

ZAKOŃCZENIE

Budowa nowoczesnej, konkurencyjnej gospodarki wymaga zwrócenia uwagi na kierunek i dynamikę zmian strukturalnych, w następstwie których występuje realokacja zasobów pracy. Na zmiany w strukturze pracujących w układzie trójsektorowym oraz wewnątrz poszczególnych sektorów gospodarki wpływa wiele czynników o zróżnicowanym charakterze, wśród których istotne znaczenie przypisywane jest globalizacji oraz nowym technologiom.

Ze względu na rosnącą złożoność globalnej gospodarki należy spodziewać się dalszego wzrostu zapotrzebowania na wiedzę dostarczaną w ramach KIBS. Funkcjonowanie współczesnych przedsiębiorstw, zarówno sektora publicznego, jak i prywatnego, bez profesjonalnie świadczonych przez firmy zewnętrzne usług prawnych, podatkowych, badań rynkowych, naukowych, usług doradczych z zakresu zarządzania czy

informatyki, wydaje się niemożliwe. W warunkach permanentnej zmiany dostęp do specjalistycznych usług umożliwia przedsiębiorstwom osiągnięcie przewagi komparatywnej i skuteczne konkurowanie na arenie międzynarodowej.

Dalszy wzrost zatrudnienia w usługach wiedzochłonnych w Polsce będzie mieć istotne znaczenie nie tylko dlatego, że stanowią one jeden z filarów gospodarki wiedzy, ale także ze względu na możliwości absorpcji przez ten sektor nadwyżki absolwentów szkół wyższych. Jednym z ważnych czynników sprzyjających temu procesowi powinna być polityka państwa prowadzona w tym zakresie. Niestety, w najważniejszych dokumentach strategicznych brak akcentów, które można by uznać za promujące świadomość wagi usług dla rozwoju społeczno-gospodarczego oraz innowacyjności polskiej gospodarki. W prowadzonej polityce strukturalnej wskazane byłoby zwrócenie większej uwagi na te sektory, które charakteryzuje nie tylko duża dynamika wzrostu, ale także wysoka produktywność pracy. Jeśli nie sprostamy temu wyzwaniu, może to spowodować rosnące dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, a także przyczynić się do niewykorzystania kapitału ludzkiego.

Literatura

References

- Bank Danych Lokalnych (2015, 12 listopada). Główny Urząd Statystyczny. Pozyskano z www.stat.gov.pl
- Baumol, W.J. (1967). Macroeconomics of Unbalanced Growth: the Anatomy of Urban Crisis. *American Economic Review*, 57(3), 415–426.
- Bettencourt, L.A. i in. (2002). Client Co-Production in Knowledge-Intensive Business Services. *California Management Review*, 44, 100–128.
- Clark, C. (1951), *The Conditions of Economic Progress*. London: Mac Millan.
- Curtis, D.C.A., Murthy, K.S.R. (1998). Economic Growth and Restructuring: a Test of Unbalanced Growth Models 1977–1992. *Applied Economics Letters*, 5, 777–780.
- Eurostat (2015, 17 października). Pozyskano z www.eurostat.eu
- Fisher, A. (1939). Production, Primary, Secondary and Tertiary. *The Economist Records*, 28, 24–28.
- Fixler, D.J., Siegel, J. (1999). Outsourcing and Productivity Growth in Services. *Structural Change and Economic Dynamics*, 10, 177–194.
- Fuchs, V.R. (1965). *The Growing Importance of the Service Industries*. New York and London: National Bureau of Economic Research, Columbia University Press.
- Gershuny, J., Miles, I. (1983). *The New Service Economy. The Transformation of Employment in Industrial Societies*. London: Frances Pinter.
- Kuusisto, J., Meyer, M. (2003). Insights into Services and Innovation in the Knowledge-Intensive Economy. *Technology Review*, 134.
- Parinello, S. (2004). The Service Economy Revisited. *Structural Change and Economic Dynamics*, 15, 381–400.
- Rowthorn, R., Wells, J.R. (1987). *De-industrialization and Foreign Trade*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rowthorn, R., Ramaswamy, R. (1997). Deindustrialization – Its Causes and Implications. *Economic Issues*, 10.
- Schnabl, E., Zenker, A. (2013). *Statistical Classification of Knowledge-Intensive Business Services (KIBS) with NACE Rev. 2*. Karlsruhe: Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research ISI.

- Skórska, A. (2009). *Development of Service Sector – Implications for Employment in the European Union*. W: D. Kopycińska (red.). *Labour market in EU and in the world*. Economics & Competition Policy, 14, 66–76.
- Skórska, A. (2012). *Wiedzołttonne usługi biznesowe w Polsce i innych krajach Unii Europejskiej*. Katowice: Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach.
- Skórska, A. (2013). Uwarunkowania rozwoju sektora usług. W: D. Kotlorz (red.). *Serwicyzacja polskiej gospodarki – przemiany wewntrznsektorowe*. Katowice: Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, 11–53.
- Skórska, A. (2014). *Praca w gospodarce postindustrialnej – zatrudnienie w sektorze usług w Polsce*. W: A. Rączaszek, W. Koczur (red.). *Polityka społeczna wobec przemian demograficznych*. *Studia Ekonomiczne*, 167, 249–258.
- Summers, R. (1985). *Services in the International Economy*. W: R.P. Inman (red.). *Managing the Service Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 27–48.
- System prognozowania popytu na pracę (2015, 12 listopada). Pozyskano z www.prognozowanie-zatrudnienia.pl
- Warnock, V.C., Duncan, D.G. (2004). *Jobs In a Changing American Economy*. Mortgage Banking June.
- Wood, P. (2002). Knowledge-Intensive Services and Urban Innovativeness. *Urban Studies*, 39, 993–1002.

Anna Skórska, dr hab., inż., Katedra Analiz i Prognozowania Rynku Pracy, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach. Zainteresowania naukowe autorki koncentrują się wokół zagadnień ekonomicznych, ze szczegónym uwzgldzeniem problemó rynku pracy. W swych pracach badawczych analizuje zagadnienia z zakresu przemian strukturalnych, deindustrializacji i reindustrializacji, innowacji, wiedzy, kapitału ludzkiego, budowy i rozwoju gospodarek opartych na wiedzy oraz problemó związanych z ksztalceniem na poziomie wyższym. Jej dorobek obejmuje kilkadziesi publikacji (ponad 75), w tym ksiązki: *Młdzież na rynku pracy w Polsce i Unii Europejskiej* oraz *Wiedzołttonne usługi biznesowe w Polsce i innych krajach Unii Europejskiej* (obie w języku polskim), rozdziały w monografiach oraz artykuły w czasopismach naukowych.

Anna Skórska, Ph.D., Assistant Professor, Department of Labour Market Research and Forecasting, University of Economics in Katowice. The author’s research interests focus mainly on issues related to the economy, especially labour market economy. In her research work she examines issues of structural changes in the global economy; deindustrialization and reindustrialization; innovations in modern economies; knowledge; human capital; knowledge-based economies and their development; economics of higher education; flexibility and flexicurity. She is the author of over 75 publications, including books *Youth on Labour Market in Poland and European Union* and *Knowledge-Intensive-Business-Services in Poland and other European Union Countries* (both in Polish), chapters in books and articles in research papers.

Adres/address:

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
Wydział Ekonomii
Katedra Analiz i Prognozowania Rynku Pracy
ul. Bogucicka 14, 40-287 Katowice, Polska
e-mail: anna.skorska@ue.katowice.pl

PIOTR ROSIK, TOMASZ KOMORNICKI, SŁAWOMIR GOLISZEK

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Warszawa, Polska • Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences, Warsaw, Poland

Modelowanie dostępności i mobilności w kontekście różnicowań regionalnych liczby ludności, PKB i spółek prawa handlowego

Modeling of Accessibility and Mobility in the Context of Regional Differences in Total Population, GDP and Commercial Law Companies

Streszczenie: Artykuł stanowi oryginalną syntezę badań dostępności i mobilności prowadzonych w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk (IGiPZ PAN) w kontekście uwarunkowań przestrzennych rozwoju przemysłu w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem rozkładu przestrzennego ludności, PKB oraz lokalizacji spółek prawa handlowego. Autorzy podjęli się analizy dostępności potencjałowej w transporcie ciężarowym, gdzie na miarę atrakcyjności celu wpływają zarówno liczba ludności, jak i PKB. Do analizy empirycznej wykorzystano autorską aplikację OGAM. W części artykułu poświęconej mobilności wykorzystano rezultaty modelowego rozkładu ruchu na krajowej i wojewódzkiej sieci drogowej oraz oprogramowanie VISUM. Przedstawiono oryginalną metodę, która porównuje wyniki modelu grawitacyjnego z rzeczywistym rozkładem ruchu, wynikającym z pomiarów natężenia ruchu w sieci, w odniesieniu do podróży między spółkami prawa handlowego odbywanych przez przedsiębiorców (biznesmenów, przedstawicieli handlowych itd.). Rozkład teoretyczny ruchu pojazdów osobowych porównano z wykorzystaniem analizy kartograficznej i pokazano przeszacowanie lub niedoszacowanie ruchu względem wyników generalnego pomiaru ruchu (GPR) w 2010 roku. W badaniu dostępności i mobilności wykorzystano macierz czasów podróży na poziomie gminnym (2321 jednostek). Prędkości obliczono na podstawie modelu prędkości IGiPZ PAN. Wskazano, że modele potencjału i grawitacji należą do mało popularnych metod analizy uwarunkowań transportowych rozwoju przemysłu w Polsce i dają duże możliwości w zakresie wskazywania potencjalnych lokalizacji dla nowych inwestycji w kontekście transportu towarów i podróży służbowych.

Abstract: The article is an original synthesis of accessibility and mobility modelling that is carried-out in the Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences (IGSO PAS). The paper takes into account the spatial context of industry development in Poland, with particular emphasis on the spatial distribution of population, GDP and location of commercial companies. The potential accessibility in HGV transport, where attractiveness depends on both population and GDP is taken into consideration. For the empirical analysis the OGAM application was used. In the part of the paper devoted to mobility issues, a model uses the results of the distribution of traffic on the national and voivodeship road network and VISUM software. The original method compares the results of the gravity model for travel between commercial companies carried out by entrepreneurs (businessmen, sales representatives, etc.) with the real traffic distribution. The overestimation/underestimation of traffic with respect to the results of the General Traffic Survey in 2010 was shown. Both in the accessibility and mobility studies a matrix of travel time at the municipal level (2,321 units) was used. Speeds were calculated based on the IGSO PAS speed model. It was pointed out that the potential and gravity models are still not very popular methods of analysis of determinants of industrial development in Poland. They provide the opportunities for indicating potential locations for new investments in the context of both freight transport and business travel.

Słowa kluczowe: dostępność potencjałowa; model grawitacji; podróże biznesowe

Keywords: business trips; gravity model; potential accessibility

Otrzymano: 21 stycznia 2016

Received: 21 January 2016

Zaakceptowano: 12 lipca 2016

Accepted: 12 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Rosik, P., Komornicki, T., Goliszek, S. (2016). Modelowanie dostępności i mobilności w kontekście zróżnicowań regionalnych liczby ludności, PKB i spótek prawa handlowego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 21–34.

WSTĘP

Metody dostępności i mobilności rzadko są wykorzystywane równocześnie do celów analizy takich zmiennych, jak PKB czy lokalizacja spótek handlowych. Jedną z najczęściej cytowanych w literaturze przedmiotu definicji dostępności jest ta autorstwa W.G. Hansena (1959), wg której „dostępność określa potencjał dla możliwości zajścia interakcji”. Spośród wielu metod badania dostępności to właśnie dostępność potencjałowa ma chyba największe walory aplikacyjne (por. Guzik; 2003, Komornicki, Śleszyński, Rosik, Pomianowski, 2010; Rosik, 2012; Guzik, Kołoś, 2015; Rosik, Stępiak, Komornicki, 2015). Z tego względu w niniejszym opracowaniu wykorzystano metodę potencjału do analizy zmian dostępności. Z kolei S.L. Handy i D.A. Niemeier (1997) podkreślają, że interakcje należy rozumieć w szerokim sensie, zarówno ekonomicznym, jak i społecznym. Dlatego w artykule położono nacisk na kwestie ekonomiczne, w tym transport ciężarowy, a także uwzględniono zróżnicowanie przestrzenne PKB. F.R. Bruinsma i P. Rietveld (1998) wskazują na jeszcze inne możliwości definicyjne, takie jak: „łatwość przestrzennych interakcji” lub ściślej: „atrakcyjność węzła sieci przy uwzględnianiu masy innych węzłów i kosztów dotarcia do tych węzłów za pomocą sieci”. W niniejszym artykule uwzględniono czasy jako element oporu przestrzeni. W badaniu dostępności i mobilności wykorzystano macierz czasów podróży na poziomie gminnym. Prędkości obliczono na podstawie modelu prędkości IGiPZ PAN.

Celem artykułu jest przedstawienie metod badania dostępności i mobilności w kontekście uwarunkowań przestrzennych rozwoju przemysłu w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem rozkładu przestrzennego ludności, PKB i lokalizacji spótek prawa handlowego. Podjęto próbę ogólnego wskazania sprzężeń zwrotnych oraz wzajemnych relacji między dostępnością i mobilnością, a także możliwości wielowymiarowej analizy tych dwóch zmiennych w kontekście przestrzennym, dla terytorium Polski. Przedstawiono analizę dostępności potencjałowej w transporcie indywidualnym i ciężarowym, gdzie na miarę atrakcyjności celu wpływają zarówno liczba ludności, jak i PKB. Do analizy empirycznej wykorzystano powstałą w IGiPZ PAN aplikację OGAM. Pokazano również zmiany dostępności w latach 2013–2023 na poziomie gminnym dla całej Polski.

W części artykułu poświęconej mobilności wykorzystano rezultaty modelowego rozkładu ruchu na krajowej i wojewódzkiej sieci drogowej oraz oprogramowanie

VISUM. Przedstawiono oryginalną metodę, która porównuje wyniki modelu grawitacyjnego z rzeczywistym rozkładem ruchu, wynikającym z pomiarów natężenia ruchu w sieci w odniesieniu do podróży między spółkami prawa handlowego odbywanych przez przedsiębiorców (biznesmenów, przedstawicieli handlowych itd.). Porównano rozkład teoretyczny ruchu pojazdów osobowych z wykorzystaniem analizy kartograficznej i pokazano przeszacowanie lub niedoszacowanie ruchu względem wyników generalnego pomiaru ruchu w 2010 roku.

Artykuł oparto na wynikach analiz przeprowadzonych w ramach dwóch projektów finansowanych ze środków Narodowego Centrum Nauki na podstawie decyzji DEC-2012/05/B/HS4/04147 i DEC-2014/13/B/HS4/03351.

ZALEŻNOŚCI MIĘDZY DOSTĘPNOŚCIĄ A MOBILNOŚCIĄ

Metody potencjałowe są czasami oznaczane jako metody bazujące na modelu grawitacyjnym (Geurs, van Wee, 2004). Poza faktem, że na poziomie stosowanych metod badawczych potencjał (jako metoda badania dostępności) oraz grawitacja (jako wyznacznik mobilności) to dwie strony tego samego medalu, istnieje wiele sprzężeń zwrotnych między dostępnością a mobilnością. Przykładowo Wegener i in. (2001) wskazują, że „wskaźniki dostępności opisują konkretną lokalizację w stosunku do szans, działalności lub zasobów znajdujących się w innych lokalizacjach, gdzie pod pojęciem lokalizacji można rozumieć region, miasto lub korytarz transportowy”. Lokalizacja korytarza jest również kluczowa w rozumieniu przepływów transportowych i zależności między dostępnością a mobilnością.

W transporcie osób zależności między dostępnością a mobilnością można określać w kontekście następujących relacji:

- poprawa dostępności skutkuje ruchem wzbudzonym (większa liczba podróży, w tym podróży biznesowych),
- w obszarach aglomeracyjnych poprawa dostępności skutkuje wydłużeniem się promienia oddziaływania miasta i wzrostem zasięgu rynku pracy, co skutkuje wydłużeniem podróży (dojazdy do pracy),
- ograniczenie dostępności, np. w wyniku wypadku, robót drogowych, pożaru mostu lub klęski powodziowej, skutkuje zmianami w rozkładzie ruchu.

Z kolei w transporcie towarów:

- poprawa dostępności jest jednym z kluczowych czynników lokalizacyjnych, co wpływa na dystrybucję obiektów będących potencjałami ruchotwórczymi w transporcie ciężarowym,
- w skali makro wzrost dostępności może wpływać (w krótkim okresie poprzez efekty popytowe i w długim okresie poprzez efekty podażowe) na wzrost PKB i – co się z tym wiąże – zwiększenie ruchu,
- wzrost przewagi konkurencyjnej w transporcie ciężarowym wynikający z poprawy dostępności może skutkować przesunięciem modalnym (tu obok czasu kluczowy jest czynnik kosztu) i zwiększonym ruchem na sieci drogowej,
- ograniczenie dostępności poprzez redukcję możliwości przejazdu (np. przez miasto lub na wybranych kategoriach dróg) skutkuje zmianami w rozkładzie ruchu.

Mając na względzie powyższe zależności, możemy wnioskować o konieczności większej integracji metod badawczych dostępności i mobilności. W niniejszym artykule podjęto taką próbę w kontekście rozkładu przestrzennego ludności, PKB oraz lokalizacji spółek prawa handlowego.

MODELOWANIE DOSTĘPNOŚCI

Na początku warto wyjaśnić kwestie definicyjne, związane z budową zastosowanego w badaniu wskaźnika dostępności. Wskaźnik drogowej dostępności potencjałowej pokazuje sumę relacji transportowych między ośrodkami i regionami, przy czym każda relacja uwzględnia czas przejazdu między ośrodkami A i B oraz znaczenie (atrakcyjność) tych ośrodków w systemie transportowym (potencjał demograficzny, ekonomiczny lub inny). Jednostki o wyższej wielkości wskaźnika charakteryzuje wyższa dostępność. Wskaźnik jest zbudowany na podstawie modelu potencjału, dla którego atrakcyjność celu podróży/przewozu (ludność w transporcie osób oraz ludność i PKB w transporcie towarów) maleje wraz z wydłużaniem się czasu podróży/przewozu. Wskaźnik dostępności jest obliczany odrębnie na poziomie gmin, powiatów, województw, makroregionów i kraju. Istnieje możliwość agregacji tych wskaźników dla dowolnej jednostki przestrzenno-administracyjnej do dwóch typów transportu (pasażerskiego i towarowego), a także obliczania wskaźników syntetycznych w obrębie poziomów przestrzennych analiz. Zmiany wartości wszystkich wskaźników są obliczane po uwzględnieniu faktycznie zrealizowanych lub planowanych inwestycji transportowych. Dla celów badania (dostępności i mobilności) wyodrębniono 2321 rejonów komunikacyjnych na poziomie gmin. Agregacja rejonów komunikacyjnych miała miejsce wówczas, gdy siedziba gminy miejskiej i wiejskiej znajdowała się w tym samym mieście. W każdym z rejonów komunikacyjnych wyodrębniono miasto węzłowe. Kryterium jego wyboru była siedziba rady gminy (por. Rosik, 2012).

Rozkład przestrzenny wskaźnika dla transportu indywidualnego w 2013 roku (ryc. 1) odznacza się dwoma biegunami najlepszej dostępności w rejonach Warszawy–Łodzi oraz Krakowa–konurbacji górnośląskiej. Obszary te łączą dwa pasma o wyższej wartości wskaźnika, nawiązujące do przebiegu dróg S8/DK1 i S7/DK7. Ponadto analogiczne pasy lepszej dostępności występują między Łodzią a Poznaniem (A2) oraz między konurbacją górnośląską a Wrocławiem (A4). W szerszym układzie strefa o wyższych wartościach dostępności obejmuje sześciokąt, którego wierzchołkami są: Warszawa, Kraków, Katowice, Wrocław, Poznań i Gdańsk. Jest to struktura przestrzenna, odpowiadająca w ogólnym zarysie metropolii sieciowej proponowanej w *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030* (Korcelli i in. 2010). Sześciokąt otaczają obszary peryferyjne o wskaźniku stopniowo malejącym ku granicy zachodniej, wschodniej i północnej oraz w kierunku wybrzeża Bałtyku (poza regionem Zatoki Gdańskiej). Opisany układ przestrzenny jest bazowo uwarunkowany rozkładem potencjału demograficznego kraju. W ostatniej dekadzie (a zwłaszcza po roku 2004) układ ten, a zarażem wewnętrzne dysproporcje dostępnościowe, został wzmocniony przez lokalizację nowych autostrad i dróg ekspresowych.

Przeprowadzona oddzielnie analiza rozkładu wskaźnika w transporcie ciężarowym (ryc. 1) została wykonana z wykorzystaniem niższych prędkości ruchu pojazdów oraz z uwzględnieniem wielkości PKB jako części składowej mas badanych jednostek. W efekcie otrzymany obraz przestrzenny jest nieco odmienny. Przy zachowaniu ogólnego układu sześciokąta jego zewnętrzne granice są słabiej zarysowane. Dostępność w transporcie towarowym jest na wielu obszarach relatywnie niższa niż w osobowym, ale jednocześnie na terenach peryferyjnych maleje ona bardziej stopniowo. Ponadto zmienił się także charakter podstawowych biegunów najlepszej dostępności. Są nimi wyraźnie Warszawa i konurbacja górnośląska, podczas gdy rola Krakowa, a szczególnie Łodzi jest już wyraźnie słabsza niż w przypadku transportu indywidualnego. Główne szlaki drogowe są widoczne słabiej niż w ruchu pasażerskim, zaś Poznań i Wrocław stanowią odrębne „wyspy” lepszej dostępności. Jednocześnie nie jest zauważalna różnica między nowymi drogami szybkiego ruchu a zwykłymi magistralnymi drogami krajowymi, co wiąże się z niższymi możliwymi do uzyskania prędkościami przez pojazdy ciężarowe na drogach szybkiego ruchu w porównaniu do pojazdów osobowych (ryc. 1).

Ryc. 1. Dostępność drogowa w transporcie indywidualnym i ciężarowym w 2013 roku



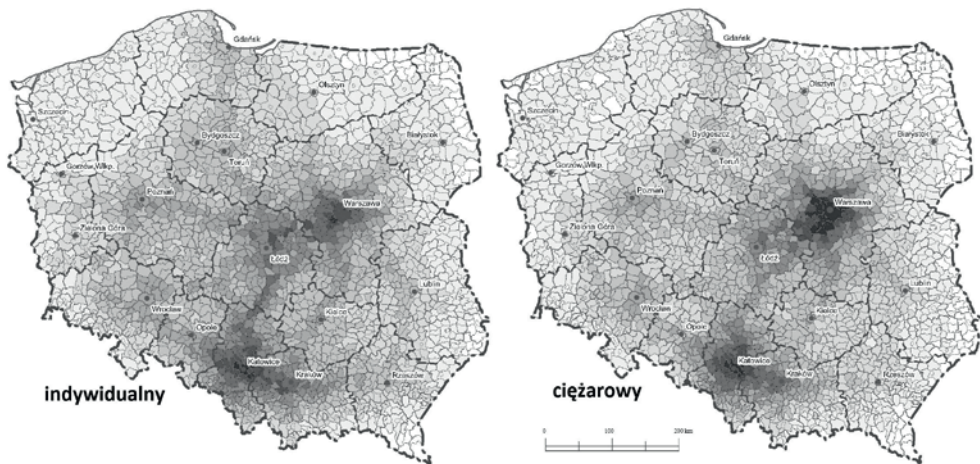
Źródło: opracowanie własne

Rozkład wskaźników dostępności drogowej w roku 2023 (po realizacji wszystkich uwzględnionych inwestycji) (ryc. 2) w przypadku wskaźnika osobowego zachowuje układ dwubiegunowy, choć rola pozostałych ośrodków położonych na wierzchołkach sześciokąta wydaje się być wzmocniona. Metropolia sieciowa rozszerza się, obejmując swoim zasięgiem Rzeszów i Lublin, a w mniejszym stopniu także Białystok (co jest zgodne z zapisami *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, w której układ sieciowy określono jako otwarty). Układ przestrzenny obszaru o lepszej dostępności zaczyna upodabniać się do znanego z wcześniejszych opracowań planistycznych trójkąta opartego na granicy południowej, z wierzchołkami w Trójmieście oraz w rejonie Legnicy i Przemyśla. Lepiej widoczne są także główne szlaki drogowe, w tym nowe

inwestycje kończone po roku 2013 (jak droga ekspresowa S8 Łódź–Wrocław) i planowane na okres 2014–2020 (np. ciąg dróg ekspresowych S17/S19 z Warszawy przez Lublin do Rzeszowa). Spośród inwestycji, których realizacja została założona, szczególnie duży efekt przynosi brakujący, centralny odcinek autostrady A1.

W przypadku rozkładu wskaźnika w transporcie ciężarowym (ryc. 2) widoczne są te same zmiany, choć znaczenie poszczególnych inwestycji drogowych (poza A1) ponownie jest mniejsze. Można przyjąć, że główne metropolie w większym stopniu zbliżyły się do siebie w ruchu osobowym niż w towarowym. Pozycja Krakowa i Łodzi poprawiła się, ale nadal są one wyraźnie słabszymi ogniwami układów bipolarnych, niż to miało miejsce w ruchu pasażerskim.

Ryc. 2. Dostępność drogowa w transporcie indywidualnym i ciężarowym w 2023 roku



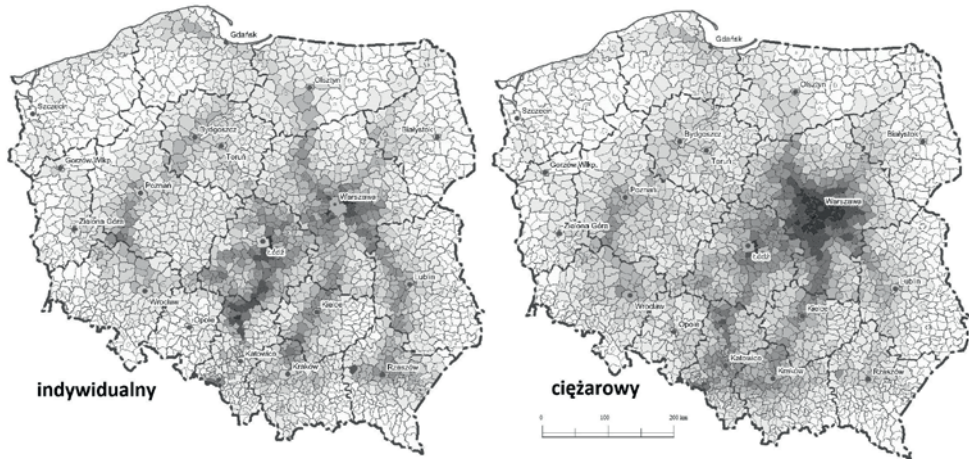
Źródło: opracowanie własne

Na ryc. 3 przedstawiono bezwzględne zmiany wartości wskaźnika dostępności drogowej w okresie 2013–2023 (por. zmiany dostępności w szerszym przedziale czasowym – Rosik, Stępnik, 2015). W przypadku wskaźnika osobowego rozkład ten bardzo wyraźnie nawiązuje do przebiegu konkretnych inwestycji, przede wszystkim tych rozchodzących się promieniście ze stolicy, a w drugiej kolejności także z Poznania (droga ekspresowa S5). Rola planowanych inwestycji o charakterze okrężnym lub rakodowym (jak S3 i S6) jest widoczna w dużo mniejszym stopniu. Dostępność poprawia się zatem pasmowo raczej w centralnej i wschodniej Polsce. Zmiany bezwzględne na południu, zachodzie i północy są wyraźnie mniejsze. W dwóch pierwszych przypadkach częściowo wynika to z faktu, że obszary te uzyskały duże inwestycje drogowe (A2, A4) w poprzednich okresach. Tym samym dalszych projektów jest już mniej, a ich efekt okazuje się też mniejszy.

Koncentracja inwestycji na drogach ekspresowych prowadzących do Warszawy przekłada się na bardzo skupiony przestrzennie efekt bezwzględnych zmian dostępności drogowej towarowej. Przy zachowaniu podobnego rozkładu ogólnego

zdecydowanie najbardziej zmienia się bezwzględna dostępność centralnej części województwa mazowieckiego, w tym samej Warszawy (w tym efekt przewidywanego wzrostu PKB stolicy) (ryc. 3).

Ryc. 3. Zmiany bezwzględne dostępności drogowej w transporcie indywidualnym i ciężarowym w latach 2013–2023



Źródło: opracowanie własne

Wyraźnie odmienny obraz uzyskujemy, analizując względną (procentową) zmianę wartości wskaźnika dostępności drogowej w okresie 2013–2023 (ryc. 4). Efekty działań inwestycyjnych także są zauważalne wzdłuż konkretnych szlaków, ale najczęściej na odcinkach odleglejszych od dużych metropolii (w tym od Warszawy; efekt niskiej bazy). Dotyczy to zwłaszcza wskaźnika dla transportu indywidualnego. Tym razem efekty rozmieszczone są bardziej równomiernie w przestrzeni kraju, pozostają jednak bardziej skoncentrowane w północnej i wschodniej Polsce. Na inwestycjach relatywnie najbardziej korzystają środkowe Pomorze, Lubelszczyzna, Warmia i Mazury oraz północne Podlasie. Efekt w samym województwie mazowieckim jest ograniczony. Zauważalna jest natomiast poprawa sytuacji na styku województw wielkopolskiego, dolnośląskiego i lubuskiego, co wynika z równoczesnej realizacji dwóch równoległych szlaków drogowych S3 i S5. Poziom dostępności pasa południowej Polski jest na tyle zdeterminowany będącą na ukończeniu autostradą A4, że relatywne efekty przestrzenne dalszych inwestycji okazują się tam ograniczone (poza Podkarpaciem). W przypadku zmian względnych wskaźnika dla transportu ciężarowego widoczny jest również opisany wyżej efekt poprawy dostępności na bardziej peryferyjnych odcinkach nowych szlaków drogowych. Jednocześnie jednak, z uwagi na uwzględnienie roli prognozowanych zmian PKB, korzyści zaznaczają się w sąsiedztwie stolicy, a wyraźnym beneficjentem okazuje się całe województwo mazowieckie.

Ryc. 4. Zmiany procentowe dostępności drogowej w transporcie indywidualnym i ciężarowym w latach 2013–2023



Źródło: opracowanie własne

MODELOWANIE MOBILNOŚCI

Rozkład natężenia ruchu w podróżyach długich, w tym koncentrację ruchu na oddawanych w analizowanej dekadzie inwestycjach drogowych, można modelować z wykorzystaniem modelu grawitacyjnego, z pomocą modelu sieci w transporcie indywidualnym PrT, w ramach oprogramowania VISUM grupy PTV Group. Jest to jeden z dostępnych na rynku programów służących m.in. do analizy rozkładu ruchu na sieci (m.in. Szarata, 2010a; 2010b; Kulpa, 2013). Prędkości w ruchu swobodnym na sieci drogowej w Polsce obliczono przede wszystkim na bazie modelu prędkości ruchu, rozbudowywanego w IGiPZ PAN, gdzie prędkość jest wypadkową liczby ludności w buforze odcinka, spadków terenu oraz obszaru zabudowanego na przebiegu odcinka (podstawy modelu zostały opisane m.in. w Rosik, 2012, a wcześniej w Rosik, Śleszyński, 2009). Średnia prędkość w ruchu swobodnym dla wszystkich 14 069 odcinków wyniosła 68,7 km/h (tab. 1). Określono ponadto przepustowości dla poszczególnych kategorii w godzinie szczytu (q_{max}), a także parametry (a , b , c) funkcji oporu odcinka BPR. Funkcja BPR skutkowałą odpowiednim obniżeniem prędkości na danym odcinku w programie VISUM, w zależności od natężenia ruchu w danej symulacji.

Dla podróży biznesowych określono spółki prawa handlowego jako umowne potencjały ruchotwórcze, zarówno w postaci tzw. produkcji (generacja ruchu), jak i atrakcji (absorpcja ruchu). Źródłem danych z 2010 roku był Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. W celu pełnej porównywalności ujednolicono łączny wolumen dla produkcji i atrakcji. Określono funkcję oporu przestrzeni opisującą spadek atrakcyjności celu podróży, która przybrała postać funkcji wykładniczej z parametrem $\beta = 0,011552$, co daje spadek atrakcyjności celu podróży do połowy po 60 min, do 0,25 po 120 min i do 0,1 przy prawie 200 min. Założono, że cały ruch na sieci odbywa się

Tab. 1. Liczba odcinków, prędkości w ruchu swobodnym, przepustowości w godzinie szczytu oraz wartości parametrów w funkcji oporu odcinka (BPR) według kategorii drogi

	Liczba odcinków	Ostateczne prędkości w ruchu swobodnym			qmax	Parametry funkcji BPR		
		vomin	vomax	vosr		a	b	c
A	105	105,75	127,50	122,9	2000	2,00	1,75	6,00
E2	149	92,50	111,25	107,1	1700	2,00	1,75	6,00
E1	67	85,00	100,00	96,6	1200	2,00	2,00	3,00
K2m	29	63,75	97,50	92,5	1600	2,00	2,00	4,50
K2	691	63,75	97,50	76,1	1400	2,00	2,00	4,50
K1sz	171	52,50	87,00	79,1	1000	2,00	2,00	3,00
K1sr	2028	49,50	85,50	76,1	900	2,00	2,00	3,00
K1w	2225	46,75	82,75	72,6	800	2,00	2,00	3,00
K1bw	1286	44,75	80,00	76,0	700	2,00	2,00	3,00
W2	145	55,50	79,50	56,9	1200	2,00	2,00	4,50
W1sz	45	43,75	76,75	63,1	900	2,00	2,00	3,00
W1sr	810	41,50	76,00	63,3	800	2,00	2,00	3,00
W1w	3657	39,50	75,50	65,2	700	2,00	2,00	3,00
W1bw	294	36,75	72,75	67,2	600	2,00	2,00	3,00
PiG	2367	31,50	64,50	54,2	500	2,00	1,00	1,50
Razem	14069	31,50	127,50	68,7	-	-	-	-

A2 – autostrada, E2 – droga ekspresowa dwujezdniowa, E1 – droga ekspresowa jednojezdniowa, K2 – droga krajowa dwujezdniowa (K2m – zmodernizowana), W2 – droga wojewódzka dwujezdniowa, K1/W1 – jednojezdniowe drogi krajowe/wojewódzkie (wg szerokości jezdni – sz [szeroka], sr [średnia], w [wąska] i bw [bardzo wąska]), PiG – droga powiatowa lub gminna

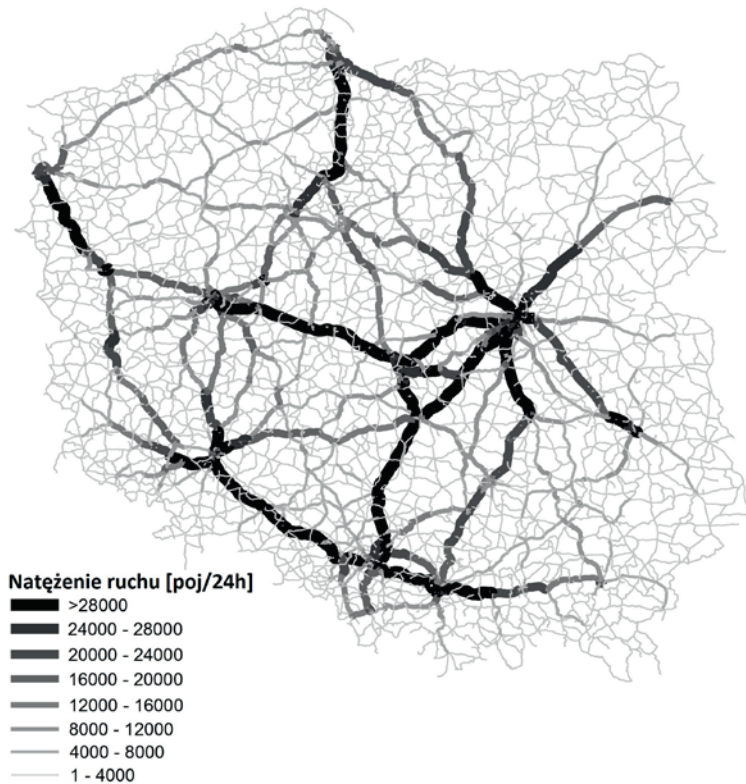
Źródło: opracowanie własne

tylko w jednej motywacji podróży, jaką są podróże biznesowe. Ponadto założono, że wskaźnik podziału modalnego wynosi 0,7 (co oznacza, że udział samochodu osobowego jako wybranego środka transportu wyniósł 70%, co jest zgodne z wynikami badań empirycznych). Udział godziny szczytu w ruchu dobowym określono na 0,1. W ramach przyjętej procedury badawczej porównano otrzymaną sumę pracy przewozowej na wszystkich odcinkach sieci z rzeczywistą pracą przewozową wg pomiaru ruchu pojazdów osobowych (samochodów osobowych i mikrobusów) w ostatnim roku analizowanej dekady, tj. dla generalnego pomiaru ruchu w 2010 roku (GPR, 2010). W ten sposób obliczono szacunkowy wskaźnik mobilności, który daje łączną pracę przewozową na sieci zamiejskich odcinków dróg krajowych i wojewódzkich, podobną do pracy przewozowej wynikającej z GPR 2010, a następnie przeprowadzono jeszcze raz odpowiednią symulację dla właściwego wskaźnika mobilności.

Wprowadzono dodatkowe założenia w postaci kar na odcinkach autostradowych, na których w 2010 roku obowiązywała opłata autostradowa, odpowiednio 11,30 s/km na A1, 15,16 s/km na A2 i 18,00 s/km na A4. Różnice w wysokości opłat są w identycznej proporcji względem siebie, jak rzeczywiście obowiązujące stawki za kilometr na odcinkach płatnych. Wartości wynikają z przeprowadzonej serii symulacji i niedoszacowania lub przeszacowania modelu względem rzeczywistego ruchu na płatnych

odcinkach autostrad i drogach do nich równoległych. Symulacje prowadzono w ten sposób, by różnice między rzeczywistym ruchem a ruchem modelowanym były możliwie najniższe zarówno na analizowanych odcinkach autostrad płatnych, jak i na drogach do nich równoległych. Ponadto do ruchu krajowego dodano ruch zewnętrzny, wynikający z generalnego pomiaru ruchu w 2010 roku, na 61 odcinkach pomiarowych, prowadzących do granicy państwa. Uzyskane wyniki przedstawiono na ryc. 5.

Ryc. 5. Rozkład natężenia ruchu pojazdów osobowych w 2010 roku, gdy cały ruch na sieci jest w podróżach biznesowych. Ujęcie modelowe



Źródło: opracowanie własne

Gdyby założyć, że wszyscy kierowcy podróżują tylko pomiędzy spółkami prawa handlowego, to nastąpiłaby zdecydowana koncentracja ruchu w podróżach długich na głównych ciągach komunikacyjnych pomiędzy najważniejszymi aglomeracjami kraju. Wyraźnie akcentują się powiązania przede wszystkim w układzie Warszawa-Poznań i Warszawa-Górny Śląsk/Kraków. Duży ruch jest również widoczny na trasie A4 na całej długości pomiędzy Wrocławiem a Krakowem, a nawet Tarnowem, oraz w mniejszym stopniu w kierunku miast portowych w Trójmieście i Szczecinie. Zauważalny jest brak koncentracji spółek prawa handlowego we wschodniej Polsce, z wyjątkiem relacji Warszawa-Białystok i Warszawa-Lublin. Ruch w całym kraju zdecydowanie

koncentruje się na drogach krajowych, co ma związek z brakiem dużej liczby spółek na wsi i w małych miejscowościach (połączonych siecią dróg wojewódzkich i lokalnych) (ryc. 5). Mimo to możliwe jest wskazanie kilku mniejszych ośrodków, skupiających ruch biznesowy. Są to przede wszystkim siedziby dużych spółek skarbu państwa (np. Płock), a także niektórych ośrodków inwestycji zagranicznych (np. Piła).

Przeszacowanie modelu względem wyników generalnego pomiaru ruchu w 2010 roku widoczne jest na ciągach dróg krajowych między metropoliami (w tym przede wszystkim w relacji między Poznaniem a Warszawą oraz na autostradzie A4 między Wrocławiem a Górnym Śląskiem). Niedoścignięcie charakteryzuje z kolei pozbawione dużej liczby spółek prawa handlowego obszary peryferyjne kraju, w tym województwa wschodniej Polski.

Ujęcie z wykorzystaniem modelu grawitacji dla podróży biznesowych w Polsce, choć jest z założenia tylko ćwiczeniem teoretycznym, daje pewne przesłanki możliwości ewentualnego przesunięcia modalnego na korzyść transportu publicznego w podróżach biznesowych (por. Rosik, Kowalczyk, 2015). Generalnie w podróżach biznesowych największa koncentracja ruchu ma miejsce pomiędzy aglomeracjami, w tym przede wszystkim między Warszawą a Poznaniem oraz Warszawą, Górnym Śląskiem i Krakowem, a także wzdłuż autostrady A4 między Wrocławiem a Krakowem. W tych relacjach opłacalna wydaje się być oferta transportu publicznego wyższej klasy, skierowana do podróżnych wysokodochodowych.

WNIOSKI KOŃCOWE

Modele potencjału i grawitacji należą do mało popularnych metod analizy uwarunkowań transportowych rozwoju przemysłu w Polsce i dają duże możliwości w zakresie wskazywania potencjalnych lokalizacji dla nowych inwestycji w kontekście zarówno transportu towarów, jak i podróży służbowych. Istnieje wiele sprzężeń zwrotnych między dostępnością a mobilnością. Jednym z takim sprzężeń jest równoczesna analiza zjawisk z wykorzystaniem metod potencjału i grawitacji.

Równoczesna analiza dostępności i mobilności wyraźnie wskazuje, że największy potencjał do ruchu zlokalizowany jest w obrębie heksagonu, tj. w ramach struktury przestrzennej odpowiadającej w ogólnym zarysie metropolii sieciowej proponowanej w *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030* (Korcelli i in., 2010). Sześciokąt otaczają obszary peryferyjne, które cechuje znacznie mniejszy ruch w ramach podróży biznesowych. W ostatniej dekadzie (a zwłaszcza po roku 2004) układ ten, a zarazem wewnętrzne dysproporcje dostępnościowe, został wzmocniony przez lokalizację nowych autostrad i dróg ekspresowych, łączących główne ośrodki kraju, w tym miejsca koncentracji spółek prawa handlowego oraz generatory PKB. W następnej dekadzie (do 2023 roku) znacznie wzrośnie rola Warszawy, a także – choć w mniejszym stopniu – wybranych innych dużych miast kraju, co może skutkować jeszcze większą koncentracją usług biznesowych w ramach metropolii sieciowej, a co się z tym wiąże, dalszą koncentracją ruchu biznesowego (również ruchu wzbudzonego) w ramach powstającej sieci dróg ekspresowych i autostrad łączących najważniejsze ośrodki w kraju i dalszym wzrostem przewagi konkurencyjnej w transporcie ciężarowym.

Kolejne badania dotyczące sprzężeń zwrotnych między dostępnością i mobilnością w kontekście lokalizacji przemysłu i inwestycji produkcyjnych powinny iść w kierunku zaproponowania metodologii jednoczesnej analizy metod badawczych, atrybutów, komponentów, wymiarów i uwarunkowań dostępności w odniesieniu do sprzężeń zwrotnych między mobilnością a dostępnością, mających swoje źródło m.in. we wrażliwości systemu transportowego (typu pożary, powodzie lub zamachy terrorystyczne), dostępie do infrastruktury, procesach suburbanizacyjnych, ruchu wzbudzonego oraz np. ilorazie potencjału produkcji i atrakcji ruchu na rynku pracy.

Literatura

References

- Bruinsma, F.R., Rietveld, P. (1998). The Accessibility of European Cities: Theoretical Framework and Comparison of Approaches. *Environment and Planning*, 30(3), 499–521.
- Generalny pomiar ruchu (2010). Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Pozyskano z www.gddkia.gov.pl
- Geurs, K.T., van Wee, B. (2004). Accessibility Evaluation of Land-use and Transport Strategies: Review and Research Directions. *Journal of Transport Geography*, 12, 127–140.
- Guzik, R. (2003). *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Guzik, R., Kołoś, A. (red.) (2015). *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*. Gdańsk: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
- Handy, S.L., Niemeier, D.A. (1997). Measuring Accessibility: an Exploration of Issues and Alternatives. *Environment and Planning A*, 29, 1175–1194.
- Hansen, W.G. (1959). How Accessibility Shapes Land-use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25, 73–76.
- Komornicki, T., Śleszyński, P., Rosik, P., Pomianowski, W. (2010). Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej. *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk*, 241.
- Korcelli, P., Degórski, M., Drzazga, D., Komornicki, T., Markowski, T., Szlachta, J., Węclawowicz, G., Zaleski, J., Zaucha, J. (2010). Eksperycki projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033. *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, 128.
- Kulpa, T. (2013). *Modelowanie potencjałów ruchotwórczych w drogowych przewozach ładunków w skali regionu*. Praca doktorska. Biblioteka Cyfrowa Politechniki Krakowskiej.
- Rosik, P. (2012). Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim. *Prace Geograficzne. Instytut Gospodarki i Przestrzennego Zagospodarowania PAN*, 233.
- Rosik P., Kowalczyk, K. (2015). Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej a przesunięcie modalne w Polsce w latach 2000–2010. *Prace Geograficzne. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN*, 248, 216.
- Rosik, P., Stępnia, M. (2015). Monitoring of changes in road potential accessibility at municipal level in Poland, 1995–2015. *Geographia Polonica*, 88(4), 607–620.
- Rosik, P., Stępnia, M., Komornicki, T. (2015). The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective. *Transport Policy*, 37, 134–146.
- Rosik, P., Śleszyński, P. (2009). Wpływ zaludnienia w otoczeniu drogi, ukształtowania powierzchni terenu oraz natężenia ruchu na średnią prędkość jazdy samochodem osobowym. *Transport Miejski i Regionalny*, 10, 26–31.

- Szarata, A. (2010a). Kalibracja i możliwości weryfikacji wyników kompleksowych badań ruchu narzędziami symulacyjnymi, Kompleksowe badania ruchu – teoria i praktyka – doświadczenia miast polskich. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie*, 93(12), 193–204.
- Szarata, A. (2010b). Kalibracja więzby ruchu w oparciu o pomiary przekrojowe, VII Konferencja Naukowo-Techniczna „Systemy transportowe – teoria i praktyka”.
- Wegener, M., Eskelinnen, H., Fürst, F., Schürmann, C., Spiekermann, K. (2001). Criteria for the Spatial Differentiation of the EU Territory: Geographical Position. *Forschungen*, 102.2. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Piotr Rosik, dr hab., absolwent Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, wykładowca Politechniki Poznańskiej, aktualnie pracownik Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Uczestnik kilkudziesięciu projektów naukowych realizowanych w ramach sieci europejskich, na zlecenie ministerstw oraz samorządów, a także w ramach grantów naukowych Narodowego Centrum Nauki. Jego zainteresowania dotyczą geografii transportu, w tym przede wszystkim zależności między dostępnością transportową a mobilnością, modeli potencjału i grawitacji, socjologii transportu, motywacji podróży, a także roli infrastruktury transportu w rozwoju regionalnym. Jest autorem około 100 publikacji naukowych.

Piotr Rosik, Ph.D., a graduate of the Poznań University of Economics, lecturer at the Poznań University of Technology, currently works at the Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences. He has been engaged in dozens of scientific projects carried out under the European networks, commissioned by ministries and local governments, as well as the National Science Centre research grants. His interests concern geography of transport, in particular relations between transport accessibility and mobility, potential and gravity models, sociology of transport, travel motivations, as well as the role of transport infrastructure in regional development. He is the author of about 100 scientific publications.

Tomasz Komornicki, prof. dr hab., absolwent Uniwersytetu Warszawskiego, zastępca dyrektora ds. naukowych w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, profesor na Wydziale Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. Zajmuje się geografiami społeczno-ekonomiczną, polityką transportową oraz planowaniem przestrzennym. Członek prezydium Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, kierownik lub uczestnik ponad 60 krajowych i międzynarodowych projektów badawczych, w tym projektów ESPON, członek międzynarodowego zespołu przygotowującego Agendę Terytorialną Unii Europejskiej 2020; kierownik zespołu, który opracował wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDTII) dla Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Jest autorem blisko 300 publikacji naukowych, z czego około 40 zagranicznych.

Tomasz Komornicki, professor, a graduate of the University of Warsaw, *Deputy Director for Scientific Affairs* at the Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences, Professor at the Faculty of Earth Sciences and Spatial Management, Maria Curie-Skłodowska University (UMCS) in Lublin. He has been engaged in socio-economic geography, transport policy and spatial planning. A member of the Committee for Spatial Development of the Country, coordinator or participant in over 60 national and international research projects, including ESPON projects, a member of the international research team developing the Territorial Agenda of the European Union 2020; coordinator of research team that developed the Interdisciplinary Transportation Accessibility Index for the Ministry of Infrastructure and Development. He is the author of nearly 300 scientific publications, of which about 40 published in foreign journals.

Sławomir Goliszek, mgr, absolwent Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, magister dwóch specjalności: rozwoju regionalnego oraz kartografii i geoinformacji. Zainteresowania badawcze dotyczą rozwoju regionalnego, transportu publicznego oraz wpływu geoinformacji (GIS) w badaniach dostępności transportowej.

Sławomir Goliszek, M.Sc., a graduate of the Maria Curie-Skłodowska University (UMCS) in Lublin, with two specializations: regional development and cartography with geoinformation. Currently works at the Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences, Department of Spatial Organization. His

research interests focus on regional development, public transport and the meaning of geoinformation in research of accessibility transportation.

Adres/address:

Polska Akademia Nauk
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, Polska
e-mail: rosik@twarda.pan.pl (Piotr Rosik)
e-mail: t.komorn@twarda.pan.pl (Tomasz Komornicki)
e-mail: sgoliszek@twarda.pan.pl (Sławomir Goliszek)

JOANNA DOMINIAK

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Polska • Adam Mickiewicz University
in Poznań, Poland

Poziom wykorzystania usług elektronicznych przez firmy i gospodarstwa domowe województwa wielkopolskiego

The Level of Use of e-services by Firms and Households in Wielkopolska

Streszczenie: Postęp technologiczny, szczególnie w sektorze technologii informacyjno-telekomunikacyjnej (ITC), zapoczątkował wiele zmian w dotychczasowej organizacji działalności usługowej. Istotnym aspektem przemian organizacyjnych w sferze usług jest rozwój nowych form świadczenia i dystrybucji tradycyjnych usług, wykorzystujących techniki komputerowe i sieć internetową, czyli tzw. usług elektronicznych (e-usług). Rozwój tej formy świadczenia usług nastąpił niemal w każdej działalności usługowej, która nie wymaga bezpośredniego kontaktu usługodawcy i usługobiorcy, a szczególnie zauważalny jest w handlu (handel elektroniczny), administracji (elektroniczna administracja) czy edukacji (zdalna edukacja). Proces ten, uwarunkowany dostępnością sieci internetowej, został zapoczątkowany w Polsce w latach dziewięćdziesiątych. Początkowo dostęp sieci globalnej umożliwiał głównie komunikację między przedsiębiorstwami, które położone były w różnych miejscach świata. Dziś dostęp do internetu jest coraz bardziej powszechny i powoduje duże zmiany w funkcjonowaniu zarówno przedsiębiorstw, jak i gospodarstw domowych. Głównym celem artykułu jest analiza stopnia wykorzystania usług elektronicznych przez gospodarstwa domowe oraz przedsiębiorstwa na terenie województwa wielkopolskiego. Analiza ta została oparta na wynikach badań ankietowych przeprowadzonych na próbie przedsiębiorstw i gospodarstw domowych, które dotyczyły rodzajów usług elektronicznych, częstotliwości i motywów ich wykorzystania, a także barier ograniczających to korzystanie.

Abstract: Technological progress, especially in the information and communication technology sector (ITC) has initiated a series of changes in the existing organization of service activities. An important aspect of the organizational change in the services sector is the development of new forms of provision and distribution of traditional service with the use of computer technology and the Internet the so-called electronic services (e-services). The development of this form of service provision has occurred in almost every service activity that does not require direct contact between the provider and the recipient, and is particularly notable trade (e-commerce), public administration (e-government) and education (e-learning). This process, determined by access to the Intranet network, was launched in Poland in the 1990s Initially, access to the global network enabled communication mainly between firms located in different places of the world. Today, Internet access has become more widespread and causes significant changes in the operation of both firms and households. The main aim of this article is to analyze the scale of use of electronic services by households and businesses in the region of Wielkopolska. The analysis was based on the results of a survey conducted on a sample of businesses and households, which concerned the types of electronic services, the frequency and motives of their use, as well as barriers to such use.

Słowa kluczowe: elektroniczna administracja; gospodarstwa domowe; handel elektroniczny; przedsiębiorstwa; usługi elektroniczne; Wielkopolska

Keywords: businesses; e-commerce; e-government; e-services; households; Wielkopolska

Otrzymano: 19 grudnia 2015

Received: 19 December 2015

Zaakceptowano: 21 lipca 2016

Accepted: 21 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Dominiak, J. (2016). Poziom wykorzystania usług elektronicznych przez firmy i gospodarstwa domowe województwa wielkopolskiego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 35-49.

WSTĘP

Postęp technologiczny, szczególnie w sektorze technologii informacyjno-telekomunikacyjnej (ITC), zapoczątkował wiele zmian w dotychczasowej organizacji działalności usługowej. Istotnym aspektem przemian organizacyjnych w sferze usług jest rozwój nowych form świadczenia i dystrybucji tradycyjnych usług, wykorzystujących technikę komputerową i sieć internetową, czyli tzw. usług elektronicznych (e-usług). Rozwój tej formy świadczenia usług nastąpił niemal w każdej działalności usługowej, która nie wymaga bezpośredniego kontaktu usługodawcy i usługobiorcy, a szczególnie zauważalny jest w handlu (handel elektroniczny), administracji (elektroniczna administracja) czy edukacji (zdalna edukacja).

Proces ten, uwarunkowany dostępnością sieci internetowej, został zapoczątkowany w Polsce w latach dziewięćdziesiątych. Początkowo dostęp do globalnej sieci umożliwiał głównie komunikację między przedsiębiorstwami, które położone były w różnych miejscach świata. Dziś dostęp do internetu jest coraz powszechniejszy i powoduje istotne zmiany w funkcjonowaniu zarówno przedsiębiorstw, jak i gospodarstw domowych. Według Castellsa (2007: 86): „Nowe technologie informacyjne, zmieniające charakter procesów przetwarzania informacji, wpływają na wszystkie sfery działalności człowieka i umożliwiają ustanawianie nieograniczonych powiązań zarówno między różnymi sferami, jak i między elementami oraz podmiotami takich działalności. Wyłania się usieciowiona gospodarka głębokich współzależności, która w coraz większym stopniu potrafi wykorzystać swój postęp w sferze techniki, wiedzy i zarządzania”.

Nowe działy produkcyjne i usługowe nowoczesnej gospodarki wykorzystują technologie informacyjno-komunikacyjne. Technologie ICT umożliwiają również produkcję nowych lub znacznie ulepszonych produktów w tradycyjnych branżach przemysłowych, a w odniesieniu do usług prowadzą do modyfikacji i usprawniania różnych ich typów, np.: edukacyjnych, finansowych, medycznych i administracyjnych.

Rozwój technik informacyjno-telekomunikacyjnych prowadzi także do zasadniczych zmian w życiu społeczeństw. Wraz z upowszechnieniem się ICT pojawiły się nowe możliwości zdobywania informacji, a także nauki, pracy, dokonywania zakupów czy spędzania czasu wolnego. Postęp w dziedzinie ICT sprzyja procesowi kształtowania się społeczeństwa informacyjnego (Dominiak, 2008).

Zastosowanie ICT w sferze usług doprowadziło do przemian właściwie w każdej ich dziedzinie. Duża część usług może być świadczona częściowo bądź całkowicie, opierając się jedynie na sieci teleinformatycznej. Upowszechnienie się internetu wywołało

duże zmiany w świadczeniu usług handlowych. Powstały nowe ścieżki dystrybucji w postaci sieci internetowej, które sprzyjają zwiększaniu się rynków zbytu oraz umożliwiają znaczną obniżkę kosztów działalności gospodarczej. Internet odgrywa ważną rolę w bankowości, ubezpieczeniach, ale także w doradztwie, księgowości i innych usługach dla biznesu. Rozwój ICT spowodował też przemiany w sferze edukacji i administracji. Impulsem dla rozwoju zdalnego nauczania stały się interaktywne techniki dostępu do zasobów informacyjnych internetu i multimedia. Te same narzędzia i technologie umożliwiają automatyzację rutynowych czynności z zakresu administracji publicznej, bez konieczności osobistego kontaktu urzędnika i petenta (Werner, 2003). Coraz większe znaczenie internet ma również w medycynie, zapewniając zarówno dostęp do informacji, jak i zdalne diagnozowanie oraz konsultacje medyczne (Dominiak, 2008).

Rozwój ICT umożliwił najważniejszą innowację w zakresie form świadczenia usług – rozwój usług elektronicznych. Usługi elektroniczne (e-usługi) to rodzaj usług, które świadczone są za pomocą technologii informacyjno-telekomunikacyjnych, przy wykorzystaniu takich urządzeń, jak komputer czy telefon komórkowy, oraz przy użyciu sieci internet. Technika elektroniczna umożliwia realizację świadczenia usługi bez konieczności bezpośredniego kontaktu między usługodawcą a klientem, co prowadzi do znacznego ograniczenia roli odległości geograficznej w procesie świadczenia usług.

Efektom zastosowania technologii informatyczno-telekomunikacyjnych w sferze usług są korzyści zarówno dla firm, jak i dla odbiorców indywidualnych. Rozwój usług elektronicznych umożliwia rozszerzanie rynków zbytu, obniżenie kosztów działalności gospodarczej, co prowadzi z kolei do zwiększenia zysku. Korzyści dla odbiorców indywidualnych związane są ze zwiększeniem dostępności usług i produktów, większą możliwością wyboru produktów i usług, dostępem do informacji oraz oszczędnością czasu. Wiele z tych korzyści ma charakter jakościowy, np. poprawienie jakości obsługi, wygoda klientów, łatwość dostępu do informacji (Goliński, 2004).

Głównym celem artykułu jest analiza stopnia wykorzystania usług elektronicznych przez gospodarstwa domowe i przedsiębiorstwa na terenie województwa wielkopolskiego. Analiza ta została oparta na wynikach badań ankietowych przeprowadzonych na próbie przedsiębiorstw i gospodarstw domowych, które dotyczyły rodzajów wykorzystywanych usług elektronicznych, częstotliwości i motywów ich wykorzystania, a także barier ograniczających to korzystanie. Badanie zostało przeprowadzone w 2014 roku na próbie 508 przedsiębiorstw oraz 656 gospodarstw domowych.

USTALENIA TERMINOLOGICZNE

Najprościej usługi elektroniczne są definiowane w literaturze jako usługi dostarczane poprzez sieć (Rust, Kannan; 2003). Rust (2004) wskazuje, że współczesny rozwój technologiczny daje usługodawcom nowe narzędzia i możliwości w tym zakresie. W polskiej literaturze przedmiotu usługi elektroniczne najczęściej definiuje się jako nową formę świadczenia usług przy wykorzystaniu internetu, na indywidualne żądanie usługobiorcy, bez jednoczesnej obecności stron w tej samej lokalizacji (Dominiak, 2008; Dąbrowska, Janoś-Kresło, Wódkowski, 2009; Chomiczewski, 2011; Szczukočka, 2011; Wolny, 2013).

Kluczowym elementem wszystkich definicji usług elektronicznych jest to, że są one świadczone przy wykorzystaniu sieci internetowej i sprzętu komputerowego (komputer, laptop, notebook) lub sprzętu mobilnego (tablet, smartfon itp.). Najczęściej nie jest to zupełnie nowy rodzaj usług, ale nowy sposób świadczenia tradycyjnych usług (Dominiak, 2008).

W ustawie o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz.U. nr 144 z 2002 r., poz. 1204) usługi elektroniczne definiowane są jako: „wykonanie usługi świadczonej bez jednoczesnej obecności stron (na odległość), poprzez przekaz danych na indywidualne żądanie usługobiorcy, przesyłanej i otrzymywanej za pomocą urządzeń do elektronicznego przetwarzania, włącznie z kompresją cyfrową, i przechowywania danych, która jest w całości nadawana, odbierana lub transmitowana za pomocą sieci telekomunikacyjnej”.

Tab. 1. Porównanie cech produktu, usługi tradycyjnej i elektronicznej

Produkt	Usługa elektroniczna	Usługa tradycyjna
materialny charakter	niematerialny charakter, ale wykorzystuje materialne media	niematerialny charakter
rozdzielność produkcji i konsumpcji	rozdzielność produkcji i konsumpcji	nierozdzielność produkcji i konsumpcji
możliwość opatentowania	prawa autorskie	brak możliwości opatentowania
brak możliwości kopiowania	istnieje możliwość kopiowania	brak możliwości kopiowania
użycie jest jednoznaczne z konsumpcją	użycie nie jest jednoznaczne z konsumpcją	użycie jest jednoznaczne z konsumpcją
łatwość wyceny	trudna do wyceny	trudna do wyceny

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Hofacker, Goldsmith, Swilley, Bridges (2007)

Usługi elektroniczne różnią się więc od usług tradycyjnych. Hofacker, Goldsmith, Swilley i Bridges (2007), rozpatrując różnice pomiędzy usługami tradycyjnymi i elektronicznymi, brali pod uwagę najczęściej wymieniane cechy usług: niematerialność, niejednorodność, nierozdzielność produkcji i konsumpcji oraz nietrwałość (nie mogą być magazynowane, odsprzedawane). W swojej pracy sytuują oni usługi elektroniczne pomiędzy usługami tradycyjnymi a dobrami materialnymi. Niektóre cechy usług elektronicznych bardziej upodabniają je bowiem do dóbr materialnych niż do tradycyjnie pojmowanej działalności usługowej.

Podobnie jak w przypadku produktów materialnych, także w e-usługach możliwe jest rozdzielenie procesów produkcji i konsumpcji (co jest niemożliwe w przypadku usług tradycyjnych). Podobnie sytuacja wygląda w odniesieniu do ochrony praw autorskich i ochrony patentowej. Jest ona możliwa jedynie w przypadku dóbr i usług elektronicznych. Niematerialność jest co prawda domeną obu rodzajów usług, jednakże w procesie świadczenia usług elektronicznych niezbędne jest zastosowanie materialnych „mediów”. Usługi elektroniczne są także bardziej homogeniczne. Ta jednorodność wynika z faktu standaryzacji i zautomatyzowania świadczenia e-usług, mniejszego nakładu pracy człowieka, a co za tym idzie, także mniejszego ryzyka błędu. Usługa elektroniczna charakteryzuje się też mniejszym stopniem nietrwałości. Oprogramowanie

Tab. 2. Charakterystyka wybranych usług elektronicznych

Usługa	Charakterystyka
elektroniczna administracja (e-government)	świadczenie usług dla obywateli oraz dostarczanie informacji publicznych za pomocą sieci internet, poprzez zdalny dostęp do różnego rodzaju aktów prawnych, informacji, m.in. na temat realizowanych przetargów czy inwestycji, oraz poprzez elektroniczną wymianę korespondencji, możliwość pobierania formularzy i ich odsyłania
handel elektroniczny (e-commerce)	obejmuje kupno oraz sprzedaż towarów i usług w internecie, przekazywanie zamówień i potwierdzeń oraz obsługę płatności bezgotówkowych; najczęściej spotykaną formą e-commerce są sklepy internetowe
elektroniczna (zdalna) edukacja (e-learning)	nowoczesna forma edukacji oparta na technologiach informacyjnych, nauczanie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i internetu, oznacza wspomaganie dydaktyki za pomocą komputerów i sieci internet; pozwala na ukończenie kursu, szkolenia, studiów oraz wspiera tradycyjny proces nauczania
usługi medyczne na odległość (zdalna medycyna) (e-health)	to działania obejmujące profilaktykę zdrowotną oraz usługi zwiększające dostęp do opieki zdrowotnej, podnoszące jej jakość i efektywność, umożliwiające rejestracje na wizyty lekarskie, konsultacje medyczne i przeprowadzenie niektórych badań
elektroniczna bankowość (e-banking)	jest usługą oferowaną przez banki, która umożliwia klientowi dostęp do jego rachunku za pośrednictwem komputera i łączy telekomunikacyjnego. W zależności od banku i wykorzystywanego oprogramowania może ona pozwalać jedynie na wgląd w stan konta i ewentualne uzyskanie ogólnych informacji na temat usług banku lub również na dokonywanie operacji na rachunkach, takich jak przelewy czy zakładanie lokat
elektroniczny marketing (e-marketing)	polega na wykorzystywaniu internetu w celu promocji produktów lub usług za pomocą takich form przekazu, jak np.: wiadomości e-mail, banery reklamowe, promocyjne strony WWW, biuletyny elektroniczne i inne

Źródło: opracowanie własne

może być wielokrotnie wykorzystywane bez zużywania się i, co więcej, przekazywane do wykorzystania innym użytkownikom (tab. 1).

Usługi elektroniczne najczęściej klasyfikowane są za względu na odbiorcę lub rodzaj świadczonych usług (Dominiak, 2008). Ze względu na odbiorcę usługi elektroniczne można podzielić na usługi dla przedsiębiorstw oraz usługi dla odbiorców indywidualnych. Ze względu na rodzaj świadczonych usług wyróżnia się najczęściej:

- elektroniczną administrację (e-government),
- handel elektroniczny (e-commerce),
- elektroniczną edukację (e-learning),
- usługi medyczne na odległość (e-health),
- elektroniczną bankowość (e-banking),
- elektroniczny marketing (e-marketing),
- elektroniczne ubezpieczenia,
- elektroniczną księgowość.

Tab. 3. Wybrane prace dotyczące usług elektronicznych

Nowe formy świadczenia usług – usługi elektroniczne	
Prace teoretyczne	
Relich (2010)	Uwarunkowania rozwoju usług elektronicznych
Sasak (2010)	Rola usług elektronicznych w rozwoju nowoczesnej gospodarki
Dominiak (2008, 2011)	Zróżnicowanie poziomu rozwoju usług elektronicznych
Rust, Kannan (2003), Jarvinen, Lehtinen (2004), Hofacker, Goldsmith, Swilley, Bridges (2007), Scupola, Henten, Nicolajsen (2009), Wolny (2013)	Koncepcja usług elektronicznych.
Prace empiryczne	
Kaczmarek-Śliwińska (2004), Jaros (2005), Chmielarz (2007), Minkowski, Motek, Perdał (2009), Taraszkiewicz (2010), Drobiazgiewicz (2011)	Poziom rozwoju i funkcjonowanie usług elektronicznej administracji (e-government)
Księżopolski, Kotulski (2004)	Poziom i perspektywy rozwoju handlu elektronicznego (e-commerce)
Szczeń, Jakubiec (2002), Polasik (2007), Weltrowska-Jęch (2009)	Rynek bankowości elektronicznej

Źródło: opracowanie własne

Charakterystyka wybranych rodzajów usług elektronicznych znajduje się w tab. 2.

Podobna klasyfikacja usług elektronicznych występuje m.in. w pracach Wolnego (2013), Batko, Billewicz (2013), Dąbrowskiej, Janoś-Kresło i Wódkowskiego (2009). W klasyfikacjach tych dodaje się także: e-komunikację (możliwość rozmów i wymiany korespondencji poprzez komunikatory typu Skype, Gadu-Gadu oraz pocztę elektroniczną), e-pracę (telepraca), e-turystykę, e-kulturę.

Interesującą próbą zestawienia usług tradycyjnych i elektronicznych są klasyfikacje Hofackera, Goldsmitha, Swilley i Bridges (2007) oraz Wolnego (2013). Hofacker, Goldsmith, Swilley i Bridges (2007) proponują klasyfikację usług elektronicznych w relacji do usług tradycyjnych, wyróżniając trzy istniejące typy usług elektronicznych:

- uzupełniające istniejące tradycyjne usługi (np. śledzenie przez internet paczek dostarczanych przez firmy kurierskie, wybór miejsc na pokładach samolotów),
- substytuty istniejących tradycyjnych usług (np. wypożyczalnie filmów),
- unikalne nowe usługi, które nie mogłyby funkcjonować poza siecią (gry sieciowe, Google Maps z możliwościami m.in. obserwacji natężenia ruchu).

Wolny (2013) wyróżnia natomiast następujące typy oferowanych na rynku usług tradycyjnych i e-usług:

- usługi świadczone tylko online (gry sieciowe),
- usługi świadczone zarówno online, jak i w tradycyjny sposób (handel),
- usługi świadczone tradycyjnie, ale informacja o nich odbywa się online (rezerwacja, zakup biletu).

Literatura dotycząca usług elektronicznych obejmuje głównie prace analizujące usługi elektroniczne w wąskim zakresie, dotyczące wybranych rodzajów e-usług (np. dotyczące wykorzystania e-learningu w przedsiębiorstwach czy szkołach wyższych).

Publikowane raporty dotyczą głównie wykorzystania handlu elektronicznego (E-commerce w Polsce Gemiusa). Brakuje kompleksowych badań dotyczących wykorzystywania usług elektronicznych przez przedsiębiorstwa i gospodarstwa domowe i jego zróżnicowania w skali regionalnej. Wybrane prace w literaturze przedmiotu w zakresie usług elektronicznych prezentuje tab. 3.

POZIOM WYKORZYSTANIA USŁUG ELEKTRONICZNYCH W POLSCE NA TLE INNYCH PAŃSTW EUROPEJSKICH

Polska należy do krajów o stosunkowo niskim poziomie dostępności internetu w porównaniu z innymi krajami europejskimi, zarówno w przypadku gospodarstw domowych, jak i przedsiębiorstw. W odniesieniu do gospodarstw domowych, według danych GUS w 2015 roku, dostęp do internetu deklarowało 75,8%. Większą dostępnością sieci cechowały się gospodarstwa domowe z dużych miast (81,2%), mniejszą – z terenów wiejskich (72%). W przypadku przedsiębiorstw – według danych GUS w 2015 roku dostęp do sieci internetowej miało 93% przedsiębiorstw.

Podobnie sytuacja kształtuje się w odniesieniu do poziomu wykorzystania e-usług. Wskaźnik osób robiących zakupy przez internet (w ciągu 3 miesięcy poprzedzających badanie) wynosił w 2014 roku w krajach UE średnio 41% (ogółu badanych). Kraje UE charakteryzowały się jednak dużym zróżnicowaniem w zakresie korzystania z handlu elektronicznego. Największy odsetek respondentów dokonywał zakupów przez internet w państwach skandynawskich: Danii, Norwegii, Szwecji, oraz w Niemczech i Wielkiej Brytanii (powyżej 60% respondentów). Nieco mniejszą wartością wskaźnika cechowały się Holandia, Finlandia i Luksemburg. Wartości powyżej średniej unijnej odnotowano także we Francji, Austrii, Irlandii, Belgii.

Zdecydowanie mniej powszechne jest wykorzystanie e-handlu w krajach Europy Południowej i Środkowo-Wschodniej, w tym Polski (11–40%). Najniższe wartości przyjął wskaźnik w Bułgarii i Rumunii (poniżej 10%). O ile jednak w przypadku państw Europy Południowej wynika to raczej ze stylu życia i preferowania kontaktów bezpośrednich w realizacji usług, o tyle w państwach Europy Środkowo-Wschodniej jest raczej rezultatem zacofania technologicznego.

Handel elektroniczny należy do najdynamiczniej rozwijających się rodzajów usług elektronicznych. Według danych Eurostat, w ostatnich latach nastąpił zdecydowany wzrost odsetka osób kupujących przez internet, z 18% w 2005 roku do 41% w 2014 roku. W przypadku Polski odsetek ten wzrósł z 5% do 24%.

Eurostat publikuje także dane dotyczące interakcji mieszkańców z władzami publicznymi (w ciągu 12 miesięcy poprzedzających badanie). Średnia wartość tego wskaźnika w UE wynosiła w 2014 roku 47%. Ponownie najwyższe wartości odnotowano w krajach Europy Północnej i Zachodniej. Najwyższymi wartościami wskaźnika cechowały się Dania, Szwecja, Norwegia, Finlandia (powyżej 80% respondentów). Z kolei najniższy odsetek osób korzystających z usług e-administracji wystąpił w Rumunii (10%) oraz Bułgarii, Polsce (27%) i we Włoszech.

Sytuacja w zakresie korzystania z usług elektronicznych przez przedsiębiorstwa w UE kształtowała się podobnie (tab. 4).

Tab. 4. Odsetek przedsiębiorstw kontaktujących się z administracją publiczną przez internet w 2013 roku

Odsetek przedsiębiorstw korzystających z e-administracji		Odsetek przedsiębiorstw dokonujących zamówień przez internet	
Odsetek przedsiębiorstw	Kraje	Odsetek przedsiębiorstw	Kraje
powyżej 95%	Estonia, Finlandia, Islandia, Szwecja, Dania, Francja, Irlandia	powyżej 25%	Islandia, Norwegia, Dania
85–90%	Czechy, Słowenia, Słowacja, Łotwa, Austria, Wielka Brytania	20–25%	Szwecja, Wielka Brytania, Irlandia, Francja, Belgia, Austria Niemcy, Holandia
85–90%	Polska, Belgia, Holandia, Luksemburg	16–19%	Hiszpania, Portugalia, Słowenia, Francja, Austria
poniżej 85%	Włochy, Grecja, Hiszpania, Bułgaria, Rumunia, Węgry	10–15%	Cypr, Polska, Węgry, Słowacja, Estonia
		poniżej 10%	Grecja, Włochy, Rumunia, Bułgaria, Łotwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu

POZIOM ROZWOJU E-USŁUG W WIELKOPOLSCE

Dostęp do internetu zarówno w gospodarstwach domowych, jak i przedsiębiorstwach charakteryzował się zróżnicowaniem regionalnym. Najniższym odsetkiem przedsiębiorstw posiadających dostęp do internetu cechowało się województwo świętokrzyskie (90,6%), najwyższy odnotowano w województwie dolnośląskim (95%). Województwo wielkopolskie znalazło się wśród województw z nieco powyżej przeciętnymi wartościami tego wskaźnika (93,8%).

W odniesieniu do branż, zarówno w Polsce, jak i w województwie wielkopolskim, najczęściej dostępem do sieci charakteryzowały się przedsiębiorstwa branży komputerowej, informatycznej, sektora ICT (ponad 99%). Nieco mniejszy udział przedsiębiorstw z dostępem do internetu odnotowano w przypadku firm świadczących usługi dla biznesu (działalność profesjonalna, naukowa i techniczna, obsługa nieruchomości – około 97%) i usługi transportowe (96%). Najniższym odsetkiem cechowały się przedsiębiorstwa branży gastronomicznej i hotelarskiej (87,6%).

Przedsiębiorstwa prowadzące handel za pośrednictwem sieci komputerowych częściej dokonywały zakupów niż sprzedaży. W województwie wielkopolskim odsetek przedsiębiorstw dokonujących zamówień przez internet wynosił 22,7% i był nieco niższy niż w całym kraju, gdzie wynosił 23,6%. Zdecydowanie najbardziej popularną e-usługą wśród przedsiębiorstw była e-administracja. W 2014 roku korzystało z niej aż 88% badanych przedsiębiorstw (w przynajmniej jednej z wymienionych aktywności: w zakresie pozyskiwania informacji, pobierania formularzy, odsyłania wypełnionych formularzy lub obsługi procedur administracyjnych całkowicie drogą elektroniczną) w Polsce i niemal 90% w Wielkopolsce.

Tab. 5. Odsetek przedsiębiorstw i gospodarstw domowych z dostępem do internetu i korzystających z usług elektronicznych (%)

	Dostęp do sieci internetowej		Korzystanie z internetu w kontaktach z administracją publiczną (w ciągu 12 miesięcy poprzedzających badanie)		Korzystanie z e-handlu - zakupy (w ciągu 3 miesięcy poprzedzających badanie)	
	gospodarstwa domowe	przedsiębiorstwa	gospodarstwa domowe	przedsiębiorstwa	gospodarstwa domowe	przedsiębiorstwa
Polska	73,8	93,1	26,9	88,0	24,5	23,6
Wielkopolska	77,8	93,8	20,7	89,8	22,5	22,7

Źródło: dane GUS

WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH

Badania prowadzone przez GUS dotyczące korzystania z e-usług nie dają odpowiedzi na pytanie o popularność korzystania z różnych ich rodzajów, na temat czynników wpływających na decyzję korzystania z tych usług, barier, a także częstotliwości ich wykorzystywania. Badanie przeprowadzone w ramach prac nad artykułem stanowi więc pewne uzupełnienie i uszczegółowienie informacji publikowanych przez GUS. Badana próba wynosiła 508 przedsiębiorstw i 656 gospodarstw domowych zlokalizowanych na obszarze województwa wielkopolskiego.

Ponieważ badania prowadzone w tym zakresie (m.in. przez GUS) dowodzą, że dostępność internetu i – co za tym idzie – wykorzystanie usług elektronicznych są zależne m.in. od poziomu urbanizacji i wielkości zamieszkiwanego ośrodka oraz poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, wybrano próbę warstwową, uwzględniając wymienione kryteria. Badanie przeprowadzono w 2015 roku w Poznaniu i aglomeracji poznańskiej (jednostka reprezentująca duże miasta), w Koninie (miasto średniej wielkości, mające status miasta na prawach powiatu) oraz w mniejszych ośrodkach na terenie powiatów: wągrowieckiego, obornickiego, konińskiego, poznańskiego.

Struktura próby respondentów według płci, wieku i wykształcenia nawiązuje do struktury populacji generalnej. Występująca nadreprezentacja osób młodszych wynika z faktu odmowy wzięcia udziału w badaniu osób reprezentujących najstarszą grupę wiekową. Podobną procedurę zastosowano w przypadku doboru próby przedsiębiorstw. Struktura próby nawiązuje do struktury populacji, choć występuje tu nadreprezentacja przedsiębiorstw usługowych (przede wszystkim handlowych), co także związane jest z odmową udziału w badaniach firm produkcyjnych.

GOSPODARSTWA DOMOWE

Niemal 80% badanych gospodarstw domowych posiada dostęp do internetu. Odsetek respondentów deklarujących korzystanie z sieci internetowej był nawet wyższy i wynosił 82%. Respondenci, którzy nie posiadali dostępu do internetu w domu, korzystali z niego w miejscu pracy, szkole lub miejscach publicznych (np. restauracjach, kawiarniach).

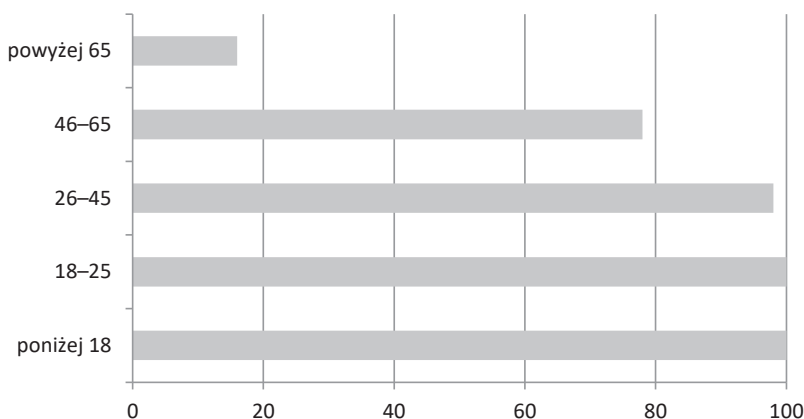
Odsetek respondentów wykorzystujących internet był zróżnicowany ze względu na wiek. Wszyscy respondenci poniżej 25 lat i niemal wszyscy poniżej 45 roku życia (98%) korzystali z internetu. Odsetek osób w wieku 46–65 lat korzystających z sieci wynosił 78%, a w najstarszej grupie wiekowej – 16% (ryc. 1).

Nieco większy udział osób korzystających z internetu w porównaniu z badaniami prowadzonymi przez Główny Urząd Statystyczny wynikać może ze wspomnianej wcześniej nadreprezentacji respondentów z młodszych grup wiekowych, którzy zdecydowanie częściej korzystają z internetu.

Wśród usług elektronicznych respondenci najczęściej korzystali z usług bankowych (75%) i handlowych (56%). Nieco mniejszy odsetek respondentów deklarował korzystanie z usług elektronicznej administracji (35%) oraz elektronicznych usług medycznych. Pozostałe rodzaje usług cieszyły się zdecydowanie mniejszą popularnością (ryc. 2).

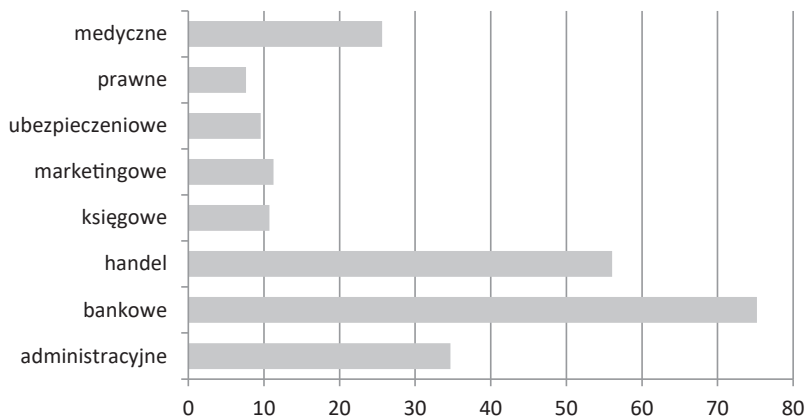
Z usług elektronicznej bankowości korzystano głównie w zakresie obsługi i sprawdzania stanu konta i dokonywania przelewów, zdecydowanie rzadziej do zakupu różnych produktów finansowych, zakładania lokat itp. Usługi elektronicznej administracji związane były głównie z zasięgnięciem informacji o lokalizacji, godzinach urzędowania oraz prowadzonych procedurach (40%). Około 30% respondentów korzystało z zamieszczonych na stronach internetowych urzędów formularzy, ale nieliczni odsyłali je wypełnione (co zresztą wynika nie tyle z braku chęci, ile z braku takich możliwości po stronie urzędu).

Ryc. 1. Struktura korzystających z internetu według wieku



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ryc. 2. Rodzaje wykorzystywanych usług elektronicznych



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ryc. 3. Powody korzystania z usług elektronicznych

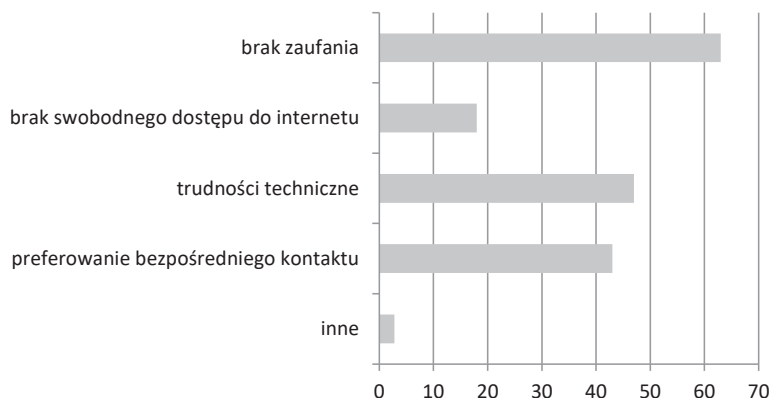


Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W zakresie elektronicznej edukacji 38% badanych korzystało z różnego rodzaju materiałów dydaktycznych zamieszczonych w sieci, a 10% odbyło internetowe kursy i szkolenia. Natomiast w zakresie medycznych usług elektronicznych najczęściej korzystano z informacji na temat lokalizacji, godzin przyjmowania lekarzy (29%) oraz umawiania się na wizytę (17%). Jedynie 9% konsultowało się przez internet w zakresie doraźnej pomocy medycznej.

Najczęściej wymienianymi powodami korzystania z usług elektronicznych były: oszczędność czasu (67%), na który zwracali uwagę szczególnie młodzi respondenci, a także brak konieczności wychodzenia z domu (42%) i możliwość realizacji usług o każdej porze (30%) (ryc. 3). Wśród głównych barier korzystania z internetu wymieniano przede wszystkim brak zaufania do takiej formy realizacji usług (63%) oraz

Ryc. 4. Bariery korzystania z usług elektronicznych



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

trudności techniczne (47%). Te ostatnie najczęściej deklarowane były przez respondentów z najstarszej grupy wiekowej (ryc. 4). W przypadku niemal 44% badanych osób istotną barierę stanowiło preferowanie bezpośrednich kontaktów przy realizacji usług, a 18% jako barierę wymieniło brak swobodnego dostępu do internetu.

Jeśli chodzi o częstotliwość korzystania z usług elektronicznych, to najczęściej respondenci korzystali z elektronicznej bankowości. 11% badanych korzystało z e-bankowości codziennie, a dalsze 30% kilka razy w tygodniu. Rzadziej respondenci korzystali z handlu elektronicznego. W tym przypadku najczęściej deklarowaną odpowiedzią była odpowiedź: „raz w miesiącu” (27%). Jeszcze rzadziej, w zależności od potrzeb, korzystano z elektronicznej administracji i medycyny.

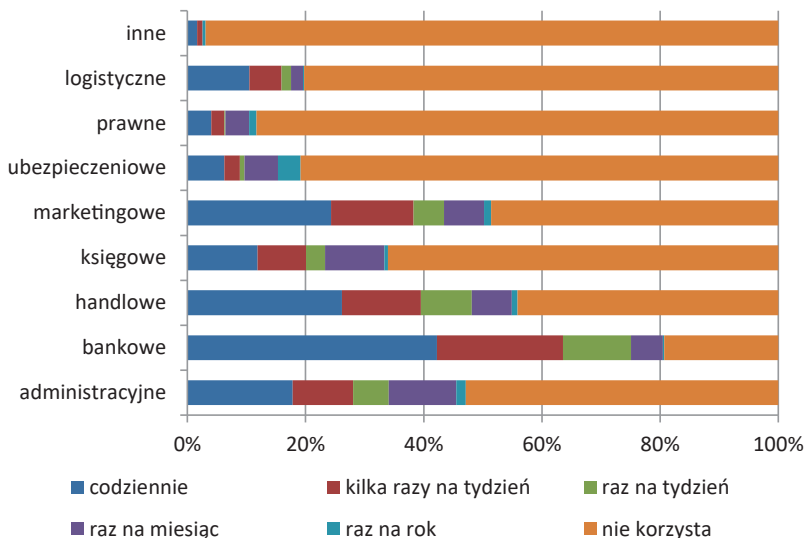
PRZEDSIĘBIORSTWA

Zdecydowana większość badanych przedsiębiorstw (90%) zadeklarowała wykorzystywanie sprzętu komputerowego i sieci internetowej. Brak komputerów i dostępu do sieci internetowej dotyczył głównie małych firm zatrudniających mniej niż dziewięć osób z branży handlowej i gastronomicznej.

W zakresie usług elektronicznych firmy korzystały głównie z usług bankowych (80%), handlowych (58%) i marketingowych (56%). Nieco niższym poziomem wykorzystania cechowały się usługi administracyjne (48%) i księgowość (36%). Najczęściej firmy korzystały z usług bankowości elektronicznej. Ponad 40% firm korzystało z tych usług codziennie, a dalsze 20% kilka razy w tygodniu. Około 30% badanych przedsiębiorstw codziennie korzystało też z elektronicznych usług handlowych i marketingowych. Zdecydowanie rzadziej wykorzystywanymi usługami były e-administracja i e-księgowość (głównie raz w miesiącu lub rzadziej) (ryc. 5).

Przyczyny korzystania z usług elektronicznych są w przypadku przedsiębiorstw podobne jak w przypadku mieszkańców. Firmy wskazywały na oszczędność czasu

Ryc. 5. Rodzaj i częstotliwość wykorzystywanych usług elektronicznych



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

(82% korzystających z usług elektronicznych), wygodę (81%), możliwość realizacji usługi o każdej porze (66%) i niższe koszty (60%). Około 36% badanych firm widzi potrzebę zwiększenia zakresu korzystania z usług elektronicznych, przede wszystkim w zakresie usług handlowych i marketingowych.

PODSUMOWANIE

Przeprowadzona w artykule analiza prowadzi do następujących wniosków:

- Zdecydowana większość respondentów, zarówno gospodarstw domowych (80%), jak i firm (90%), posiada dostęp do internetu i korzysta z niego.
- Najczęściej wykorzystywanymi usługami elektronicznymi są usługi bankowe. Korzystało z nich aż 75% badanych mieszkańców i ponad 80% badanych firm, przede wszystkim w zakresie sprawdzania stanu konta, dokonywania przelewów i płatności w sklepach internetowych.
- Nieco mniejszym zainteresowaniem cieszyły się elektroniczne usługi handlowe i edukacyjne, administracyjne oraz medyczne – w przypadku gospodarstw domowych, i marketingowe – w przypadku firm.
- Głównymi czynnikami wpływającymi na korzystanie z usług elektronicznych, zarówno w przypadku mieszkańców, jak i przedsiębiorstw, są przede wszystkim: oszczędność czasu, oszczędność kosztów i wygoda, a także elastyczny czas realizacji usług.
- Podstawowymi barierami w korzystaniu z usług elektronicznych są: brak zaufania do takiej formy realizacji usług (60% respondentów), trudności techniczne (powyżej 40% respondentów) i preferowanie kontaktów bezpośrednich.

- Usługami elektronicznymi, z których najwcześniej zaczęli korzystać mieszkańcy, były usługi bankowe i handlowe (aż połowa ich użytkowników korzysta z nich od ponad pięciu lat). Nieco później zaczęto korzystać z elektronicznych usług administracyjnych oraz medycznych. W przypadku przedsiębiorstw również najszybciej wykorzystywanymi usługami elektronicznymi były usługi bankowe, a też marketingowe, nieco później – handlowe i administracyjne. Zauważalne jest także coraz większe zainteresowanie elektronicznymi usługami edukacyjnymi (zarówno w przypadku osób, jak i firm).
- Jeśli chodzi o częstotliwość korzystania z usług elektronicznych, najczęściej respondenci korzystają z usług bankowych – nawet 11% korzysta z nich codziennie, a kolejne 30% kilka razy w tygodniu. Zdecydowanie rzadziej respondenci korzystają z usług handlowych (odpowiednio 3 i 11%). Przedsiębiorstwa znacznie częściej korzystały z usług elektronicznych – najczęściej z bankowości (ponad 40% korzysta z niej codziennie) i usług handlowych (30%). Firmy często korzystają także z elektronicznych usług marketingowych.

Literatura

References

- Batko, K., Billewicz, G. (2013). E-usługi w biznesie i administracji publicznej. W: B. Kos (red.). *Studia Ekonomiczne / Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach*, 136, 47–63.
- Castells, M. (2007). *Spółeczeństwo sieci*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Chmielarz, W. (2007). *Systemy biznesu elektronicznego*. Warszawa: Difin.
- Chomiczewski, W., Kłafkowska-Waśniowska, K., Lubasz, D., Namysłowska, M. (2011). *Świadczenie usług drogą elektroniczną oraz dostęp warunkowy. Komentarz do ustaw*. Warszawa: LexisNexis.
- Dąbrowska, A., Janoś-Kresło, M., Wódkowski, A. (2009). *E-usługi a społeczeństwo informacyjne*. Warszawa: Difin.
- Dominiak, J. (2008). Poziom rozwoju usług elektronicznych w Polsce na tle państw Unii Europejskiej. W: J. Dominiak (red.). *Przemiany w sferze usług w Polsce*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe, 9–28.
- Dominiak, J. (2011). Level of development of electronic services in Poland compared with European Union. *Quaestiones Geographicae*, 30(2), 57–70.
- Drobizgiewicz, J. (2011). Stan rozwoju usług e-administracji w Polsce. *Zeszyty Naukowe. Studia Informatica*, 28, 411–420.
- Goliński, M. (2004). Społeczeństwo informacyjne – problemy definicyjne i problemy pomiaru. W: H.L. Haber (red.). *Polskie doświadczenia w kształtowaniu społeczeństwa informacyjnego: dylematy cywilizacyjno-kulturowe*. Materiały ogólnopolskiej konferencji naukowej w Krakowie. Pozyskano z <http://winntbg.bg.agh.edu.pl/skrypty/0037/cz0-r11.html>
- Hofacker, C.F., Goldsmith, R.G., Swilley, E. i Bridges, E. (2007). E-Services: A Synthesis and Research Agenda. *Journal of Value Chain Management*, 1(1/2), 13–44.
- Jaros, I. (2005). E-government. Administracja publiczna w społeczeństwie informacyjnym – wprowadzenie teoretyczne. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Organizacja i Zarządzanie*, 31, 25–35
- Jarvinen, R., Lehtinen, U. (2004). *Services, e-Services and e-Service Innovations – Combination of Theoretical and Practical Knowledge. Frontiers of E-business Research*. Tampere: University of Technology and University of Tampere.

- Kaczmarek-Śliwińska, M. (2004). Stan e-government w Polsce. *E-mentor*, 5(7). Pozyskano z <http://www.e-mentor.edu.pl/artykul/index/numer/7/id/100>
- Księżopolski, B., Kotulski, Z. (2004). Zagrożenia procesów komunikacyjnych e-commerce oraz sposoby przeciwdziałania. W: J. Kisielnicki (red.). *Informatyka narzędziem współczesnego zarządzania*. Warszawa: Polsko-Japońska Wyższa Szkoła Technik Komputerowych.
- Minkowski, A., Motek, P., Perdał, R. (2009). *Poziom zaawansowania wielkopolskich urzędów gmin w zakresie informatyzacji i rozwoju elektronicznych usług publicznych*. Poznań: Wydawnictwo M-Druk.
- Polasik, M. (2007). *Bankowość elektroniczna. Istota – stan – perspektywy*. Warszawa: CeDeWu.
- Relich, M. (2010). Uwarunkowania wdrożenia e-biznesu w małych i średnich przedsiębiorstwach. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu*, 58, 111–118.
- Rust, R.T. (2004). The rise of e-service. *Journal of Marketing*, 68(1), 109–127.
- Rust, R. T., Kannan, P. K. (2002). *E-Service: New Directions in Theory and Practice*. New York: M.E. Sharpe, Inc.
- Rust, R.T., Kannan, P.K. (2003). E-service: A New Paradigm for Business in the Electronic Environment. *Communications of the ACM*, 46(6), 37–42.
- Sasak, J. (2010). Rola elektronicznych usług publicznych w budowie gospodarki opartej na wiedzy. W: A. Noworól (red.). *Jakość życia a procesy zarządzania rozwojem i funkcjonowaniem organizacji publicznych*. Kraków: Instytut Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Scupola, A., Henten, A., Nicolajsen, H.W. (2009). E-Services: Characteristics, Scope and Conceptual Strengths. *International Journal of E-Services and Mobile Applications*, 1(3), 1–16.
- Szczeń, M., Jakubiec, S. (2002). Elektroniczne usługi finansowe – charakterystyka rynku, wyzwania i inicjatywy regulacyjne. *Materiały i Studia*, 139.
- Szczukocka, A. (2011). Rozwój usług elektronicznych w Polsce. *Wiadomości Statystyczne* 56(11), 74–84.
- Taraszkiewicz, T. (2010). E-usługi w administracji publicznej na przykładzie samorządowej elektronicznej platformy informacyjnej w Gdańsku. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług*, 58, 417–425.
- Weltrowska-Jęch, J. (2009). Rozwój usług bankowości elektronicznej w Polsce. W: J. Dominiak (red.). *Przemiany w sferze usług w Polsce*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe, 65–76.
- Werner, P. (2003). *Geograficzne uwarunkowania rozwoju infrastruktury społeczeństwa informacyjnego w Polsce*. Warszawa: Uniwersytet Warszawski.
- Wolny, R. (2013). *Rynek e-usług w Polsce – funkcjonowanie i kierunki rozwoju*. Katowice: Uniwersytet Ekonomiczny.

Joanna Dominiak, doktor, adiunkt w zakładzie Analizy Regionalnej Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Zainteresowania naukowe koncentrują się wokół roli innowacyjności w kształtowaniu gospodarki opartej na wiedzy, wpływu otoczenia biznesu na rozwój regionów oraz przemian w strukturze usług.

Joanna Dominiak, Ph.D., an assistant professor in the Department of Regional Analysis in the Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management of Adam Mickiewicz University in Poznan. Her research interests revolve around the role of innovation in the development of the knowledge-based economy; the impact of the business environment on the development of regions; and changes in the structure of services.

Adres/address:

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Zakład Analizy Regionalnej
ul. Dziegielowa 27, 61-680 Poznań, Polska
e-mail: dominiak@amu.edu.pl

TADEUSZ BOCHEŃSKI

Uniwersytet Szczeciński, Polska • University of Szczecin, Poland

Powiązania kolei z przemysłem w Polsce w drugiej dekadzie XXI wieku

Links Between Railways and Industry in Poland in the Second Decade of the 21st century

Streszczenie: Celem pracy była analiza roli transportu kolejowego w obsłudze zakładów przemysłowych w Polsce oraz funkcjonowania branż przemysłowych prowadzących działalność na rzecz kolei. Analizy dokonano w podziale na sektory gospodarcze, wydzielone na podstawie głównej grupy towarowej przewożonej koleją między zakładami w obrębie danego sektora. Zbadano dostępność sieci kolejowej dla zakładów przemysłowych, uwzględniono koleje przemysłowe, bocznic kolejowe i towarowych przewoźników kolejowych. Zidentyfikowano ponad 1,5 tys. bocznic kolejowych oraz ponad 30 sieci kolei przemysłowych. Zestawiono strukturę sektorową użytkowników bocznic ze strukturą towarową kolejowych przewoźników towarowych. Ponadto zdefiniowano pojęcie „przemysłowy przewoźnik kolejowy”, których na polskim rynku kolejowym zidentyfikowano ponad 40. Istotne znaczenie mają przedsiębiorstwa produkcyjne i usługowe obsługujące kolej. Wydzielony odrębnie tzw. sektor kolejowy obejmował ok. 400 przedsiębiorstw różnych branż, w tym przemysł kolejowy, zarządców infrastruktury i przewoźników.

Abstract: The purpose of study was to analyse the role of rail transport in the use of industrial plants in Poland and functioning of industrial branches doing business for the benefit of the railways. The analysis was divided into sectors of the economy that have been separated on the basis of the main group of goods transported by rail between the individual industrial plants within the sector. The connection of industrial plants to the rail network was examined. It was assessed taking into account also industrial railways, railway sidings and freight rail operators. It has identified more than 1.5 thousand railway sidings users and more than 30 industrial rail networks. The sectorial structure of siding users was presented with the structure of goods rail freight services. Moreover it defined the term “industrial rail carrier”, of which over 40 were identified on the Polish railway market. Also important are manufacturing and service companies supporting railways. The identified “railway sector” included about 400 enterprises of different branches, including the railway industry, infrastructure managers and carrier operators.

Słowa kluczowe: bocznic kolejowe; koleje przemysłowe; logistyka; transport kolejowy

Keywords: industrial railways; logistics; rail transport; sidings

Otrzymano: 18 grudnia 2015

Received: 18 December 2015

Zaakceptowano: 15 lipca 2016

Accepted: 15 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Bocheński, T. (2016). Powiązania kolei z przemysłem w Polsce w drugiej dekadzie XXI wieku. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 50–64.

WSTĘP

Kolej stanowi ważny element w łańcuchach dostaw dla przemysłu. Polityka transportowa Unii Europejskiej powinna przyczynić się do ponownego wzrostu jej znaczenia również w Polsce. Celem pracy była analiza roli transportu kolejowego w obsłudze zakładów przemysłowych w Polsce oraz funkcjonowanie branż przemysłowych, prowadzących działalność na rzecz kolei. Uwzględniono zatem relacje przemysłu jako klienta kolei oraz relacje kolei jako klienta przemysłu. Punktem wyjścia badań było stworzenie bazy danych o użytkownikach bocznic kolejowych i sieciach kolei przemysłowych w Polsce.

Badania opierały się przede wszystkim na kwerendzie literatury i innych materiałów publikowanych przez instytucje rządowe oraz przedsiębiorstwa. Zebrane dane i informacje zostały uporządkowane i częściowo sklasyfikowane. Za pomocą metod kartograficznych zaprezentowano rozmieszczenie zakładów mających własne sieci kolei przemysłowych oraz pojedyncze linie i bocznice normalnotorowe o znacznej długości. Prezentowane dane pochodzą z lat 2010–2015.

W pracy przyjęto podział działalności gospodarczej ze względu na główną grupę towarów transportowanych na potrzeby poszczególnych zakładów przemysłowych. Wydzielono 10 sektorów gospodarczych. Każdy z nich obejmuje po kilka rodzajów działalności ujętych w różnych sekcjach i działach Polskiej Klasyfikacji Działalności. Oprócz zakładów produkcyjnych, poszczególne sektory obejmują przedsiębiorstwa świadczące usługi przeładunkowe i magazynowe. Podział ten ułatwia analizę obsługi transportowej poszczególnych gałęzi przemysłu.

Przeprowadzono badania dostępności kolei dla zakładów przemysłowych. Przeanalizowano dostępność infrastrukturalną, która jest najistotniejsza dla przewozów towarowych spośród różnych miar dostępności transportowej. Zidentyfikowano przedsiębiorstwa mające własne sieci kolei przemysłowej oraz użytkowników bocznic kolejowych.

Podstawę do identyfikacji użytkowników bocznic kolejowych stanowiły: wykaz torów dojazdowych do bocznic opublikowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) oraz mapa bocznic opublikowana przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK). Dane w nich zawarte były często nieprecyzyjne i nieaktualne, dlatego lista ta została zweryfikowana i uzupełniona. Wykorzystano w tym celu *Atlas linii kolejowych Polski 2010*, portal Google Maps oraz informacje publikowane na stronach internetowych poszczególnych przedsiębiorstw mających bocznic kolejowe. W efekcie opracowano obszerną bazę danych, zawierającą informacje o użytkownikach bocznic kolejowych w Polsce. Wyodrębniono i scharakteryzowano przemysł kolejowy, obejmujący zakłady prowadzące działalność na rzecz kolei w zakresie infrastruktury i taboru.

Ponadto zestawiono strukturę sektorową użytkowników bocznic wg grupy towarowej ze strukturą towarową kolejowych przewozów towarowych.

Kolejnym elementem badań była identyfikacja towarowych przewoźników kolejowych, ściśle powiązanych z zakładami przemysłowymi, w tym powstałych na skutek wydzielenia ze struktur zakładów produkcyjnych. Przewoźników kolejowych, wywodzących się z przemysłu i bezpośrednio z nim powiązanych, zidentyfikowano na podstawie listy przewoźników opublikowanej przez UTK (Wykaz licencjonowanych..., 2015) oraz informacji dotyczących historii i powiązań kapitałowych zamieszczanych przez poszczególne przedsiębiorstwa.

KOLEJE PRZEMYSŁOWE

Koleje przemysłowe to infrastruktura kolejowa, będąca własnością zakładów i przedsiębiorstw, służąca do obsługi transportowej zakładów przemysłowych (nie tylko macierzystych) za pomocą niezależnych od PKP, własnych linii kolejowych i własnego taboru (Ciechański, 2013). Część kolei przemysłowych miała status bocznic, a inne – linii kolejowych lub kolei technologicznych, wykorzystywanych wyłącznie w ruchu towarowym. Wśród kolei przemysłowych występujących w Polsce wyróżniamy koleje normalnotorowe i wąskotorowe.

Sieci kolei przemysłowych na terenie Polski wykorzystywane były w sektorach:

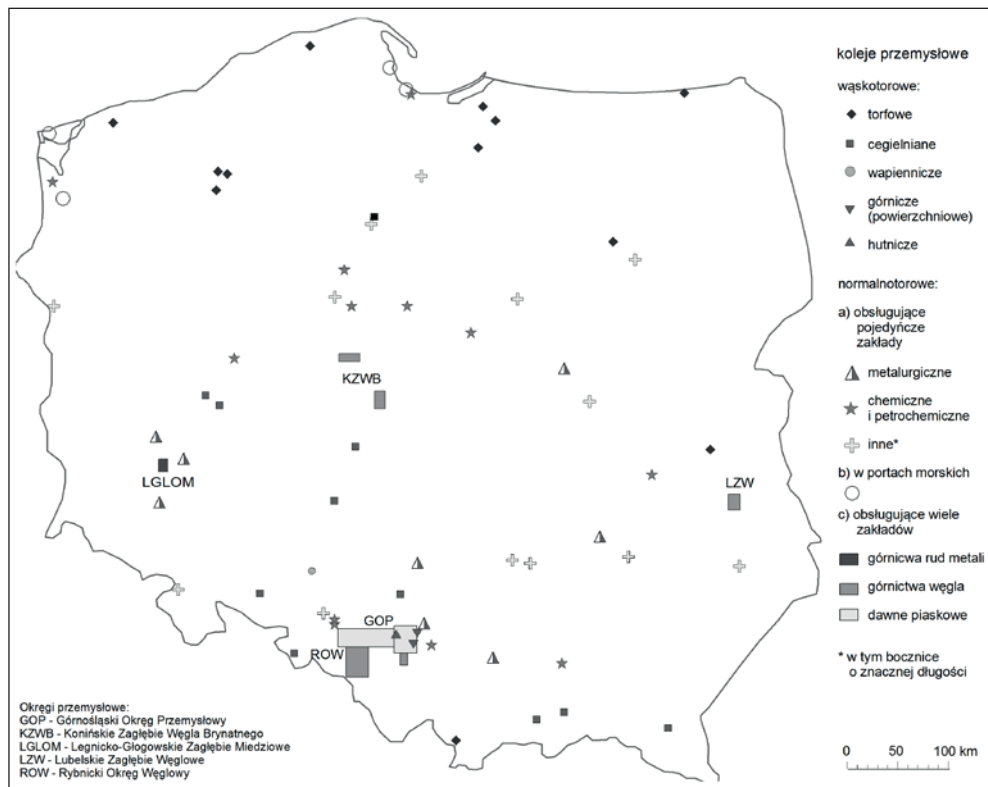
- energetycznym (górnictwo węgla kamiennego i brunatnego, zakłady koksownicze),
- metalurgicznym (dawne koleje górnictwa rud żelaza, zlikwidowane po zakończeniu eksploatacji; rozbudowana infrastruktura kolejowa na terenie zakładów hutniczych),
- rolno-spożywczym (koleje cukrownicze – zlikwidowane lub przekształcone na publiczne, funkcjonowały w Polsce do 2003 roku),
- drzewno-papierniczym (koleje leśne – zlikwidowane lub przekształcone na turystyczne),
- mineralno-budowlanym (koleje cegielniane i wapiennicze),
- chemicznym i paliwowym (rozbudowana infrastruktura kolejowa na terenie zakładów chemicznych i rafinerii),
- innych (np. koleje torfowe).

Najwięcej kolei przemysłowych było na Górnym Śląsku. Funkcjonowały tam koleje piaskowe, służące pierwotnie przede wszystkim do transportu piasku do podsypki w kopalniach, oraz górnicze – do wywozu węgla z poszczególnych kopalni.

Na początku XXI wieku w regionie tym nastąpił proces przekształceń kolei przemysłowych na linie użytku publicznego, który objął m.in. dawne koleje piaskowe. Jednak nadal linie te obsługiwały przede wszystkim kopalnie i energetykę węglową. Dalsze funkcjonowanie kolei przemysłowych i poprzemysłowych w rejonach wydobywania węgla kamiennego po zamknięciu kopalń będzie związane z eksploatacją złóż wtórnych – zwałowisk pogórnich (Gawor, Warcholik, Dolnicki, 2014) lub rozwojem parków przemysłowych, w których działalność prowadziłyby podmioty zainteresowane wykorzystaniem transportu kolejowego.

Sieciami kolejowymi na Śląsku operowało kilku zarządców infrastruktury, wywodzących się z przemysłu. Największym była Kopalnia Piasku Kotlarnia Linie Kolejowe Sp. z o.o., posiadająca ponad 120 km linii dawnych kolei piaskowych. Infra Silesia SA

Ryc. 1. Zakłady posiadające czynne koleje przemysłowe w Polsce w 2010 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Stankiewicz, Stiasny (2010); Ciechański (2013); Kruszewski (2014)

z siedzibą w Rybniku zarządzała ok. 100 km linii, CTL Maczki Bór Sp. z o.o. w Sosnowcu – ok. 50 km, Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o. – ok. 30 km (Taylor, Ciechański, 2010). Kilkukilometrowe odcinki posiadały niektóre kopalnie węgla kamiennego.

Na przełomie XX i XXI wieku widoczny był regres kolei przemysłowych w Polsce. W 2010 roku przemysłowe koleje wąskotorowe (najczęściej o rozstawie 600 mm) eksploatowano w 27 zakładach, a ich łączna długość wynosiła ok. 47 km (ryc. 1, tab. 1). Znaczenie kolei wąskotorowych poza zakładami torfowymi spadało i stopniowo ograniczano jej wykorzystanie, zastępując ją transportem taśmociągowym lub drogowym. W 2015 roku funkcjonowało już tylko 20 takich kolei, a długość eksploatowanych sieci spadła do ok. 40 km (tab. 1).

Zakłady torfowe skoncentrowane były głównie w północnej Polsce, w pasie pojezierzy i wysoczyzn morenowych (ryc. 1). Nie miały one dostępu do sieci kolejowych użytku publicznego, gdyż produkcja torfu nie powodowała zapotrzebowania na przewozy kolejowe produkowanych wyrobów, jak w przypadku innych gałęzi przemysłu, w których wykorzystywano koleje przemysłowe. Zastosowanie kolei w zakładach torfowych było podyktowane niestabilnym podłożem na torfowiskach – transport szynowy nie powoduje powstawania kolein i nadmiernego zapadania się szlaku. Sieci kolei

Tab. 1. Wąskotorowe koleje przemysłowe w Polsce w 2010 i 2015 roku

Rodzaj kolei ze względu na działalność zakładu przemysłowego	2010		2015	
	liczba sieci	długość (km)	liczba sieci	długość (km)
Razem	27	~47	20	~40
Torfowe	12	~30	12	~30
Cegielniane	11	~4	6	~2
Wapiennicze	1	4	0	0
Górniczne	2	8	2	8
Hutnicze	1	1	0	0

~ wielkość przybliżona

Źródło: opracowanie własne

torfowych miały długość od kilkuset metrów do kilku kilometrów, a każdy zakład posiadał własne zaplecze techniczne. Parametry techniczne linii pozwalały jedynie na przewozy z prędkością poniżej 10 km/godz. (Jankowski, 2008).

Najwięcej cegielni znajdowało się w Wielkopolsce (ryc. 1). Koleje cegielniane łączyły cegielnie z kopalniami gliny, a linie miały do 5 km długości. Do transportu używane były tzw. koleby. W wyniku zastępowania kolei transportem drogowym skracano linie, pozostawiając jedynie fragmenty na terenie cegielni, łączące plac, gdzie składowano glinę, z budynkiem, gdzie znajdowały się urządzenia do formowania cegły i piece do jej wypalania.

W przemyśle wapienniczym wykorzystywano najczęściej linie normalnotorowe, stanowiące bocznicę cementowni od linii PKP PLK. Służą one do transportu wapienia i innych komponentów oraz wywozu gotowego cementu. W Cementowni Odra w Opolu zastosowano kolej wąskotorową, która łączyła cementownię z pobliską kopalnią. Kolej ta działała do 2012 roku, kiedy została zastąpiona taśmociągiem. Natomiast pomiędzy Zakładem Górniczym Lafarge w Bielawach i cementownią Kujawy funkcjonowała normalnotorowa kolej przemysłowa o długości ok. 6 km. W innych zakładach korzystano z taśmociągów lub transportu samochodowego, a kolej wykorzystywano głównie do wywozu cementu (Cementownia Ożarów SA i Lafarge Cement Polska SA Cementownia Małogoszcz) lub do wywozu kruszyw i wapna (np. Nordkalk Sp. z o.o. Zakład w Miedziance).

Linie normalnotorowe służyły przede wszystkim do obsługi górnictwa węgla kamiennego i brunatnego, rud miedzi oraz w mniejszym stopniu do obsługi przemysłu wapienniczego (pojedyncze linie, traktowane najczęściej jako bocznicę). Ponadto rozbudowaną infrastrukturę kolejową posiadały duże zakłady przemysłowe, głównie kombinaty metalurgiczne i chemiczne, rafinerie, zakłady celulozowe oraz największe porty morskie. W sumie zidentyfikowano 58 sieci kolei normalnotorowych o łącznej długości ok. 936 km. Pod względem rozbudowania infrastruktury i zasięgu obsługi można wydzielić cztery typy normalnotorowych kolei przemysłowych (tab. 2).

Normalnotorowe sieci kolei przemysłowych wykorzystywano w Konińskim Zagłębiu Węgla Brunatnego. Funkcjonowały tam dwie odrębne sieci, należące do Zespołu Elektrowni Pątnów-Adamów-Konin (Kopalni Węgla Brunatnego Konin w Kleczewie o długości 34 km oraz Kopalni Węgla Brunatnego Adamów w Turku o długości 25 km).

Tab. 2. Normalnotorowe koleje przemysłowe w Polsce w 2010 roku

Typ kolei	Rodzaj kolei ze względu na działalność zakładu przemysłowego	Liczba sieci	Długość (km)
Razem		58	~936
Sieci kolejowe łączące kilka zakładów	górnictwa węgla brunatnego	2	59
	górnictwa węgla kamiennego	8	119
	dawne koleje piaskowe związane z górnictwem węgla kamiennego	4	294
	koleje w zagłębiu miedziowym	1	20
Wewnętrzna infrastruktura kolejowa	kolej w portach morskich	7	~76
	kolej w dużych zakładach przemysłowych	27	~300
Pojedyncze linie o charakterze bocznic znacznej długości łączące dany zakład z siecią kolejową PKP		9	~68

~ wielkość przybliżona

Źródło: opracowanie własne

Koleje te były zelektryfikowane i służyły do przewozu węgla z odkrywek prosto do elektrowni. Rozwój sieci był ściśle powiązany z miejscami wydobycia (Ciechański, 2013).

BOCZNICE KOLEJOWE I ICH UŻYTKOWNICY

Urząd Transportu Kolejowego określa użytkownika bocznic jako „podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego”. Dokumentem uprawniającym użytkownika bocznic kolejowej do jej eksploatacji jest świadectwo bezpieczeństwa wydawane przez prezesa UTK. W niniejszej pracy przyjęto rozróżnienie na zarządcę i użytkownika bocznic. Zarządcą to podmiot obsługujący bocznicę, zaś użytkownik to przedsiębiorca, który wykorzystuje transport kolejowy i używa danej bocznic przy nadawaniu lub odbiorze ładunków. Użytkownik zatem nie zawsze musi być właścicielem lub zarządcą bocznic.

Użytkowników bocznic można podzielić na kilka grup:

- infrastrukturalni (np. PKP PLK, PKP Energetyka),
- przewoźnicy kolejowi (pasażerscy i towarowi),
- zakłady przemysłowe,
- wojsko.

W niniejszej pracy skupiono się na bocznicach wykorzystywanych przez zakłady przemysłowe.

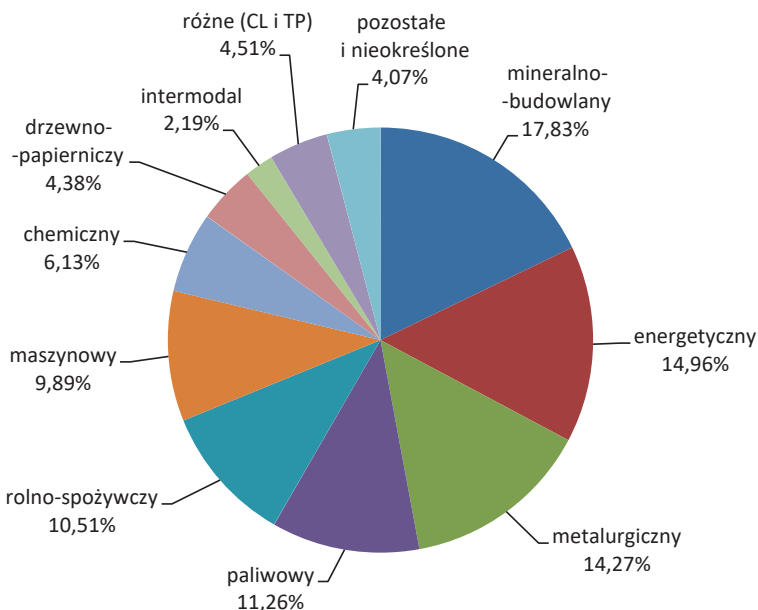
Na początku XXI wieku w Polsce funkcjonowało ok. 2 tys. bocznic kolejowych (Bocheński, 2014a). W 2013 roku zidentyfikowano łącznie 1582 przemysłowych użytkowników bocznic kolejowych, w tym: 1537 stycznych z siecią PKP PLK i 45 stycznych z sieciami innych zarządców. Bocznic tych użytkowników były zlokalizowane w obrębie 751 stacji w 555 miejscowościach. Jednak spośród zidentyfikowanych zakładów 32 były nieczynne, dlatego liczba podmiotów aktywnych w 2013 roku wyniosła 1550.

Przeładunek towarów odbywał się także w 686 punktach ładunkowych, w tym: 554 PKP PLK, 84 PKP Cargo i 48 PKP SA. Ponadto istniało 70 bocznic wojskowych, służących przede wszystkim do obsługi baz paliw i magazynów na terenie jednostek wojskowych. Dodatkowo poszczególni przewoźnicy kolejowi posiadali bocznicę służącą do obsługi taboru. Natomiast wśród zakładów obsługujących infrastrukturę kolejową wymienić należy PKP Energetykę, która miała 69 bocznic, w tym 10 prowadzących do kolejowych stacji paliw (obliczenia własne na podstawie: Wykaz odległości..., 2013).

Zakłady przemysłowe podzielono na sektory wg głównej grupy towarowej oraz na kategorie (produkcja, przeładunek i magazynowanie, usługi). Zakłady, dla których nie udało się ustalić profilu działalności, opisano jako nieokreślone (było ich 62, co stanowiło 4%). Zidentyfikowano łącznie 707 (45,5%) zakładów produkcyjnych, 675 (43,5%) przeładunkowo-magazynowych i 107 (6,9%) usługowych. 45 (3%) zakładów zakwalifikowano do więcej niż jednej kategorii.

Według danych UTK (Mapa bocznic kolejowych, 2015) jedynie 668 bocznic prowadzących do zakładów przemysłowych miało aktualne świadectwo bezpieczeństwa, co stanowi 43% zakładów. Znaczną różnicę między tym wskaźnikiem a liczbą podmiotów można tłumaczyć tym, że stosunkowo często bocznicę należąca do jednego podmiotu obsługuje kilka przedsiębiorstw (zwłaszcza w przypadku składowania i przeładunku), zaś prawnie przypisana jest jednemu. Ponadto część zakładów mających bocznicę mogła zaprzestać ich eksploatacji i zrezygnowała z transportu kolejowego lub korzysta z bocznic bez aktualnego świadectwa bezpieczeństwa (takie przypadki są co jakiś czas ujawniane przez UTK). Można więc przyjąć, że zakłady znajdujące się na liście UTK są

Ryc. 2. Struktura przemysłowych użytkowników bocznic kolejowych według sektorów działalności gospodarczej wydzielonych na podstawie grup towarowych w Polsce w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne

rzeczywistymi użytkownikami bocznic i wykorzystują kolej, zaś pozostałe potencjalnie mogą korzystać z kolei, użytkując posiadaną bocznice.

Najwięcej bocznic miały przedsiębiorstwa działające w sektorach: mineralnym, energetycznym, metalurgicznym i paliwowym (ryc. 2).

Określenie, w jakim stopniu różne przedsiębiorstwa wykorzystują swoje bocznice, jest niezmiernie trudne. Również stan techniczny poszczególnych bocznic jest zróżnicowany. Dokładniejsze zgłębienie tego zagadnienia wymagałoby szczegółowych badań terenowych. Według przedstawicieli rynku kolejowego wykorzystanie bocznic kolejowych w Polsce było stosunkowo niewielkie. Głównymi powodami tego stanu rzeczy były: wciąż niezadowalający stan infrastruktury kolejowej, w tym fragmentaryczne dostosowanie linii kolejowych do pociągów o dużym nacisku na oś (zgodnie z normami Unii Europejskiej powinno to być 22,5 t), koszty i konkurencja ze strony transportu drogowego oraz znaczne obostrzenia prawne dla przedsiębiorstw mających czynną bocznice (Zainteresowanie bocznicami..., 2015).

Widoczne są różnice pomiędzy strukturą sektorową użytkowników bocznic a strukturą towarową przewozów kolejowych. Dominujące w strukturze towarowej transportu kolejowego przewozy węgla (na poziomie 40%) nie są odzwierciedlone w liczbie użytkowników bocznic z sektora energetycznego. Energetyka potrzebuje częstych dostaw znacznych ilości węgla transportowanego głównie koleją. Dlatego bocznice sektora energetycznego są dość intensywnie wykorzystywane. Natomiast sektor mineralno-budowlany, który miał najwięcej bocznic, odpowiadał za ok. 20% przewozów. Udział powyżej 10% miały jeszcze przewozy ropy naftowej i jej przetworów oraz gazu, związane z działalnością sektora paliwowego, a także przewozy rud metali i wyrobów metalowych – na rzecz sektora metalurgicznego. Ponad 10% bocznic należało do sektora rolno-spożywczego, który odpowiadał jedynie za ok. 3% udziału w strukturze towarowej transportu kolejowego. Było to spowodowane znaczącym spadkiem przewozów tej grupy towarowej i przerzuceniem przewozów na drogi na przełomie XX i XXI wieku. Zakłady te zachowały jednak infrastrukturę kolejową, która wykorzystywana jest w niewielkim stopniu. Znaczny udział sektora maszynowego wśród użytkowników bocznic można częściowo tłumaczyć funkcjonowaniem zakładów taboru kolejowego. Udział przewozów maszyn i urządzeń w strukturze towarowej kolei nie przekraczał 1%. Natomiast sektor chemiczny, posiadający ponad 6% bocznic, odpowiadał za ok. 4,5% przewozów kolejowych. Przewozy intermodalne (głównie kontenerów) stanowiły w 2012 roku niecałe 4% w strukturze towarowej transportu kolejowego, a terminale kontenerowe użytkowały ponad 2% bocznic kolejowych. Należy jednak podkreślić, że był to segment, który dynamicznie się rozwijał (*Transport...*, 2012).

W strukturze użytkowników bocznic 4,5% udziału miała grupa „różne”, obejmująca centra logistyczne i niewyspecjalizowane terminale przeładunkowe, obsługujące różne grupy ładunkowe. Na dynamicznie rozwijającym się w Polsce rynku powierzchni magazynowych jedynie 21 centrów magazynowych miało własną bocznice. Trzeba jednak zaznaczyć, że część tego typu obiektów korzystała z kolei pośrednio – wykorzystując lokalizację w sąsiedztwie terminali intermodalnych (Bocheński, 2014b). Wśród terminali przeładunkowych wyróżnić można dwie grupy w zależności od ich lokalizacji: na styku normalnych i szerokich torów oraz w portach morskich. Własnymi bocznicami

dysponowało pięć zarządów portów morskich (Świnoujście, Szczecin, Kołobrzeg, Gdynia, Gdańsk), zaś w porcie Elbląg bocznica dochodząca do nabrzeża zarządzały elektrociepłownia i właściciel elewatora zbożowego. Pozostałe porty morskie nie miały dostępu do kolei lub bocznic do nich prowadzące zostały zlikwidowane (Bocheński, Palmowski, 2015).

Oprócz pojedynczych zakładów bocznic miały także tzw. parki przemysłowe (zaliczone do sektora „pozostałe i nieokreślone”), powstające na terenach po restrukturyzowanych lub likwidowanych zakładach przemysłowych. Często obejmowane one były specjalną strefą ekonomiczną. Na terenie parków działalność prowadziło wiele podmiotów, które mogły korzystać ze wspólnej infrastruktury, m.in. bocznic kolejowej. Wśród użytkowników bocznic znalazło się sześć parków przemysłowych: Kędzierzyńsko-Kozielski Park Przemysłowy – Kędzierzyn Koźle Sławięcice, Wrocławski Park Przemysłowy – Wrocław Gądów, Górnośląski Park Przemysłowy w Katowicach – Wrocław Sołtysowice, Park Przemysłowy Zastal SA Zielona Góra, Park Przemysłowy Cross Point Winterbourne Żory, Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Mielec w Mielcu.

Pierwotnie bocznic obsługiwane były głównie przez wyodrębnione w strukturze poszczególnych przedsiębiorstw (właściciele bocznic) zakłady transportu kolejowego. Natomiast od momentu otwarcia rynku kolejowego w Polsce funkcje te coraz częściej powierzane były podmiotom zewnętrznym (w ramach tzw. outsourcingu). Były to zarówno spółki powstałe z usamodzielnienia jednostek przedsiębiorstw przemysłowych i powiązane z nimi kapitałowo (por. przemysłowi przewoźnicy kolejowi), jak i spółki zewnętrzne – głównie przewoźnicy kolejowi. Do zadań podmiotu odpowiedzialnego za kompleksową obsługę bocznic kolejowej należy często, oprócz jej utrzymania i prowadzenia po niej ruchu pociągów, także wykonywanie przewozów poza bocznicę, m.in. w ramach dowozu surowców czy wywozu odpadów poprodukcyjnych (tzw. przewozy niszowe). Dlatego też zobowiązane są one posiadać licencję i certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego (Brzozowski, 2011). Liderami w tym zakresie od 2010 roku były: grupa PKP Cargo Logistics (w tym: Cargotor Sp. z o.o. – 38 bocznic i PKP Cargo Service Sp. z o.o. – 37 bocznic), grupa CTL Logistics (w tym: CTL Maczki-Bór i in.), DB Schenker Rail Polska i Cement SA (obsługujący siedem bocznic zakładów z branży cementowej i wapienniczej).

PRZEMYSŁOWI PRZEWOŹNICY KOLEJOWI

Wśród podmiotów mających licencję na kolejowe przewozy towarowe po publicznej sieci kolejowej wyróżnić można tzw. przewoźników przemysłowych. Są to przedsiębiorstwa lub ich wydzielone jednostki, prowadzące działalność w zakresie transportu kolejowego na rzecz konkretnych zakładów przemysłowych, m.in. w zakresie kompleksowej obsługi bocznic kolejowych oraz przewozów technologicznych. Można przyjąć, że z przewoźnikiem przemysłowym mamy do czynienia, gdy udział usług świadczonych dla powiązanego przedsiębiorstwa przekracza 50% wszystkich oferowanych przez dany podmiot usług.

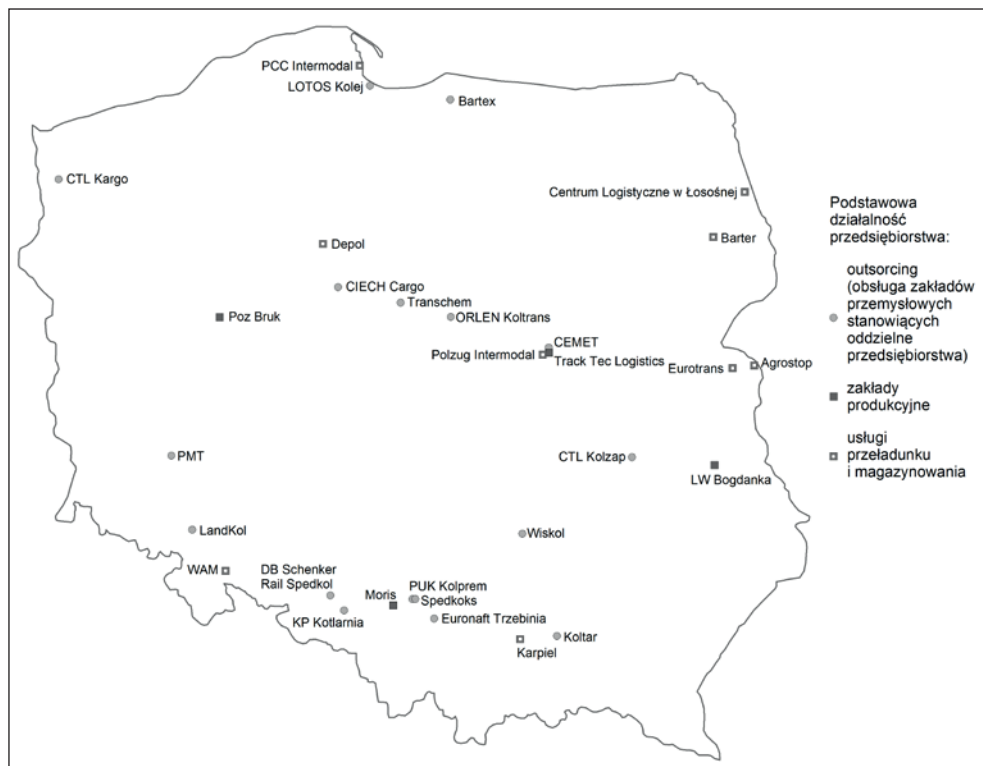
W wyniku restrukturyzacji przedsiębiorstw na przełomie XX i XXI wieku duże zakłady przemysłowe przerzuciły część działalności na inne podmioty w ramach

outsourcingu (Wiedermann, 2004). Dotyczyło to m.in. obsługi bocznic i przewozów kolejowych. Przyczyniły się do tego także zmiany na rynku kolejowym (otwarcie rynku i wprowadzenie licencji). Posiadanie własnego przewoźnika wynikało w dużej mierze z chęci uniezależnienia się od obcych firm transportowych (Taylor, Ciechański, 2010). Niejednokrotnie w wyniku usamodzielnienia wydziałów zajmujących się transportem kolejowym poszczególnych przedsiębiorstw powstawały spółki kolejowe, które z czasem zaczęły świadczyć usługi również dla innych podmiotów, niezwiązanych z macierzystym zakładem. Restrukturyzacja organizacyjna i wydzielenie spółek kolejowych pomogły w pozyskaniu kapitału zewnętrznego i dodatkowych dochodów (Wiedermann, 2004).

Do grupy przemysłowych przewoźników kolejowych zaliczyć można również inne spółki, mające status przewoźników kolejowych, które wyspecjalizowały się w obsłudze zakładów przemysłowych.

W 2015 roku działało 44 przewoźników kolejowych bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem zakładów przemysłowych różnych sektorów gospodarki (najwięcej z mineralno-budowlanego – 20). Stanowili oni 53% wszystkich licencjonowanych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce. Wśród tego rodzaju podmiotów można wyróżnić kilka grup, w zależności od specjalizacji i sposobu rozdzielenia funkcji przewoźnika kolejowego od pozostałej działalności:

Ryc. 3. Siedziby wybranych przewoźników kolejowych w Polsce w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne

- podmioty świadczące usługi kolejowe dla zakładów przemysłowych w ramach outsourcingu – 15 (w tym dziewięć powiązanych kapitałowo z macierzystym zakładem produkcyjnym);
- podmioty prowadzące działalność produkcyjną i posiadające własne zakłady transportu kolejowego w ramach jednego przedsiębiorstwa – pięć;
- podmioty prowadzące działalność w zakresie magazynowania i przeładunku towarów, będące jednocześnie przewoźnikami kolejowymi – 10;
- przedsiębiorstwa naprawy infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego – 14.

Na ryc. 3 przedstawiono rozmieszczenie siedzib omawianych przewoźników, z wyjątkiem ostatniej grupy (infrastruktura i tabor), która została omówiona w dalszej części artykułu.

Część spółek kolejowych wydzielonych z zakładów przemysłowych, oprócz obsługi macierzystych przedsiębiorstw, oferowała swoje usługi innym podmiotom. Najlepiej pod tym względem rozwinęła się spółka Lotos Kolej, która ok. 40% przewozów wykonywała dla klientów spoza grupy Lotos (*Kolejowe przewozy...*, 2013). Jednocześnie spółka ta zaliczana była do kilku największych towarowych przewoźników kolejowych na polskim rynku. Specjalizowała się ona w przewozach produktów naftowych oraz intermodalnych – współpracując z PCC Intermodal. Udział pozostałych przewoźników przemysłowych w przewozach kolejowych był niewielki.

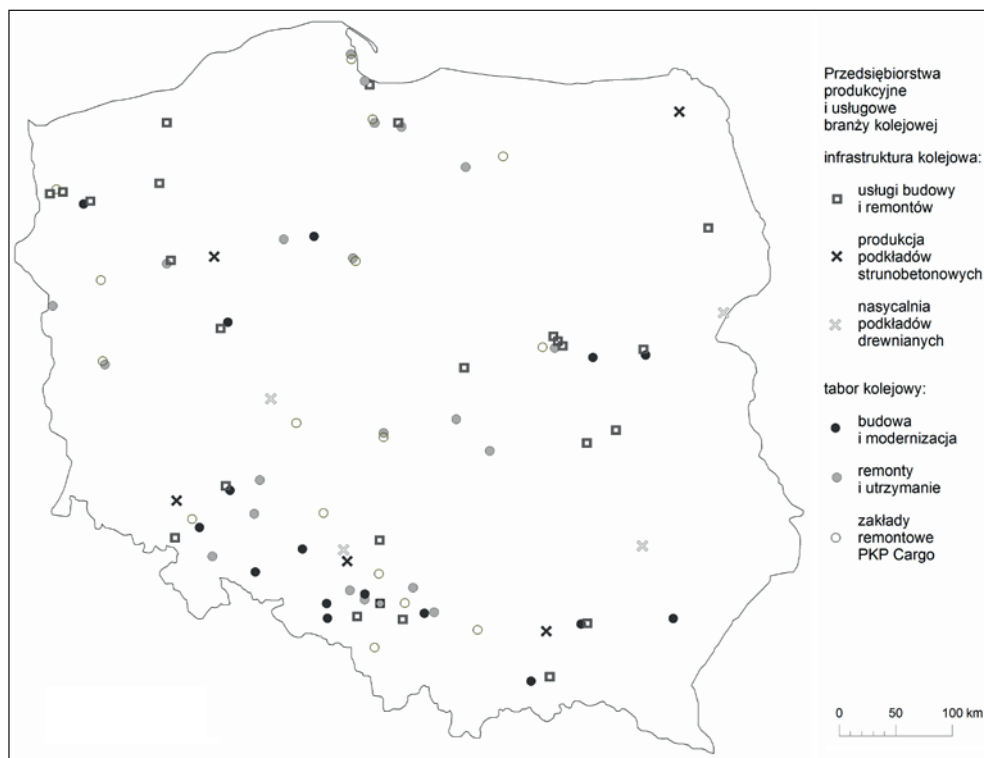
Widoczne też były dalsze przekształcenia własnościowe i konsolidacyjne na rynku kolejowym, związane z funkcjonowaniem omawianych przewoźników przemysłowych. Przejmowaniem i inwestowaniem w przewoźników przemysłowych zainteresowani byli czołowi przewoźnicy kolejowi. Przedsiębiorstwa tego typu w 2015 roku posiadały: grupa CTL (CTL Kargo i CTL Kolzap), grupa DB Schenker (DB Schenker Rail Spedkol), zaś grupa PKP Cargo w 2015 roku miała przejąć przewoźników należących do PKN Orlen i KGHM, ale ostatecznie wycofała się z tych transakcji (Madrjas, 2016).

PRZEMYSŁ KOLEJOWY

Przemysł kolejowy stanowi grupę przedsiębiorstw działających na potrzeby kolei. Na podstawie stworzonej bazy danych użytkowników bocznic kolejowych wyodrębniono 94 takie zakłady (ryc. 4), co stanowiło 6,1% zidentyfikowanych użytkowników bocznic kolejowych w Polsce. Są to przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie:

- budowy i remontu infrastruktury kolejowej – 31 zakładów, w tym oddziały: Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o.o. – 14, Dolnośląskiego Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej Dolkom Sp. z o.o. – cztery i Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego Sp. z o.o. – trzy,
- produkcji podkładów kolejowych, w tym: pięć zakładów produkujących podkłady strunobetonowe i cztery nasycalnie podkładów drewnianych,
- produkcji i modernizacji taboru kolejowego – 19 zakładów,
- remontów i utrzymania taboru – 35 zakładów, w tym 15 należących do grupy PKP Cargo.

Ryc. 4. Rozmieszczenie zakładów przemysłu kolejowego w Polsce w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne

Ponadto część zakładów, przede wszystkim z sektora metalurgicznego, kooperowała z branżą kolejową, produkując wyroby na potrzeby budownictwa kolejowego (m.in. szyny, konstrukcje stalowe oraz inne elementy infrastruktury kolejowej i taboru). Nie był to jednak główny kierunek ich produkcji. Należy także zaznaczyć, że część przedsiębiorstw produkujących elementy infrastruktury, przede wszystkim z branży elektronicznej, nie miała własnych boźnic.

Polski przemysł kolejowy w ostatniej dekadzie dynamicznie się rozwijał, co związane było przede wszystkim z zakupami taboru przez polskich przewoźników i modernizacją infrastruktury. W branży produkcji taboru kolejowego działały zarówno rodzime przedsiębiorstwa (największe to Pesa i grupa Newag), jak i koncerny światowe: Alstom, Bombardier, Greenbrier, Siemens i Stadler (produkujące w Polsce głównie moduły i podzespoły). Wszystkie te zakłady współpracowały z wieloma krajowymi producentami podzespołów (Stefaniak, 2012). Od 1999 roku działała Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei z siedzibą w Bydgoszczy, która w 2015 roku zrzeszała 164 przedsiębiorstwa z różnych branż, posiadające łącznie ponad 170 zakładów (Firmy..., 2015). Wśród nich dominowali producenci i dystrybutorzy różnego rodzaju podzespołów, w tym elektroniki i oprogramowania – 50, znaleźli się tam również dwaj zarządcy infrastruktury, czterej przewoźnicy, a także dziewięć instytucji

naukowo-badawczych i doradczych. Większość stanowiły firmy o charakterze usługowym, natomiast członkami nie byli producenci taboru i duże przedsiębiorstwa budowy infrastruktury. Zakłady wchodzące w skład izby koncentrowały się w konurbacji górnośląskiej, Warszawie, Łodzi, Trójmieście, Bydgoszczy i Poznaniu. Jedynie ok. 10 firm należących do tej organizacji miało własne bocznice.

Specyficznym przedsiębiorstwem branży kolejowej była spółka PKP Energetyka, która zarządzała kolejową siecią elektroenergetyczną, prowadziła dystrybucję energii trakcyjnej i paliw dla przewoźników kolejowych oraz świadczyła usługi elektroenergetyczne.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Ponieważ dostępne dane dotyczące bocznic kolejowych w Polsce, publikowane przez instytucje odpowiedzialne za transport kolejowy, w tym PKP i UTK, były niekompletne, opracowano własną bazę danych o bocznicach kolejowych i kolejach przemysłowych oraz ich użytkownikach. Baza ta stanowiła podstawę do dalszych analiz, w tym prezentowanych w niniejszym artykule.

Powiązania między koleją a przemysłem przejawiają się m.in. poprzez eksploatację własnych linii kolejowych oraz funkcjonowanie wyspecjalizowanych i powiązanych kapitałowo z koncernami przemysłowymi przewoźników kolejowych. Na podstawie badań stwierdzono, że przedsiębiorstwa przemysłowe powiązane były z 44 przewoźnikami kolejowymi i czterema zarządcami ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej. Kilkadziesiąt zakładów miało własne linie kolejowe (w tym ponad 20 wąskotorowe), a ponad 1,5 tys. – własne bocznice. Wśród rozpoznanych przemysłowych użytkowników bocznic kolejowych prawie połowę stanowiły zakłady produkcyjne, a kilka procent mniej – przedsiębiorstwa zajmujące się przeładunkiem i magazynowaniem różnego rodzaju towarów. Najwięcej podmiotów mających rozbudowaną infrastrukturę kolejową, a także licencje na przewozy kolejowe zlokalizowanych było na Śląsku.

Niemożliwe było ustalenie rzeczywistego wykorzystania poszczególnych bocznic, jednak na podstawie porównania informacji o użytkownikach bocznic z poszczególnymi sektorami gospodarczymi z danymi o strukturze towarowej transportu kolejowego można wysnuć pewne przypuszczenia. Największe znaczenie w generowaniu przewozów kolejowych, w tym ruchu na bocznicach miały w kolejności sektory: energetyczny, mineralno-budowlany i paliwowy.

Niezależnie od przyjętego podziału na sektory gospodarcze wg grup towarowych, wyodrębnić można tzw. sektor kolejowy, obejmujący przemysł kolejowy i przedsiębiorstwa zajmujące się bezpośrednio obsługą infrastruktury i przewozów kolejowych. Obejmował on m.in. 38 zarządców infrastruktury kolejowej i 99 przewoźników kolejowych, towarowych i pasażerskich oraz przemysł kolejowy (producenci taboru i elementów infrastruktury kolejowej oraz przedsiębiorstwa usługowe zajmujące się budową, remontami i utrzymaniem zarówno infrastruktury jak i taboru) – prawie 200 zakładów, z których ponad 90 miało własne bocznice. Na podstawie danych UTK, izby producentów na rzecz kolei oraz własnej bazy danych użytkowników bocznic kolejowych obliczono, że łącznie sektor ten tworzyło prawie 400 przedsiębiorstw i zakładów, w tym ok. 230 miało własne bocznice.

Literatura

References

- Bocheński, T. (2014a). *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*. Rozprawa doktorska. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.
- Bocheński, T. (2014b). Rola kolei w obsłudze centrów logistycznych i transportu intermodalnego w Polsce. *Problemy Transportu i Logistyki*, 28, 21–35.
- Bocheński, T., Palmowski, T. (2015). Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku. *Regiony Nadmorskie*, 23.
- Brzozowski, A. (2011, 9 marca). Pieniądze leżą na boczniczy – analiza. *Kurier Kolejowy*. Pozyskano z <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/3553/Pieniadze-leza-na-bocznicy-analiza.html>
- Ciechański, A. (2013). Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010. *Prace Geograficzne Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk*, 243.
- Firmy zrzeszone w Polskiej Izbie Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei (2015, grudzień). Pozyskano z <http://izbakolei.pl/pl/firmy-zrzeszone-w-izbie>
- Gawor, Ł., Warcholik, W., Dolnicki, P. (2014). Możliwości eksploatacji złóż wtórnych (zwałowisk pogórnicych) jako przykład zmian w sektorze przemysłu wydobywczego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 27, 256–266.
- Jankowski, T. (2008). Na torfowiskach. *Wąskie Tory*, 1, 47–49.
- Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym* (2013, 19 lipca). Pozyskano z <http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/3230,KOLEJOWE-PRZEWOZY-TOWAROWE-W-POLSCE-WZROST-W-TRYBIE-WARUNKOWYM-RAPORT.html>
- Madrjas, J. (2016, 24 czerwca). PKP Cargo nie kupi spółek przewozowych Orlenu. *Rynek Kolejowy*. Pozyskano z <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pkp-cargo-nie-wykupi-konkurencji-od-orkenu-77128.html>
- Mapa bocznic kolejowych (2015, lipiec). Urząd Transportu Kolejowego. Pozyskano z [http://logistyka.wnp.pl/dynamicznie-rosnie-w-polsce-przemysl-kolejowy,181391_1_0_0.html](http://www.utkgik.home.pl/mapa_bocznic/Stankiewicz, R., Stiasny, M. (2010). Atlas linii kolejowych Polski 2010. Rybnik: Eurosprinter.</p><p>Stefaniak, P. (2012, 17 października). Dynamicznie rośnie w Polsce przemysł kolejowy. <i>Nowy Przemysł</i>. Pozyskano z <a href=)
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2010). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I. *Przegląd Geograficzny*, 82, 549–571.
- Transport. Wyniki działalności* (2012). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Wiedermann, K. (2004). Wybrane problemy kształtowania się nowej struktury przemysłowej na obszarze GOP. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 7, 53–61.
- Wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych – stan na 11 września 2015 roku (2015). Urząd Transportu Kolejowego. Pozyskano z <http://www.utk.gov.pl/pl/licencjonowanie/licencjonowani-przewoz/245,Wykaz-licencjonowanych-przewoźników-kolejowych.html>
- Wykaz odległości do terminali towarowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych. Załącznik 2.8 (2013). W: *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2013/2014*. Warszawa: PKP PLK.
- Zainteresowanie bocznicami nadal niewielkie (2015, 18 maja). *Kurier Kolejowy*. Pozyskano z <http://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/24347/zainteresowanie-bocznicami-nadal-niewielkie.html>

Tadeusz Bocheński, dr, adiunkt, Katedra Badań Miast i Regionów, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Szczeciński. Zainteresowania naukowe związane z geografią transportu, a szczególnie z koleją i jej rolą w gospodarce.

Tadeusz Bocheński, Ph.D., assistant professor, Urban and Regional Study Unit, Faculty of Geosciences, University of Szczecin. His research interests are related to geography of transport, especially railways and its role in the economy.

Adres/address:

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Nauk o Ziemi
Katedra Badań Miast i Regionów
ul. Mickiewicza 18, 70-383 Szczecin, Polska
e-mail: tadeusz.bochenski@usz.edu.pl

SŁAWOMIR GOLISZEK

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Warszawa,
Polska • Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences, Warsaw,
Poland

Możliwości przemieszczania się osób mieszkających w Polsce w międzynarodowym transporcie drogowo-kolejowym¹

Possibility of Individual Travelling in Poland in the International Rail and Road Transportation

Streszczenie: W artykule zaprezentowano możliwości przemieszczania się transportem drogowo-kolejowym w oparciu o funkcjonujące w 2015 roku regularne (kolejowe, autobusowe, minibusowe) połączenia w transporcie lądowym. Głównym celem opracowania jest identyfikacja źródeł i celów podróży w międzynarodowym transporcie drogowo-kolejowym w podziale na państwa Unii Europejskiej ze strefą Schengen oraz pozostałe. W badaniach zastosowano analizę przestrzenną w formie kartodiagramów i izolinii (izochrona) czasu. Analiza izochronowa została wykonana na podstawie czasu dojazdu do najbliższej stacji kolejowej lub przystanku, skąd jest możliwość bezpośredniego wyjazdu za granicę. Wyniki wyrażono w formie izochrony dojazdu do najbliższego dworca PKP i przystanku lub miejsca odjazdu międzynarodowego transportu zbiorowego. Liczbę ludności mieszkającą w obwodach ewidencyjnych (2011) zmniejszono o granice izochron dojazdu do dworca lub przystanku, a na tej podstawie wyliczono liczbę osób w izochronach. Z kolei kartodiagram prosty punktowy wskazuje wagę miejsca możliwego wyjazdu. Dane do analizy pozyskano z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego – dla międzynarodowego transportu zbiorowego oraz z Polskich Kolei Państwowych (PKP) – w przypadku międzynarodowych połączeń kolejowych. Analiza przestrzenna (kartograficzna) wykonana została w oprogramowaniu ArcGIS, co pozwoliło uchwycić miejsca i trasy przejazdu transportem międzynarodowym, a wyniki wyrazić w formie liczbowej (liczba mieszkańców, powierzchnia izochrony). Najważniejszym wynikiem badania jest pokazanie możliwości przemieszczania się poza granice Polski za pomocą lądowego transportu międzynarodowego oraz wskazanie miejsc w kraju, które cechują się dobrą lub gorszą możliwością wyjazdu.

Abstract: The article presents the possibility of locomotion with the means of road and rail transportation based on regular (train, bus, minibus) overland transportation connections functioning in 2015. The main objective of the study is to identify the sources and destinations of international rail-road transport, broken down by EU countries of the Schengen area and others. The research methods applied were based on spatial analysis in the form of diagram maps and time isolines (isochrone). The isochrone analysis was based on travel times to the nearest railway station or bus stop, from which travelling abroad is possible. The results have been presented in the form of time isochrones of accessing the nearest railway station and bus stop or departure point for international public transportation. The number of population inhabiting registration

¹ Artykuł został napisany na bazie projektu pt: „Dostępność potencjałowa regionu a jego potencjał rozwojowy w zjednoczonej Europie – zasięg przestrzenny, długość podróży i efekt granicy (EU-ROAD-ACC)”. Projekt sfinansowano ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer UMO-2014/13/B/HS4/03397.

circuits (2011) was reduced by the isochrone borders of accessing station or bus stop and on this basis the population number within isochrones was calculated. On the other hand, point diagram map indicates importance of possible departure place. Data for the analysis of international public transportation were obtained from the General Inspectorate for Road Transportation and from the Polish Railways in the case of international rail connections. The spatial (cartographic) analysis has been conducted applying the ArcGIS software, which allowed for capturing places and routes of international transportation and expressing results in a numerical form (population, isochrone area). The most important finding of the study is the possibility of travelling outside Polish territory by international overland transportation and indication of locations characterized by more or less convenient departure possibility.

Słowa kluczowe: analiza przestrzenna; przystanek autobusowy; stacja kolejowa; transport międzynarodowy

Keywords: bus stops; international transportation; railway stations; spatial analysis

Otrzymano: 23 grudnia 2015

Received: 23 December 2015

Zaakceptowano: 13 lipca 2016

Accepted: 13 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

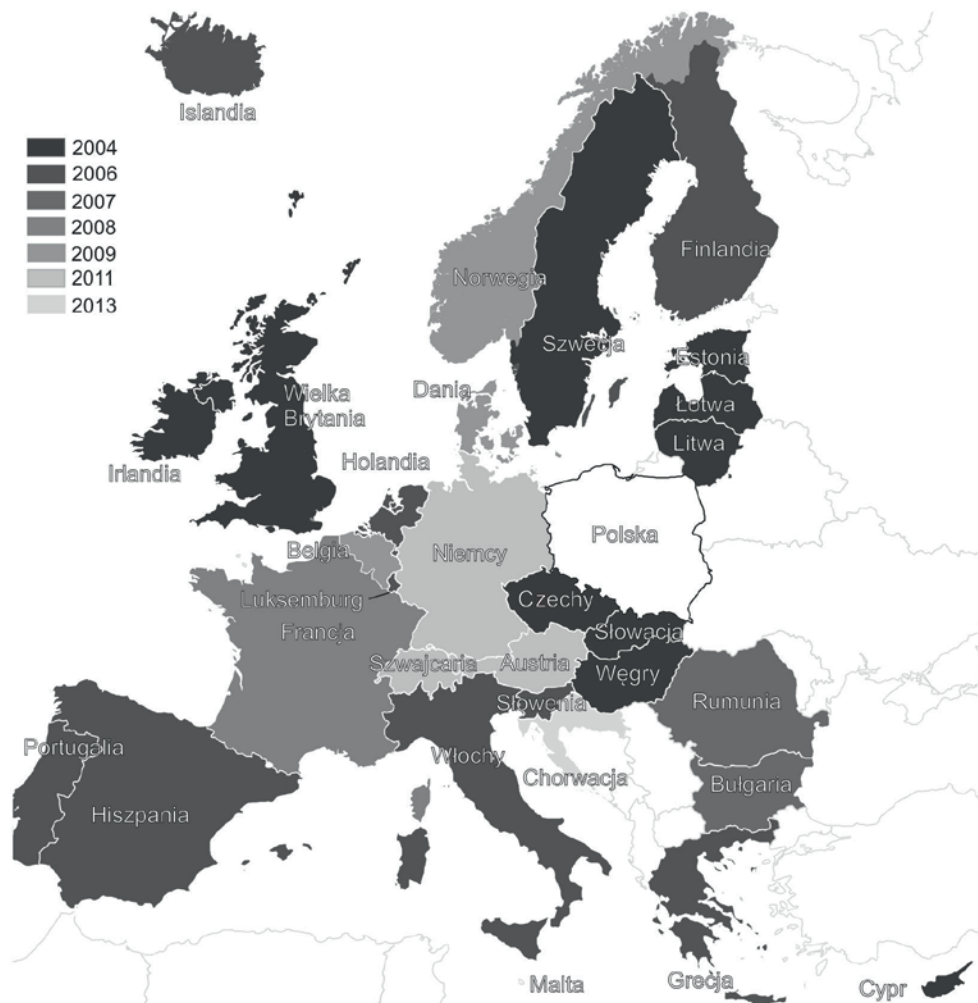
Goliszek, S. (2016). Możliwości przemieszczania się osób mieszkających w Polsce w międzynarodowym transporcie drogowo-kolejowym. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 65–78.

WSTĘP

Mobilność ludności mieszkającej w kraju w ostatnim dziesięcioleciu zmieniła się znacząco dzięki wejściu Polski do Unii Europejskiej (UE). Jednak samo wejście Polski do UE nie spowodowało gwałtownego zainteresowania przejazdami międzynarodowymi. Wpłynęły na to dwa dodatkowe czynniki: otwarcie granic (Schengen) oraz otwarcie rynków pracy w państwach UE (ryc. 1). Otwarcie granic oraz możliwość legalnego zatrudnienia w zamożniejszych niż Polska państwach Europy Zachodniej spowodowały znaczną falę emigracji zarobkowej (Kaczmarczyk, Tyrowicz, 2007). Emigracja ta, która ma miejsce od momentu wejścia Polski do UE, jest porównywana do wielkiej emigracji sprzed I wojny światowej (Boguszewski, 2013). Emigranci, którzy wyjechali, czasowo wracają do kraju lub przyjeżdżają w celach urlopowych czy na święta, aby odwiedzić rodzinę. Ludzie mieszkający poza granicami kraju, chcąc dostać się do ojczyzny, używają różnych form transportu (kolei, autobusu, samolotu, promu).

Zjawisko połączeń międzynarodowych w Polsce badano w latach dziewięćdziesiątych XX wieku oraz w późniejszych okresach (Komornicki, 2002a; 2002b). Już wtedy wskazywano, że cele podróży w przewozach międzynarodowych pokrywają się z miejscami emigracji zarobkowej Polaków (Mokrzyszczak, 1995). Istotna w wyjazdach za granicę jest pokonywana odległość, ponieważ im podróż trwa dłużej, tym częściej podróżni z tych kierunków decydują się na przelot samolotem. Polacy coraz chętniej latają samolotami do takich państw, jak Wielka Brytania, Hiszpania, Włochy. W ostatniej dekadzie połączenia lotnicze na mniejsze odległości zaczynają odgrywać dużą rolę w sumie przemieszczeń mieszkańców Polski. To właśnie rosnące zapotrzebowanie na przewozy oraz wzrost liczby ludności korzystającej z lotów krajowych i międzynarodowych

Ryc. 1. Etapy otwierania rynku pracy w państwach Unii Europejskiej dla pracowników z Polski



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Jak się Europa...* (2015)

jest jedną z przesłanek podjęcia się zbadania obecnego międzynarodowego transportu lądowego.

W Polsce w ostatnich kilkunastu latach powstało kilkaset firm zajmujących się przewozem osób i towarów (Łacny, 2009). W tym okresie przewoźnicy w transporcie krajowym, którzy oferowali przejazdy za granicę, również się przekształcili (Szczepaniak, 1996; Taylor, Ciechański, 2005; 2007). W każdym rodzaju transportu, jeżeli zwiększa się popyt na przejazdy międzynarodowe, bardzo szybko za popytem pojawia się podaż (firmy oferujące przejazd). W szybkim czasie państwowe firmy przewozowe (oferujące przejazdy krajowe i międzynarodowe), które upadły, zostały zastąpione przez firmy prywatne oferujące podobne usługi z zakresu przewozu osób (Lijewski, 1986; Taylor, Ciechański, 2007; Neider, 2012).

METODYKA BADAŃ

Główne metody wykorzystane w badaniu, które znajdują swoje zastosowanie w artykule, polegają na analizie przestrzennej (kartograficznej). Do najważniejszych metod przestrzennych, których użyto w badaniu, należą metody: izoliniowa, potencjału miejsca (polegająca na wskazaniu wahań liczby ludności zamieszkującej izochrony), identyfikacji wielkości celu i źródła podróży (kartodiagram). Wymienione metody wykorzystane zostały do przygotowania map i wykresów, a informacje dla wybranych opracowań kartograficznych pochodziły z różnych źródeł. Dla map przedstawiających transport lądowy drogowy informacje o źródle i celu podróży pozyskano z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD). Analogiczna informacja, lecz dla transportu kolejowego, pochodziła z internetowego rozkładu jazdy pociągów (PKP PLK, 2015). Informacje zawarte w plikach pozyskanych ze stron GITD i PKP PLK zostały przetworzone w programach GIS (ArcGIS, MapInfo). Dla celów analizy dostępności komunikacyjnej skorzystano z podkładu drogowego OpenStreetMaps (OSM). Natomiast by uzyskać wyniki liczbowe osób mieszkających w izochronach, do obliczeń użyto podkładu GIS na obwodach spisowych dla 2011 roku (Portal Geostatystyczny, 2015). Aktualność danych pozyskanych do analizy jest za 2015 rok (PKP, GITD, OSM), a jedynie liczba ludności w obwodach spisowych jest za 2011 rok (Portal Geostatystyczny, 2015).

MODEL DROGOWY

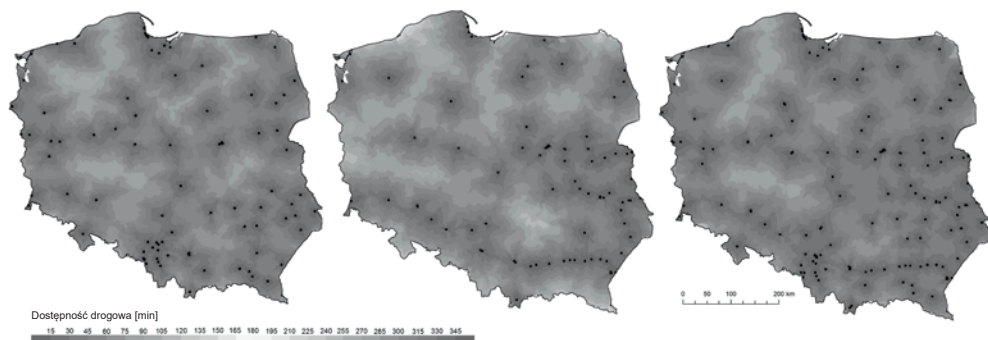
Obliczenie liczby osób mieszkających w izochronach z miejsc wyjazdu transportu międzynarodowego nie byłoby możliwe, gdyby nie model transportu drogowego. Model transportowy składa się z sieci drogowej (wraz z odpowiednimi parametrami prędkości) oraz źródeł podróży (podkład punktowy w formacie shape: shp). Sieć drogowa użyta w modelu odpowiada danym możliwym do pobrania ze strony OSM (OSM, 2015). Sieć została zmniejszona do 20 tys. odcinków dla lepszego funkcjonowania modelu. Odpowiednim kategoriom dróg nadano prędkości odpowiadające prędkości z modelu prędkości ruchu, który opracowano w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (Komornicki, Pomianowski, Rosik, Śleszyński, 2009). Powstały w ten sposób model drogowy uwzględnia wszystkie inwestycje drogowe ze środków prywatnych i współfinansowanych z funduszy UE 2004–2013 (Komornicki i in., 2013), odpowiadając stanowi sieci dla 2015 roku.

ANALIZA DOSTĘPU DO TRANSPORTU KRAJOWEGO (DROGOWEGO)

Analizę dostępu źródeł wyjazdu regularnego transportu drogowego do państw UE (Schengen) rozpoczęto od dokładnej lokalizacji miejsc wyjazdu w miastach, skąd realizowane są takie połączenia. Takich miejsc w 2015 roku, skąd są realizowane połączenia międzynarodowe, było 73². Większość źródeł podróży w wyjazdach do UE

² Źródła wyjazdu regularnego transportu drogowego do UE: Biała Podlaska, Białystok, Bielsko-Biała, Bogatynia, Chełm, Częstochowa, Elbląg, Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Gołdap, Hrubieszów, Iwonicz Zdrój, Jasło,

Ryc. 2. Dostępność miejsc wyjazdu międzynarodowego transportu drogowego



Lewa mapa – wyjazdy do UE; środkowa mapa – poza UE; prawa mapa obrazuje wszystkie źródła razem.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD (2015)

znajduje się na wschodzie kraju, skąd przewoźnicy kierują się do państw UE i strefy Schengen. Na mapie (ryc. 2) widoczne są miejsca, w których dojazd do źródła podróży jest utrudniony, co często wiąże się z przejazdem samochodem trwającym kilkadziesiąt minut. Dostępność komunikacyjna do źródeł podróży w transporcie drogowym do UE dla ludności jest dobra, choć kilka miejsc jest mniej dostępnych, np. obszar na północ od Poznania i na północny wschód od Warszawy.

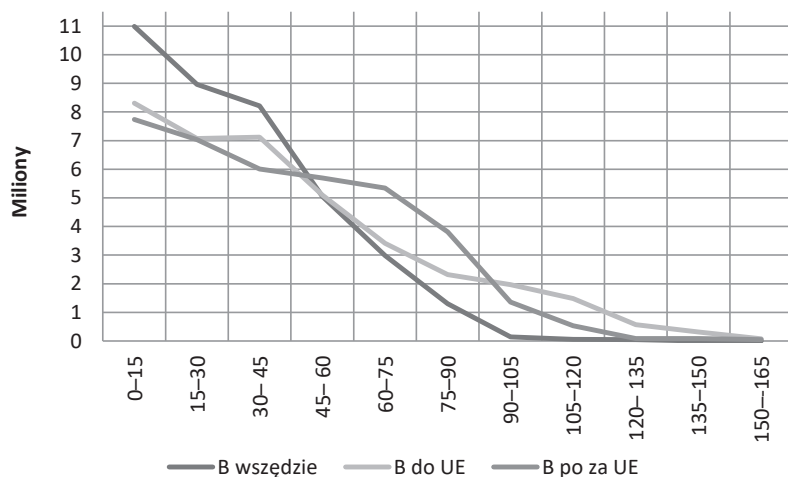
Źródła podróży w międzynarodowym transporcie drogowym poza granice UE nie wszystkie znajdują się w Polsce, część z nich położona jest w Czechach, na Białorusi, Łotwie i Ukrainie. W sumie miast w Polsce, skąd w 2015 roku realizowane były wyjazdy poza granice UE, jest 58, a źródeł podróży 66³. Lokalizacja miejsc wyjazdu wskazuje, że najlepiej dostępne są miejsca położone tuż przy granicy z Ukrainą, gdzie dużą rolę w przejazdach poza granice UE odgrywa handel przygraniczny (ryc. 2). Dostęp ludności do miejsc wyjazdu transportu drogowego poza UE ma układ mozaikowaty, z widoczną koncentracją miejsc wyjazdu na wschodzie. Rozlokowanie miejsc wyjazdu do państw znajdujących się poza granicami Polski jest lepsze niż w przypadku miejsc wyjazdu do UE, lecz liczba ludności w izochronach do źródła wyjazdu jest większa dla wyjazdów do UE. Taka sytuacja jest możliwa przy lokalizacji źródeł podróży w wyjazdach do UE w dużych ośrodkach miejskich.

Jastrzębie Zdrój, Katowice, Kielce, Kłodzko, Kołobrzeg, Koszalin, Kraków, Krasnystaw, Kraśnik, Krosno, Legnica, Lesko, Limanowa, Lublin, Łapy, Łomża, Mikołów, Nowy Dwór Gdański, Olsztyn, Osinów Dolny, Ostrowiec Świętokrzyski, Piotrków Trybunalski, Połomia, Przemyśl, Rybnik, Rzeszów, Siemiatycze, Słubice, Sokołów Małopolski, Sokołów Podlaski, Sokółka, Stalowa Wola, Suwałki, Szczecznieszyn, Szczecin, Tarnobrzeg, Tomaszów Lubelski, Warszawa, Wrocław, Zakopane, Zamość, Zawada, Zgorzelec, Zielona Góra.

³ Źródła podróży w międzynarodowym transporcie drogowym poza granice UE: Biała Podlaska, Białyostok, Bydgoszcz, Chełm, Chmielnik, Chorzów, Czerniowce, Gdańsk, Gdynia, Gómel, Janów, Jarosław, Karłove Vary, Katowice, Kijów, Konin, Kraków, Krasnystaw, Kuźnica, Legnica, Liberec, Lubaczów, Lublin, Lwów, Łęczna, Łódź, Miedzyrzec, Mikołajki, Mińsk, Mińsk Mazowiecki, Nadarzyn, Olsztyn, Olsztynek, Pilzno, Plzen, Płóńsk, Poznań, Praga, Przemyśl, Puławy, Radom, Ryga, Rzeszów, Sępópol, Siedlce, Sochaczew, Sokołów Podlaski, Sokółka, Sopot, Stalowa Wola, Szczecin, Tomaszów Lubelski, Warszawa, Włódwawa, Wrocław, Zakopane, Zamość, Zgorzelec, Złócieniec.

Dostępność źródeł podróży do UE i poza UE dla ludności jest do siebie zbliżona, a niewielka przewaga na korzyść wyjazdów do UE spowodowana jest głównie lokalizacją miejsc wyjazdu. Miejsca wyjazdu poza granice UE zlokalizowane są w mniejszych miejscowościach na peryferiach regionu. Suma liczby ludności w międzynarodowych wyjazdach drogowych jest największa w przedziale do 15 min czasu przejazdu i wynosi ok. 11 mln osób (ryc. 3).

Ryc. 3. Liczba ludności znajdująca się w izochronie dojazdu do źródeł drogowych połączeń międzynarodowych (mln)



B – autobus, bus

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD (2015)

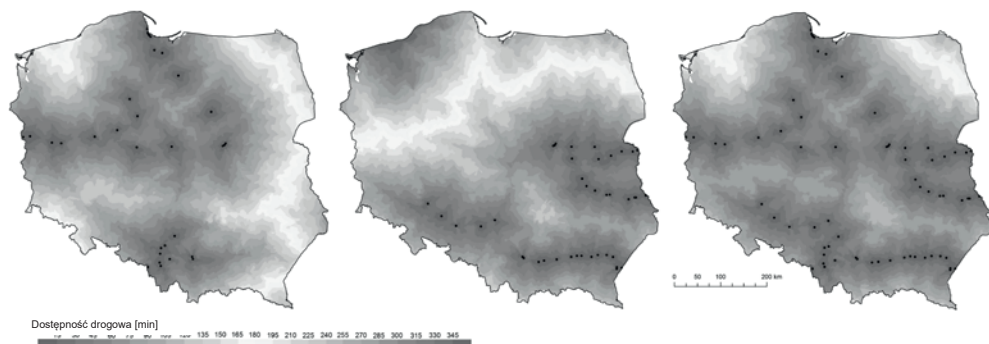
ANALIZA DOSTĘPU DO TRANSPORTU KRAJOWEGO (KOLEJOWEGO)

Źródła międzynarodowych podróży kolejowych znajdują się na stacjach, które obsługują pociągi InterCity, EuroCity i pociągi pospieszne (Goliszek, 2015). Stacji w kraju, skąd można pojechać poza granice do państw UE i strefy Schengen, jest 30 i zlokalizowane są w 26 miastach⁴. Najlepsza dostępność jest w okolicy największych miast w Polsce, głównie w centralnej i zachodniej części kraju. Najgorsza dostępność komunikacyjna do źródeł wyjazdu w połączeniach kolejowych do państw UE znajduje się przy ścianie wschodniej oraz w okolicy Kołobrzegu (ryc. 4).

Źródła podróży w międzynarodowym transporcie kolejowym poza granice UE obsługiwane są przez tych samych przewoźników co w transporcie do państw UE i strefy Schengen. Natomiast miejsca wyjazdu są ściśle powiązane z głównymi kierunkami przejazdu w transporcie kolejowym w kierunku Lwowa, Kijowa i Moskwy (przez Brześć). Stacji kolejowych, skąd realizowane są wyjazdy poza granice UE pociągiem, jest ponad

⁴ Miasta, w których znajdują się stacje kolejowe w połączeniach międzynarodowych do UE: Bydgoszcz, Ciechanów, Czechowice-Dziedzice, Gdańsk, Gdynia, Gniezno, Iława, Inowrocław, Katowice, Konin, Kutno, Malbork, Poznań, Pszczyna, Rzepin, Sopot, Sosnowiec, Świebodzin, Tczew, Tychy, Warszawa, Zawiercie, Zbąszynek, Zegrzydowice.

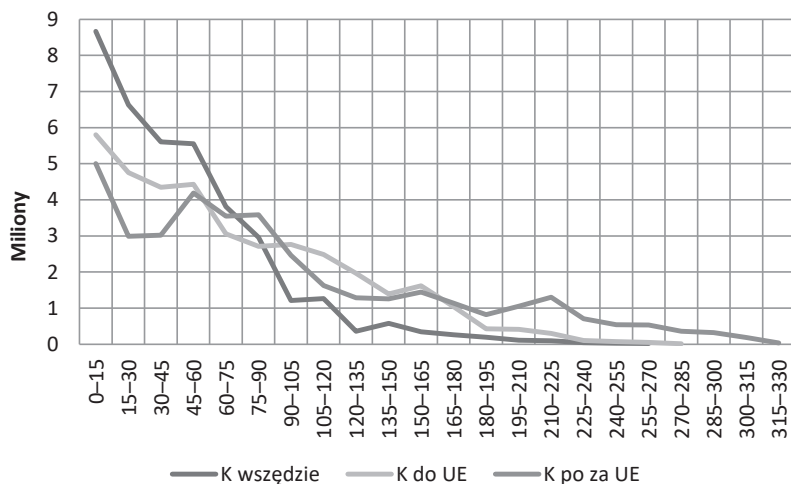
Ryc. 4. Dostępność miejsc wyjazdu międzynarodowego transportu kolejowego



Lewa mapa – do UE; środkowa mapa – poza UE; prawa mapa obrazuje wszystkie źródła razem.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK (2015)

Ryc. 5. Liczba ludności znajdująca się w izochronie dojazdu do źródeł kolejowych połączeń międzynarodowych (mln)



K – kolej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK (2015)

50 i są one zlokalizowane w 47⁵ miastach. Miejsca o najlepszej dostępności stacji znajdują się w południowej i południowo-wschodniej części kraju. Najgorsza jest dostępność stacji po sieci drogowej w północno-zachodniej i północnej części Polski. Ośrodki

⁵ Miasta, w których znajdują się stacje kolejowe w połączeniach międzynarodowych poza UE: Biała Podlaska, Bochnia, Brzeg, Brzesko, Chełm, Częstochowa, Dębica, Dęblin, Dorohusk, Jarosław, Kraków, Lublin, Lubliniec, Łańcut, Łuków, Małaszewicze, Medyka, Międzyrzec Podlaski, Mińsk Mazowiecki, Nałęczów, Opole Główne, Oświęcim, Piława, Przemyśl, Przemyśl (Zasanie), Przeworsk, Puławy, Rejowiec, Ropczyce, Rzeszów, Sędziszów Małopolski, Siedlce, Świdnik, Tarnów, Terespol, Warszawa, Wrocław.

miejskie, skąd odbywają się przejazdy kolejowe poza UE, są zdecydowanie mniejsze niż miasta w analizie wyjazdów do UE, lecz jest ich więcej i są gęściej rozmieszczone.

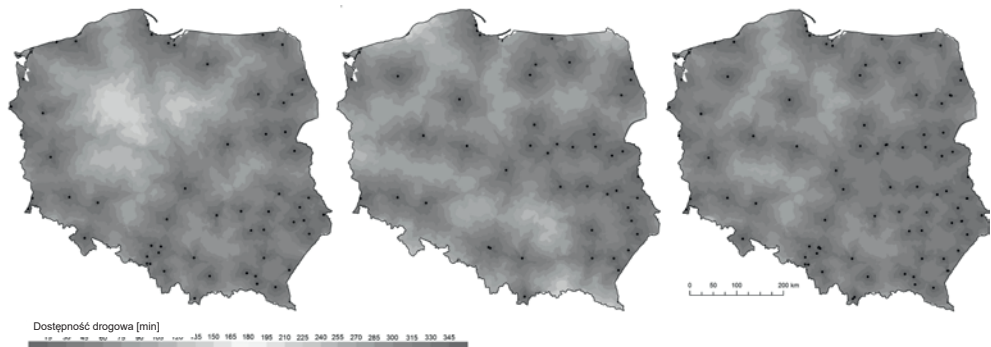
Dostępność stacji kolejowych w wyjazdach poza granice kraju uwidacznia układ krzyżowy połączeń kolejowych północ-południe oraz skośny: północ-wschód, północ-zachód. Najgorsza dostępność komunikacyjna stacji w transporcie międzynarodowym w 2015 roku jest w północno-wschodniej części kraju oraz w okolicy Suwałk. Z okolic Suwałk realizowane są połączenia do Grodna, lecz mają one status przewozów okazyjnych, które nie zostały uwzględnione w analizie (Goliszek, 2014).

Wartości liczbowe dla statystyk liczby osób znajdujących się w izochronach jest zdecydowanie na korzyść wyjazdów do UE, nawet pomimo tego, że miejsc wyjazdów poza granice UE jest więcej. Stacje, z których można dojechać do państw UE, są równomiernie rozłożone w całym kraju i w większości są to duże ośrodki miejskie. Liczba ludności w izochronie do 15 min wyjazdu do UE wynosi ok. 6 mln osób. Natomiast w przypadku wyjazdów poza granice UE stacji kolejowych jest więcej, lecz znajdują się one w dużo mniejszych ośrodkach, a liczba ludności w izochronie do 15 min wynosi ok. 5 mln osób. W sumie, jeśli chodzi o wyjazdy za granicę pociągiem, w odległości 15 min dojazdu do stacji kolejowej mieszka ponad 8 mln osób (ryc. 5).

ANALIZA DOSTĘPU DO TRANSPORTU KRAJOWEGO (DROGOWO-KOLEJOWEGO)

Rozmieszczenie źródeł wyjazdu w transporcie drogowo-kolejowym w przewozach do UE i poza UE różni się od siebie nieznacznie. Wyniki analizy wskazują, że zdecydowanie więcej osób ma lepszą dostępność w wyjazdach do państwa UE, a wśród środków transportu dominuje drogowy przewóz osób (bus, autobus), który jest zdecydowanie bardziej elastyczny, możliwy do wykonania z niemalże każdego miejsca (miasta). Na mapach źródeł wyjazdu poza UE zaznaczają się miejsca, głównie na zachodzie kraju, skąd nie ma bezpośredniej możliwości przejazdu. Miejsca wyjazdu poza UE zlokalizowane są w układzie kolejowym (północ-południe), a w transporcie drogowym w największych miastach oraz na wschodzie kraju (ryc. 6).

Ryc. 6. Dostępność miejsc wyjazdu międzynarodowego transportu drogowo-kolejowego

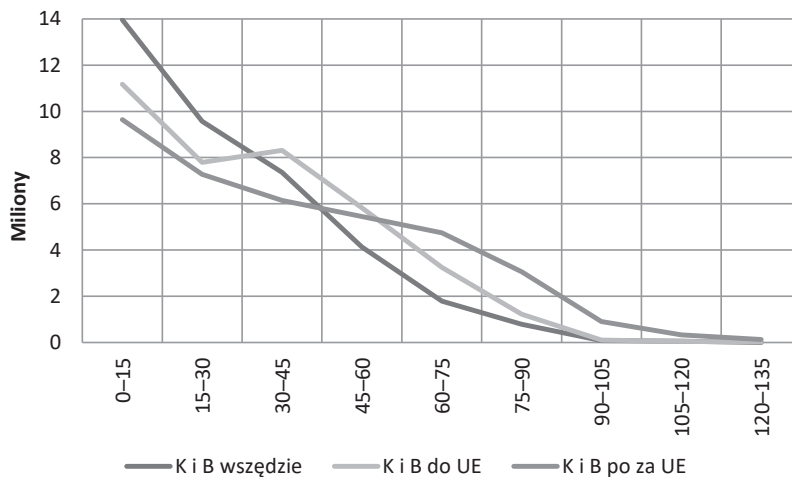


Lewa mapa – do UE; środkowa mapa – poza UE; prawa mapa obrazuje wszystkie źródła razem.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK (2015) i GITD (2015)

Suma liczby ludności w izochronach w podziale na relacje do UE (Schengen) i poza UE jest na korzyść dostępności źródeł podróży do UE. Warto podkreślić, że w sumie dostępności poza granice kraju, w izochronie do 15 min czasu przejazdu, mieszka 14 mln osób. Maksymalny czas dojazdu mieszkańców Polski do źródeł podróży w połączeniach międzynarodowych nie przekracza 120 min (ryc. 7). Natomiast wyniki dostępności (liczba mieszkańców) do 15 min z podziałem na przejazd z źródła podróży do UE i poza UE są niższe: do UE ok. 11 mln, a poza UE ok. 10 mln osób.

Ryc. 7. Liczba ludności znajdująca się w izochronie dojazdu do źródeł drogowo-kolejowych połączeń międzynarodowych (mln)



K – kolej, B – autobus, bus

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK (2015) i GITD (2015)

ANALIZA TRANSPORTU MIĘDZYNARODOWEGO (DROGOWEGO DO UE I POZA UE)

Cele podróży w drogowym transporcie międzynarodowym wewnątrz UE rozproszone są po całej Europie, a zagęszczenie miejsc dojazdu zlokalizowane jest w państwach Beneluxu oraz w zachodniej części Niemiec. Miejscami docelowymi podróży w transporcie międzynarodowym do UE są 94 miasta⁶. Odchylenie standardowe

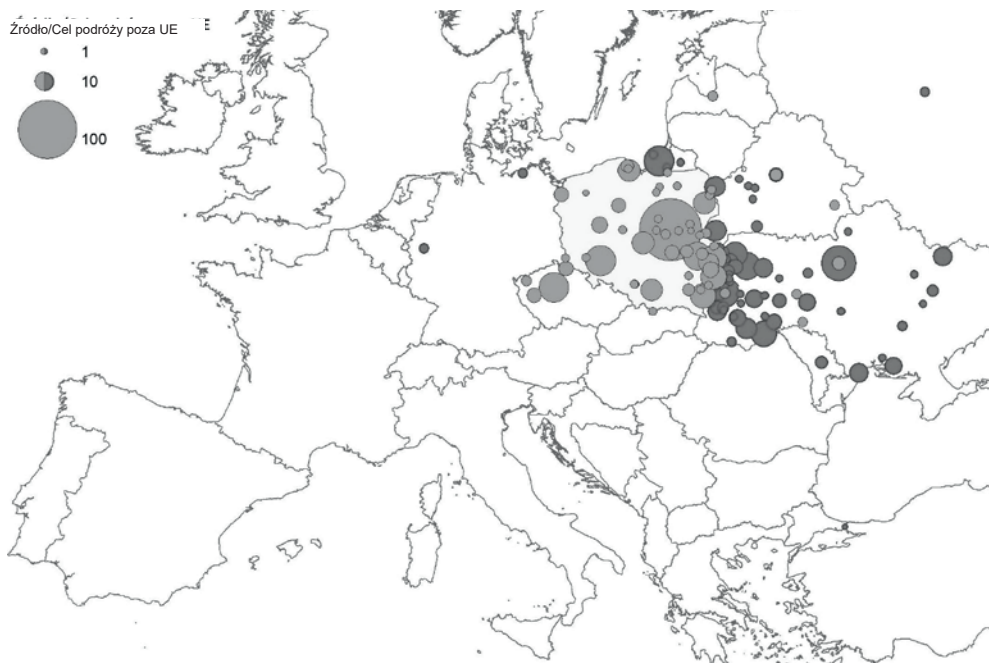
⁶ Berlin, Bruksela, Lecce, Marsylia, Ateny, Neapol, Stuttgart, Akwizgran, Praga, Wiedeń, Groningen, Paryż, Bremerhaven, Görlitz, Fryburg, Split, Rzym, Battipaglia, Zaanstad, Lubeka, Berlin-Schönefeld, Bonn, Luksemburg, Nancy, Friedrichshafen, Sofia, Wilno, Palermo, Ragusa, Nantes, Lyon, Oslo, Hirtshals, Londyn, Norden, Osnabrück, Gelsenkirchen, Leverkusen, Siegen, Koblenca, Trewir, Genk, Bohumin, Poprad, Czeskie Budziejowice, Pforzheim, Strasburg, Augsburg, Waldshut-Tiengen, Konstancja, Genewa, Lugano, Mediolan, Verona, Airuno, Grenoble, Forli, La Spezia, Ankona, Livorno, Tulon, Foggia, Cerignola, Nola, Salerno, Tallin, Lipawa, Habartice, Náchod, Rossano, Reggio di Calabria, Agrigento, Huelva, Acate, Vittoria, Bayonne, Madryt, Southampton, Plymouth, Bordeaux, Tuluza, Alkmaar, Amsterdam, Vlissingen, Lille, Kopenhaga, Frederikshavn, Alborg, Uppsala, Budapeszt, Sztokholm.

Ryc. 8. Źródła i cele podróży w drogowym transporcie międzynarodowym w relacji do UE



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD (2015)

Ryc. 9. Źródła i cele podróży w drogowym transporcie międzynarodowym w relacji poza UE



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD (2015)

liczby dojazdów do celów podróży do UE wynosi 2,46, co oznacza większą dekoncentrację i mniejsze wahania w możliwości dojazdu. Średnia koncentracja celów podróży w transporcie międzynarodowym występuje w przypadku wyjazdu do Włoch i Francji. Państwa UE, które są celami podróży w 2015 roku, to: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Francja, Grecja, Litwa, Luksemburg, Norwegia (strefa Schengen), Słowacja, Szwajcaria (strefa Schengen), Szwecja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy. Wśród wymienionych państw są wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE 28), z wyjątkiem: Rumunii, Słowenii, Finlandii, Portugalii i Irlandii (ryc. 8).

Największa koncentracja celów podróży w przejazdach poza granice UE jest tuż za granicą Polski, na Ukrainie. Pozostałe państwa, które nie są członkami UE, a dokąd możliwy jest dojazd transportu drogowego, to: Rosja, Turcja, Mołdawia i Białoruś. W wymienionych państwach celami podróży jest kilkadziesiąt miast⁷. Odchylenie standardowe liczby wyjazdów do celu podróży wynosi 6,99, co oznacza, że są duże rozbieżności między miastami często i rzadko odwiedzanymi (ryc. 9). Lecz duża wartość odchylenia standardowego i duża liczba miast, które są celami podróży, wskazują na dużą koncentrację miejsc dojazdu w transporcie międzynarodowym poza UE i strefę Schengen.

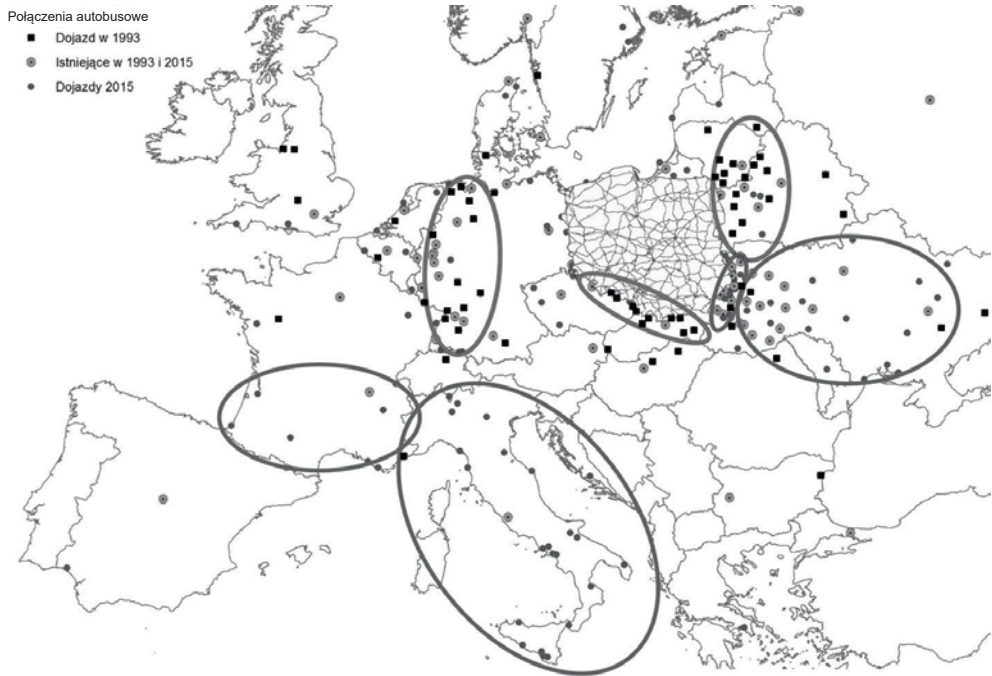
ANALIZA PORÓWNAWCZA 1993–2015

Analiza porównawcza celów podróży w transporcie autobusowym możliwa jest do przeprowadzenia dzięki pracy, jaką wykonali T. Komornicki (1996) oraz autor opracowania. Porównując cele podróży w międzynarodowym transporcie drogowym w okresie 1993 i 2015 roku, można wskazać kilka grup celów podróży, które zmieniały się na przestrzeni lat. Podróże za granice Polski do państwa UE i spoza UE można podzielić na dwa ciekawe obszary. Pierwszy obejmuje Litwę i Białoruś, gdzie w 1993 roku było dużo celów podróży. Do dziś tylko kilka z nich podtrzymało swoją funkcję miejsca przyjazdu transportu drogowego z Polski. Podobne obszary występują przy granicy z Czechami i Słowacją (Taylor, Ciechański, 2013) oraz w zachodniej części Niemiec.

Drugie ciekawe miejsce zlokalizowane jest na Ukrainie, dzieli się ono na dwie grupy (Komornicki, 1996). Pierwsza grupa obejmuje miejscowości tuż przy granicy, część z nich w analizie z lat dziewięćdziesiątych do dziś podtrzymuje funkcje miejsca przyjazdu. Duża część nowych celów podróży zlokalizowana jest w pobliżu miejsc dojazdu z analizy dla 1993 roku (Szczepaniak, 1996). Podobnie sytuacja wygląda w pozostałych częściach Ukrainy, z tym że duża liczba celów podróży nie jest położona w bliskiej odległości. W analizie dla 2015 roku pojawiło się kilkanaście nowych miejsc podróży do Włoch i południowej Francji (ryc. 10).

⁷ Kijów, Kaliningrad, Lwów, Łuck, Czerniowce, Kowel, Praga, Włodzimierz Wołyński, Kołomyja, Brześć, Grodno, Truskawiec, Rowno, Charków, Odessa, Tarnopol, Kozowa, Winnica, Iwano-Frankowsk, Nowowołyński, Chersoń, Kamieniec Podolski, Chmielnicki, Łokacze, Mińsk, Drohobycz, Kiszyniów, Iwanicze, Stryj, Pińsk, Luboml, Dolina, Sankt Petersburg, Rostock, Kolonia, Rachów, Moskwa, Żytomierz, Krzywy Róg, Niemirow, Złoczowie, Wielkie Mosty, Sambor, Morszyn, Brzeżany, Kałusz, Podwołoczysk, Sosnowka, Sokal, Swiętłogorsk, Prawdinsk, Czerniachowsk, Lida, Nowogródek, Korelicze, Baranowicze, Turijskiy, Szack, Czernihowie, Borszczów, Czerwonograd, Rawa Ruska, Szepietówka, Żółkiew, Połtawa, Dnieprodzierżyńsk, Mikołajew, Umań, Sambuł.

Ryc. 10. Porównanie celów podróży w drogowym transporcie drogowym w 1993 i 2015 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Komornicki (1996)

PODSUMOWANIE

Możliwości wyjazdu za granicę w transporcie międzynarodowym są bezpośrednio związane z lokalizacją przystanku (w transporcie drogowym) oraz stacji kolejowej (w transporcie kolejowym), skąd realizowane są połączenia międzynarodowe. Więcej połączeń poza granice kraju jest do państw znajdujących się w UE i strefie Schengen. Podróże za granicę zachodnią zazwyczaj są długie, z wyjątkiem połączenia: Szczecin–Berlin (Schönefeld) i połączeń tuż przy granicy z Czechami i Słowacją. W kierunku wschodnim dominują podróże na średni dystans, powyżej 50 km.

Źródła podróży w przewozach międzynarodowych rozlokowane są na terenie całego kraju. Natomiast trzeba zwrócić uwagę, że więcej lokalizacji źródeł podróży znajduje się na wschodzie Polski, co wiąże się z trasami przejazdu i zainteresowaniem podróżnych miejscami, do których jadą. Ludzie mieszkający na wschodzie kraju chętnie wyjeżdżają na zachód Europy i często mają kontakty i interesy na wschodzie. Mieszkańcy zachodniej części Polski rzadko jadą w kierunku wschodnim, częściej podróżując na zachód autobusem lub pociągiem, który jedzie ze wschodu Polski, stąd źródeł podróży zlokalizowanych na zachodzie kraju jest mniej. Miejsca gorzej dostępne w transporcie międzynarodowym zlokalizowane są z dala od dużych ośrodków miejskich i położone na stykach województw: dolnośląskiego i wielkopolskiego; małopolskiego

i świętokrzyskiego, pomorskiego i zachodniopomorskiego, kujawsko-pomorskiego i zachodniopomorskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego (ryc. 2).

W połączeniach kolejowych poza granice Polski lepsza jest dostępność stacji, skąd kursują pociągi jadące do państw UE i strefy Schengen. Różnice w porównaniu dostępności przy użyciu obu gałęzi, dla wyjazdów do państw UE i poza UE i Schengen, nie są znaczące, a niewielka przewaga transportu drogowo-kolejowego w wyjazdach do UE wynika z większej liczby lokalizacji źródeł wyjazdu na wschodzie kraju (Goliszek, 2015). W przypadku wyjazdów do UE źródła podróży zlokalizowane są w dużych miastach lub w nich się zatrzymują. Natomiast wyjazdy poza granice UE realizowane są z mniejszych miejscowości, gdzie mieszka mniej osób.

Gdy rozpatrujemy możliwość przejazdu do państw położonych w Europie w podziale na regiony, lepiej dostępne są miejsca położone na wschodzie kraju, przy tzw. ścianie wschodniej, skąd najłatwiej dostać się z województwa lubelskiego na zachód Ukrainy. Również w analizie dostępności krajowej wewnątrz Polski główny ośrodek województwa lubelskiego (Lublin) ma najlepszą dostępność wśród analizowanych województw wschodniej Polski (Goliszek, 2014). Na wschodzie kraju rozproszenie źródeł wyjazdu jest nierównomierne, a miejscami początkowymi podróży są nie tylko duże miasta wojewódzkie, lecz także mniejsze miasta powiatowe. W połączeniach międzynarodowych największym źródłem podróży jest Warszawa oraz inne duże miasta, które są generatorami ruchu dzięki dużemu popytowi (dużej gęstości zaludnienia).

Literatura

References

- Boguszewski, R. (2013). *Mobilność i elastyczność zawodowa Polaków*. Warszawa: CBOS.
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) (2015, 23 grudnia). Pozyskano z <http://www.gitd.gov.pl>
- Goliszek, S. (2014). *Dostępność komunikacyjna ośrodków wojewódzkich Polski Wschodniej: jak ważny jest transport dla miast, regionów i kraju*. Saarbrücken: Wydawnictwo Bezkres Wiedzy.
- Goliszek, S. (2015). Przejazdy koleją po Polsce w 2011 r. – porównanie według kategorii pociągów. *Przegląd Komunikacyjny*, 70(1), 25–28.
- Jak się Europa przed Polakiem otwierała* (2015, 23 grudnia). Pozyskano z http://gazetapraca.pl/gazetapraca/1,67527,9535543,Jak_sie_Europa_przed_Polakiem_otwierala.html
- Kaczmarczyk, P., Tyrowicz, J. (2007). Współczesne migracje Polaków. *Biuletyn Fundacji Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych*, 1(16).
- Komornicki, T. (1996). Bus connections between Poland and other European countries. *Transport Review*, 16(2), 99–108.
- Komornicki, T. (2002a). Międzyregionalne związki społeczno-ekonomiczne na poziomie międzynarodowym jako podmiot badań geograficznych. W: J. Kitowski (red.). *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – bilans dokonań*. Rzeszów: Wydawnictwo Oświatowe Fosze, 349–362.
- Komornicki, T. (2002b). Bezpośrednie powiązania transportowe polskich województw z zagranicą. *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 8, 159–180.
- Komornicki, T., Pomianowski, W., Rosik P., Śleszyński, P. (2009). Co z tą infrastrukturą? Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej obszaru Polski. *Infrastruktura Transportu*, 5, 22–24.

- Komornicki, T., Rosik, P., Śleszyński, P., Solon, J., Wiśniewski, R., Stępiak, M., Czapiewski, K., Goliszek, S. (2013). *Impact of the construction of motorways and expressways on socio-economic and territorial development of Poland*. Warsaw: Ministry of Infrastructure and Development.
- Lijewski, T. (1986). *Geografia transportu Polski*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Łacny, J. (2009). *Funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego ładunków w gospodarce globalnej*. Radom: ITE.
- Mokrzyszczak, H. (1995). Organizacja rynku pasażerskich przewozów samochodowych w krajach UE. *Przegląd Komunikacyjny*, 12.
- Neider, J. (2012). *Transport międzynarodowy*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- OpenStreetMaps (OSM) (2015, 23 grudnia). Pozyskano z <http://www.openstreetmap.org/>
- PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) (2015, 23 grudnia). Pozyskano z <http://www.plk-sa.pl>
- Portal Geostatystyczny (2015, 23 grudnia). Pozyskano z <https://geo.stat.gov.pl/imap>
- Szczepaniak, T. (1996). *Transport międzynarodowy*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2005). Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I. *Przegląd Geograficzny*, 82(4), 549–571.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2007). Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstwa PKS w nowej sytuacji gospodarczej. *Przegląd Geograficzny*, 79(1), 5–44.
- Taylor, Z., Ciechański, A. (2013). Organizacyjno-własnościowe przekształcenia narodowych przewoźników drogowych w Polsce, Czechach i na Słowacji – część I. *Przegląd Geograficzny*, 85(2), 151–172.

Sławomir Goliszek, mgr, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Zakład Przestrzennego Zagospodarowania. Absolwent Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, magister dwóch specjalności: rozwoju regionalnego oraz kartografii i geoinformacji. Zainteresowania badawcze dotyczą rozwoju regionalnego, transportu publicznego oraz wpływu geoinformacji (GIS) w badaniach dostępności transportowej.

Sławomir Goliszek, M.Sc., Polish Academy of Sciences, Institute of Geography and Spatial Organization, Department of Spatial Organization. A graduate of the Maria Curie-Skłodowska University (UMCS) in Lublin, with two specializations: regional development and cartography with geoinformation. His research interests focus on regional development, public transport and the meaning of geoinformation in research of accessibility transportation.

Adres/address:

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
Zakład Przestrzennego Zagospodarowania, pok. 429
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, Polska
e-mail: sgoliszek@twarda.pan.pl

TOMASZ WISKULSKI

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Polska • Gdansk University of Physical Education and Sport, Poland

JAN A. WENDT

Uniwersytet Gdański, Polska • University of Gdańsk, Poland

Dostępność komunikacyjna z Polski regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji

Transport Accessibility from Poland to Tourist Regions of the Croatian Coastline

Streszczenie: Sytuacja geopolityczna Chorwacji po wojnie domowej z początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku wpłynęła na spadek znaczenia turystyki w gospodarce narodowej. Jednak historia pokazuje, że kraj, gdzie miały miejsce działania zbrojne, potrafi skutecznie wykorzystać daną mu jeszcze raz szansę oraz rozwijać ofertę turystyczną wraz z infrastrukturą transportową, która jest niezbędna do realizacji funkcji turystycznej. Celem pracy jest przedstawienie zróżnicowania stopnia dostępności komunikacyjnej regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji dla transportu drogowego jako głównego środka transportu kształtującego ruch turystyczny tego kraju (Kruczek, Sacha, 1996). Ogromne znaczenie dla wielkości przewozów transportem lotniczym ma transport drogowy, gdzie średni czas potrzebny na podróż z Polski do regionów turystycznych Chorwacji wynosi około 14 godzin. W przypadku transportu drogowego ciężko jest mówić o realizacji jednego z postulatów przewozowych dotyczącego bezpieczeństwa, gdyż spadek koncentracji, towarzyszący długiej jeździe, wpływa negatywnie na bezpieczeństwo podróży (Bentkowska-Senator, Kordel, 2008). Z kolei bezpośredniość i relatywna taniaść wykorzystania transportu drogowego względem lotniczego pozostają głównymi czynnikami decydującymi o wyborze właśnie tego środka transportu (Serafin, 2015). Natomiast w przypadku przewozów autokarowych można dodatkowo mówić o spełnieniu postulatu masowości, którego realizacja w przypadku transportu lotniczego i samochodowego jest niemożliwa (Pawlicka, 1978; Milewski, 2012).

Abstract: The geopolitical situation in Croatia after the civil war of the early 90s of the twentieth century contributed to a significant decline of tourism. History shows that a country where were military operations can effectively use given them a chance and develop the tourist offer with the transport infrastructure which is essential for realizing tourist function. The aim of the paper is to present the differences of transport accessibility of tourist regions on the Croatian coastline in by road transport as a main type of transport which is affecting the tourism movement in that country (Kruczek, Sacha, 1996). Great importance for the volume of air transport has a road transport where the average time needed for the trip from Poland to Croatian tourist regions is approximately 14 hours. In the case of road transport it's hard to talk about the implementation of one of the traffic demands about traffic safety because of loss of concentration which is accompanying to long drive (Bentkowska-Senator, Kordel, 2008). On the other hand directness and relative cheapness of using road transport in relation to air transport are the main determinants of choice this mode of transport (Serafin, 2015). However, in the case of coach transport we can talk about the implementation of multitude postulate whose implementation in the case of air transport and the car transport is impossible (Pawlicka, 1978; Milewski, 2012).

Słowa kluczowe: Chorwacja; dostępność komunikacyjna; postulaty przewozowe; transport drogowy

Keywords: Croatia; road transport; transport accessibility; transport demands

Otrzymano: 20 grudnia 2015

Received: 20 December 2015

Zaakceptowano: 17 lipca 2016

Accepted: 17 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Wiskulski, T., Wendt, J.A. (2016). Dostępność komunikacyjna z Polski regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 79–91.

WSTĘP

Celem pracy jest przedstawienie dostępności komunikacyjnej regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji z Polski oraz jej zmian w latach 2012–2014. Przeprowadzona analiza polegała na porównaniu odległości przejazdu najkrótszą trasą pomiędzy stolicami szesnastu województw w Polsce a stolicami siedmiu żupanii nadmorskich w Chorwacji, z potencjalnym czasem przejazdu, bez uwzględnienia postoju oraz oczekiwania na granicy, jako czynników subiektywnych, zależnych od preferencji podróżnych i stopnia kongestii na przejściach granicznych dla danych za lata 2012–2014, z wykorzystaniem oprogramowania Microsoft AutoRoute. Zebrane dane poddano analizie statystycznej, pozwalającej na określenie stopnia zróżnicowania dostępności komunikacyjnej poszczególnych połączeń. Polegała ona na wyznaczeniu maksymalnej i minimalnej odległości, łączącej wybrane miejscowości, obliczeniu mediany oraz kwartyli dla tych wartości, a następnie porównaniu tych danych dla wartości maksymalnego i minimalnego czasu przejazdu, ich mediany oraz kwartyli.

Przeprowadzone badania wykazały duże rozbieżności pomiędzy ujętymi w pracy przykładami połączeń oraz, co istotne, znacznymi rozbieżnościami pomiędzy wartościami opisującymi te same połączenia, plasując je w różnych przedziałach klasowych. Jako uzupełnienie autorzy przeprowadzili badanie ankietowe wśród turystów z Polski odwiedzających Chorwację. Jednym z jego podstawowych celów była odpowiedź na pytanie o wybrany przez nich środek transportu w drodze do Chorwacji oraz ocena lokalnych środków transportu. Wyniki badania przedstawiono w ujęciu regionalnym i całościowym.

TRANSPORT LĄDOWY

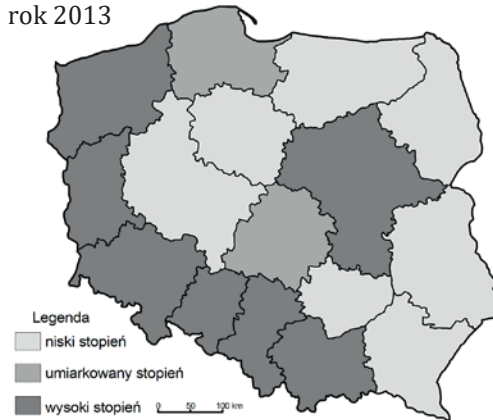
W roku 2012 transport kołowy, a w szczególności transport drogowy, był główną gałęzią transportu wykorzystywaną przez turystów z Polski w celu dostania się do Chorwacji. Z badań ankietowych przeprowadzonych przez autorów wśród uczestników ruchu turystycznego na terytorium Chorwacji w latach 2012–2013 wynika, iż 91,7% osób, poddanych badaniu ankietowemu spośród 1002 w roku 2012, oraz 93,1% spośród 1059 w roku 2013 wybrało transport kołowy jako środek transportu. Na pytanie o główny powód tego wyboru ankietowani odpowiadali, wskazując: niezależność względem czynników zewnętrznych (40%), samodzielność w wyborze miejsc atrakcyjnych turystycznie do zwiedzania (38%), cena przejazdu (18%) i inne przyczyny (4%).

Ryc. 1. Stopnie dostępności komunikacyjnej województw w Polsce do regionów nadmorskich Chorwacji w latach 2012–2014

rok 2012



rok 2013



rok 2014



Źródło: opracowanie własne

Tab. 1. Czas przejazdu i odległość pomiędzy stolicami regionów w Polsce i Chorwacji w roku 2013 w podziale na kwartyle

Województwo	Żupania istrijska		Żupania primorsko-gorska		Żupania licko-seńska		Żupania zadarska	
	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km
dolnośląskie	10 h 13 min	1108	9 h 29 min	1037	9 h 36 min	1038	10 h 32 min	1162
kujawsko-pomorskie	12 h 44 min	1334	12 h 0 min	1264	12 h 7 min	1265	13 h 2 min	1389
lubelskie	13 h 2 min	1357	12 h 7 min	1146	12 h 14 min	1146	13 h 9 min	1270
lubuskie	11 h 57 min	1341	11 h 22 min	1253	12 h 0 min	1231	12 h 55 min	1356
łódzkie	11 h 1 min	1162	10 h 18 min	1092	10 h 25 min	1093	11 h 20 min	1217
małopolskie	9 h 42 min	1039	8 h 58 min	967	9 h 6 min	967	10 h 0 min	1093
mazowieckie	11 h 48 min	1257	11 h 4 min	1187	11 h 11 min	1188	12 h 6 min	1312
opolskie	9 h 33 min	1026	8 h 49 min	956	8 h 56 min	956	9 h 51 min	1081
podkarpackie	10 h 55 min	1204	9 h 47 min	982	9 h 54 min	983	10 h 49 min	1107
podlaskie	13 h 55 min	1450	13 h 12 min	1380	13 h 19 min	1381	14 h 14 min	1505
pomorskie	13 h 51 min	1490	13 h 7 min	1420	13 h 14 min	1421	14 h 9 min	1545
śląskie	8 h 58 min	964	8 h 14 min	893	8 h 22 min	894	9 h 17 min	1018
świętokrzyskie	10 h 57 min	1118	10 h 14 min	1048	10 h 21 min	1049	11 h 16 min	1173
warmińsko-mazurskie	14 h 7 min	1451	13 h 23 min	1381	13 h 30 min	1382	14 h 25 min	1506
wielkopolskie	12 h 19 min	1426	11 h 42 min	1216	11 h 56 min	1218	12 h 51 min	1342
zachodniopomorskie	11 h 52 min	1365	11 h 17 min	1277	12 h 3 min	1390	12 h 58 min	1514

Województwo	Żupania szybenicko-knińska		Żupania splicko-dalmatyńska		Żupania dubrownicko-neretwiańska	
	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km
dolnośląskie	10 h 49 min	1216	11 h 28 min	1286	13 h 28 min	1476
kujawsko-pomorskie	13 h 20 min	1443	13 h 59 min	1512	15 h 59 min	1703
lubelskie	13 h 23 min	1334	14 h 6 min	1394	16 h 6 min	1584
lubuskie	13 h 13 min	1410	13 h 52 min	1479	15 h 52 min	1669
łódzkie	11 h 38 min	1271	12 h 16 min	1340	14 h 16 min	1531
małopolskie	10 h 18 min	1145	10 h 57 min	1215	12 h 57 min	1405
mazowieckie	12 h 24 min	1366	13 h 3 min	1435	15 h 3 min	1626
opolskie	10 h 9 min	1135	10 h 48 min	1204	12 h 48 min	1394
podkarpackie	11 h 7 min	1161	11 h 46 min	1231	13 h 46 min	1421
podlaskie	14 h 32 min	1559	15 h 10 min	1628	17 h 11 min	1819
pomorskie	14 h 27 min	1599	15 h 6 min	1668	17 h 6 min	1859
śląskie	9 h 34 min	1072	10 h 13 min	1142	12 h 13 min	1332
świętokrzyskie	11 h 34 min	1227	12 h 12 min	1296	14 h 12 min	1487
warmińsko-mazurskie	14 h 43 min	1560	15 h 22 min	1629	17 h 22 min	1820
wielkopolskie	13 h 9 min	1396	13 h 41 min	1464	15 h 42 min	1655
zachodniopomorskie	13 h 15 min	1568	13 h 54 min	1638	15 h 54 min	1828

1. ćwiartka
2. ćwiartka
3. ćwiartka
4. ćwiartka

Źródło: opracowanie własne

W celu wyjaśnienia zależności pomiędzy wyborem środka transportu a dostępnością transportową autorzy podjęli próbę analizy 112 potencjalnych połączeń drogowych z żupaniami w Chorwacji mającymi bezpośredni dostęp do akwenu Morza Adriatyckiego (tab. 1) dla danych za lata 2012–2014.

Po analizie porównawczej danych otrzymanych w badaniach autorzy zauważają znaczną poprawę stopnia dostępności komunikacyjnej. W roku 2012 najkrótszy czas przejazdu pomiędzy stolicą województwa śląskiego a stolicą żupanii primorsko-gorskiej wyniósł 9 godz. 10 min, natomiast w roku 2013 czas ten skrócił się o 37 min, do 8 godz. 33 min. Z kolei w roku 2014 czas najkrótszego połączenia jeszcze się skrócił – do 8 godz. 14 min, czyli o 19 min. Jednocześnie, analizując czas przejazdu pomiędzy miastami, gdzie był najdłuższy z otrzymanych w badaniach, zauważono jego skrócenie z 22 godz. 21 min do 17 godz. 22 min, czyli o 4 godz. 59 min. Zmiana ta miała miejsce w przypadku połączenia między stolicą województwa pomorskiego a stolicą żupanii dubrownicko-neretwiańskiej. Dodatkowo średni czas przejazdu wszystkich 112 analizowanych połączeń w latach 2012 oraz 2014 skrócił się z 14 godz. 17 min do 12 godz. 18 min.

Omówione badania umożliwiły podział województw w Polsce w zależności od stopnia dostępności komunikacyjnej dla transportu drogowego z uwzględnieniem odległości i czasu podróży. Wyróżniono trzy grupy: o wysokim, umiarkowanym i niskim stopniu dostępności transportowej.

Na podstawie danych z 2012 roku do grupy o wysokim stopniu dostępności komunikacyjnej autorzy zaliczyli pięć województw: lubuskie, małopolskie, opolskie, śląskie, zachodniopomorskie (ryc. 1a). W roku 2013 (ryc. 1b) ich liczba wzrosła do siedmiu. Grupa powiększyła się o województwa dolnośląskie i mazowieckie. Z kolei w roku 2014 (ryc. 1c) do grupy tej zaliczono pięć województw: dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie.

Wymienione województwa charakteryzują się lepszą dostępnością komunikacyjną dla regionów nadmorskich Chorwacji na tle pozostałych województw w Polsce. Tak dobry wynik w głównej mierze spowodowany jest ich przygranicznym położeniem. Pozwała to turystom udającym się do Chorwacji ominąć polską infrastrukturę drogową, która w dalszym ciągu pozostaje w przebudowie bądź rozbudowie. Inwestycje drogowe, a w szczególności fragmentaryczna budowa drogi ekspresowej S8, pozwoliły już na ówczesnym etapie inwestycji zaklasyfikować województwo mazowieckie w roku 2013 do grupy o najwyższym stopniu dostępności komunikacyjnej. Jednak realizacja inwestycji drogowych w województwach wielkopolskim i kujawsko-pomorskim pozwoliła tym województwom wyprzedzić województwo mazowieckie, które w roku 2014 trafiło do grupy o umiarkowanym stopniu dostępności komunikacyjnej.

Na podstawie analizy danych z 2012 roku do grupy o umiarkowanym stopniu dostępności komunikacyjnej autorzy zaliczyli województwa: dolnośląskie, mazowieckie, podkarpackie i wielkopolskie. W roku 2013 ich liczba zmalała do dwóch i były to łódzkie oraz pomorskie. Oba te województwa w badaniu dotyczącym roku były w grupie o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej, jednak przeprowadzone na ich terytorium inwestycje – budowa autostrad A1 i A2 oraz drogi ekspresowej S8 – pozwoliły na zmianę ich kwalifikacji w następnym roku. Spadek województw podkarpackiego

i wielkopolskiego do grupy o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej wynika bezpośrednio z braku znacznych inwestycji w infrastrukturę drogową. Budowa autostrady A4, mającej połączyć stolicę Podkarpacia z europejską siecią autostrad, nie przebiegała zgodnie z planem. Zakładano, że zostanie oddana do użytku już w roku 2012. Niestety, ze względu na zerwanie umowy i konieczność ogłoszenia kolejnego przetargu odcinek ten był gotowy dopiero 30 października 2014 roku.

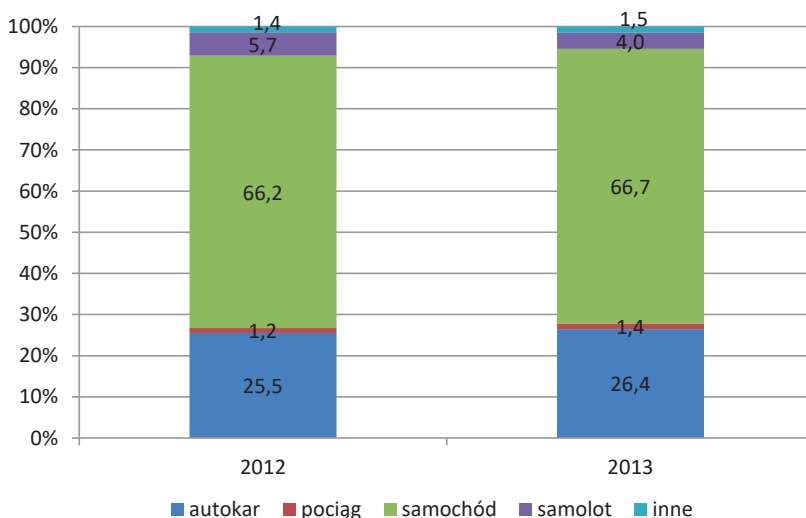
Do grupy o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej w roku 2012 autorzy zaliczyli województwa: kujawsko-pomorskie, lubelskie, łódzkie, podlaskie, pomorskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie. Jednak na podstawie powtórnego badania w roku 2013 lista ta wygląda następująco: kujawsko-pomorskie, lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie. Z kolei na podstawie badania za rok 2014 do opisywanej grupy zostały zaliczone województwa: kujawsko-pomorskie, łódzkie, małopolskie, mazowieckie i pomorskie.

Województwa te, mimo iż na ich terytorium znajdują się drogi ekspresowe, autostrady oraz paneuropejskie korytarze transportowe, na tle pozostałych obszarów nie należą do dobrze skomunikowanych z regionami turystycznymi Chorwacji. W dalszym ciągu nie zostały wybudowane w całości autostrada A1 z Gdańska do granicy z Czechami oraz droga ekspresowa S8 łącząca Białystok z Wrocławiem.

WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO

Jako badanie uzupełniające autorzy przeprowadzili ankiety w regionach nadmorskich Chorwacji w latach 2012–2013. W roku 2012 zebrano 1002 ankiety, natomiast w roku 2013 – 1059. Najczęściej wybieranym przez turystów środkiem transportu w obu badanych latach był samochód (ryc. 2).

Ryc. 2. Środki transportu wybierane przez respondentów w latach 2012–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

W roku 2012 wybrało go 66,2% respondentów, natomiast rok później nieco więcej, bo 66,7%. Drugim najpopularniejszym środkiem transportu był autokar. W roku 2012 został on wybrany przez 25,5% osób, natomiast w 2013 – przez 26,4% turystów. Trzecim wybieranym środkiem transportu w całym analizowanym okresie pozostawał samolot. W roku 2012 wybrało go 5,7% respondentów, natomiast rok później udział ten zmalał do 4%. Kolejnym najpopularniejszym środkiem transportu pozostawał pociąg. W roku 2012 wybrało go 1,2% respondentów, natomiast rok później było to 1,4%. W roku 2012 1,4% osób przy wyborze środka transportu zaznaczyło odpowiedź „inne”. Jako uzupełnienie swoich odpowiedzi podali oni: motocykl (cztery osoby), autostop (dwie osoby), łódź/starek (osiem osób). W kolejnym roku badania taką odpowiedź zaznaczyło 1,5% respondentów. Jako dodatkową informację podali oni takie hasła, jak: motocykl (pięć osób), autostop (cztery osoby), starek/łódź (trzy osoby), a czterech badanych nie podało dokładnej odpowiedzi.

W regionie Dalmacji Południowej dominującym środkiem transportu przez cały analizowany okres był samochód (ryc. 3). W roku 2012 wybrało go 57,6% respondentów. W kolejnym roku ich udział wzrósł do 65,8%. W tym regionie niewiele osób wybrało samolot jako środek transportu do Chorwacji. W roku 2012 stanowili oni 7,6%, natomiast rok później – 7,5%. Niektórzy badani zaznaczyli odpowiedź „inne”, co wskazywało na wybór motocykla jako środka transportu.

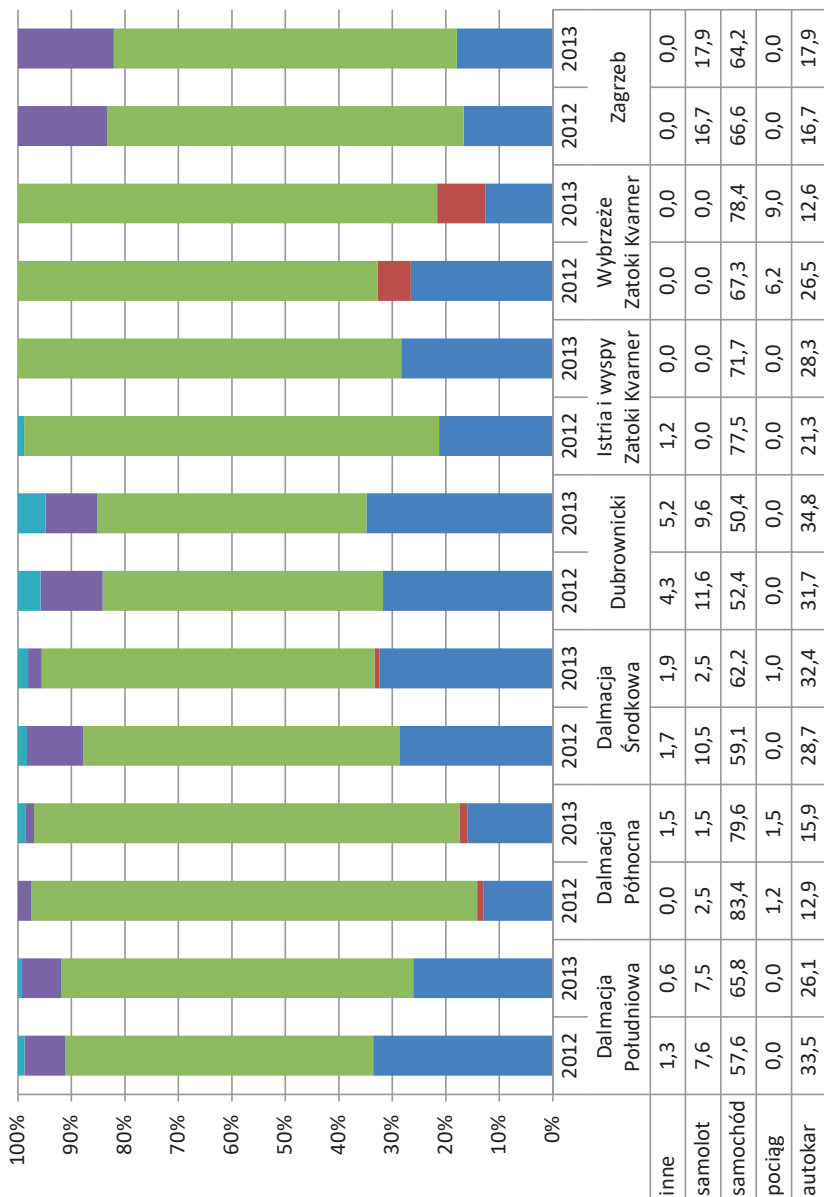
W regionie Dalmacji Północnej dominującym środkiem transportu również był samochód. W analizowanym okresie jego udział zmalał z poziomu 83,4% do 79,6%. Pomimo tego spadku był to nadal najczęściej wybierany środek transportu we wszystkich regionach turystycznych. Teren ten charakteryzuje się też niewielkim udziałem transportu kolejowego na poziomie 1,2%–1,5% w dwóch kolejnych latach badania. Region Dalmacji Środkowej, podobnie jak wszystkie pozostałe, charakteryzuje się wysokim udziałem samochodu jako środka transportu, dzięki któremu turyści dotarli do Chorwacji. Jego udział w analizowanym okresie wzrósł z poziomu 59,1% do 62,2%.

W regionie Dubrownickim samochód, mimo że był to główny środek transportu z Polski, był najmniej popularny na tle pozostałych regionów. Jego udział spadł z 52,4% w roku 2012 do poziomu 50,4% w roku 2013. Co istotne, region ten charakteryzował się największym udziałem transportu autokarem na tle pozostałych regionów – na poziomie 31,7% w roku 2012 i 34,8% w roku 2013. Również transport lotniczy pełni ważną funkcję w tym regionie. W roku 2012 jego udział wyniósł 11,6%, natomiast w kolejnym roku już tylko 9,6%.

W regionie Istrii i wysp Zatoki Kvarner dominującym środkiem transportu pozostawał samochód. Jego udział w roku 2012 wyniósł 77,5%, natomiast rok później spadł do poziomu 71,7%. W regionie Wybrzeża Zatoki Kvarner odnotowano trzy rodzaje transportu, które zostały wybrane przez respondentów. Dominującym był transport samochodowy, który został wybrany przez 67,3% respondentów w roku 2012 oraz 78,4% w roku 2013. Region ten charakteryzował się również najwyższym udziałem transportu kolejowego jako środka transportu. Jego udział w roku 2012 wyniósł 6,2%, natomiast rok później już 9%.

W przypadku regionu Zagrzebia dominującym środkiem transportu pozostawał samochód. Jednak zarówno transport autokarem, jak i samolotem, stanowiły

Ryc. 3. Środki transportu wybierane przez respondentów w latach 2012-2013 wg regionów turystycznych



■ autokar ■ pociąg ■ samochód ■ samolot ■ inne

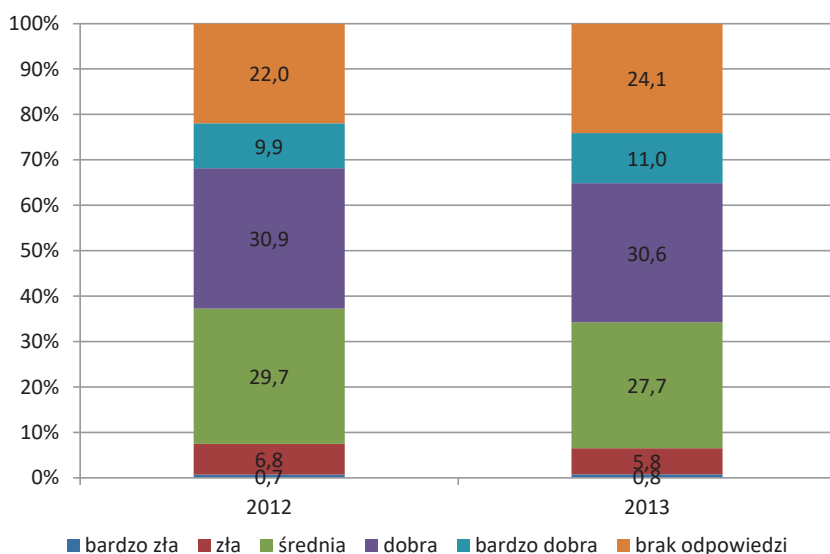
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

równoważne środki transportu, których udział w roku 2012 wyniósł po 16,7%, by w kolejnym roku wzrosnąć do 17,9%. Transport samolotem w regionie Zagrzebia miał największy udział w środkach transportu na tle pozostałych regionów. Należy zauważyć, iż znaczenie samolotu jako środka transportu rośnie w kierunku południowym, wskutek oddalania się od granicy z Polską. Wyjątek stanowi region Zagrzebia, w którym znaczna część przyjazdów turystycznych wiąże się z zawodowymi, dlatego samolot jako najszybszy z oferowanych środków transportu jest relatywnie często wybierany (Rucińska, 2011).

Lokalne środki transportu były najrzadziej ocenianym przez respondentów elementem decydującym o atrakcyjności turystycznej regionów. Jednak wysoki współczynnik udzielonych odpowiedzi w porównaniu z deklarowanym środkiem transportu, dzięki któremu badani znaleźli się w Chorwacji, świadczy o znacznej komplementarności lokalnych środków transportu względem transportu drogowego. W badaniu respondenci zostali poproszeni o ocenę lokalnych środków transportu pod względem ich dostępności (ryc. 4).

Z ankiet wynika, iż większość turystów oceniła dostępność lokalnych środków transportu dobrze. W roku 2012 grupa ta stanowiła 30,9%, natomiast w roku 2013 – 30,6% ankietowanych. Najmniej liczna grupa oceniła dostępność lokalnych środków transportu bardzo źle. W roku było to 0,7% osób, natomiast w roku 2013 ich udział wzrósł nieznacznie do poziomu 0,8%. Znaczna część respondentów nie oceniła dostępności lokalnych środków transportu. W roku 2012 stanowili oni 22% ankietowanych, natomiast rok później ich udział wzrósł do 24,1%. Tak wysoki brak udzielonych odpowiedzi jest bezpośrednią konsekwencją wykorzystywania własnego środka transportu podczas całego pobytu w Chorwacji.

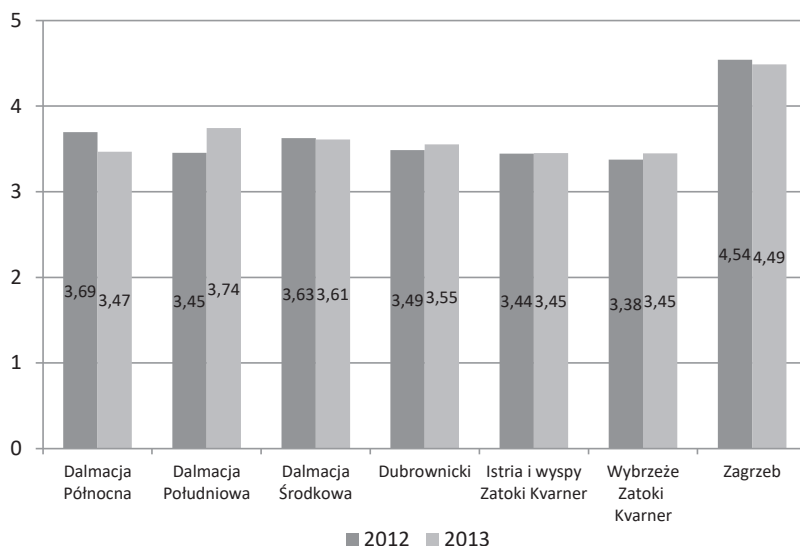
Ryc. 4. Ocena lokalnych środków transportu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

W roku 2012 dostępność lokalnych środków transportu została oceniona średnio na poziomie 3,54, natomiast w kolejnym roku ocena ta wzrosła do poziomu 3,6. Szczegółowa analiza oceny dostępności lokalnych środków transportu w poszczególnych regionach pozwala wnioskować, iż najlepiej oceniony przez respondentów w roku 2012 był region Zagrzebia ze średnią 4,54 (ryc. 5).

Ryc. 5. Średnia ocena lokalnych środków transportu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

Z kolei najniżej oceniono region Wybrzeża Zatoki Kvarner ze średnią oceną na poziomie 3,38. Z badania w roku 2013 wynikają podobne wnioski: najlepiej oceniono region Zagrzebia ze średnią oceną 4,49. Z kolei najniżej ocenione zostały regiony Istrii i wysp Zatoki Kvarner oraz Wybrzeża Zatoki Kvarner ze średnią 3,45. Spośród wszystkich regionów jedynie w trzech doszło do spadku średniej oceny dostępności lokalnych środków transportu. Były to Dalmacja Północna, Dalmacja Środkowa i Zagrzeb.

PODSUMOWANIE

Sytuacja, w której znalazła się Chorwacja na początku lat pięćdziesiątych XX wieku, doprowadziła do niemalże całkowitego upadku znaczenia turystyki. Na podstawie przeprowadzonej analizy widać jednak, że Chorwacja wykorzystała daną jej szansę i powróciła do czołówki krajów będących destynacją turystyczną Polaków. Przez analizowany okres doszło do rozwoju sieci drogowej, zarówno w Polsce i Chorwacji, jak i w krajach tranzytowych.

Gęsta sieć portów lotniczych na wybrzeżu Chorwacji, wraz z dobrą infrastrukturą drogową, pozwala w niedługim czasie dotrzeć do miejscowości turystycznych

(Wiskulski, 2013). Komplementarność tych dwóch gałęzi transportu jest zatem kluczowa do realizacji funkcji turystycznej obszarów turystycznych.

Wskutek analizy połączeń drogowych należy wnioskować, iż nastąpiła znacznie większa poprawa dostępności komunikacyjnej województw zachodniej Polski względem reszty kraju.

Ponadto wyniki ankiety pozwoliły odpowiedzieć na pytanie o realne wykorzystanie środków transportu przez Polaków udających się do Chorwacji. Z badania wynika, że to właśnie transport drogowy jest kluczowym środkiem transportu, wybieranym przez turystów, a transport lotniczy stanowił w roku 2012 główny środek transportu jedynie dla 5,7% respondentów, natomiast w kolejnym roku jego udział zmalał do poziomu 4%.

Literatura References

- Bentkowska-Senator, K., Kordel, Z. (2008). *Transport w turystyce*. Bydgoszcz: Wyższa Szkoła Gospodarki.
- Kruczek, Z., Sacha, S. (1996). *Europa – zarys geografii turystycznej*. Kraków: Ostoja.
- Milewski, D. (2012). Postulaty przewozowe jako cechy jakości przewozów turystycznych. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 258, 161–171.
- Pawlicka, Z. (1978). *Przewozy pasażerskie*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Rucińska, D. (2011). Badania rynku usług lotniczych. Istota, zakres, użyteczność, przykłady. *Polskie Towarzystwo Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe*, 9, 287–304.
- Serafin, M. (2015, 17 grudnia). *Czy to koniec okresu hossy na polskim rynku lotniczym?* Polski Rynek Transportu Lotniczego. Pozyskano z www.prtl.pl/rynek_lotniczy_artykuly/3817
- Wiskulski, T. (2013). Dostępność transportowa centrów turystycznych Chorwacji na przykładzie transportu lotniczego. W: T. Wiskulski, M. Pilarski (red.). *Współczesne zagadnienia, problemy i wyzwania w badaniach geograficznych*, t. 2. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 165–172.

Tomasz Wiskulski, mgr, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Wydział Turystyki i Rekreacji, Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją. Absolwent studiów na Wydziale Oceanografii i Geografii na kierunku geografia oraz na Wydziale Ekonomicznym na kierunku ekonomia. Doktorant na Uniwersytecie Gdańskim na Wydziale Oceanografii i Geografii. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się wokół rozwoju regionalnego, turystyki oraz transportu drogowego.

Tomasz Wiskulski, M.Sc., Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation, the Unit of the Basics of Recreation and Leisure Management. He graduated from Geography at the Faculty of Oceanography and Geography and from Economy at the Faculty of Economics. His research focuses on regional development, tourism, and road transport.

Adres/address:

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku
Wydział Turystyki i Rekreacji
Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją
ul. K. Górskiego 1, 80-336 Gdańsk, Polska
e-mail: twiskulski@awf.gda.pl

Jan A. Wendt, profesor Uniwersytetu Gdańskiego, Wydziału Oceanografii i Geografii, Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego. Ponadto jest profesorem i wykładowcą na Wydziale Turystyki i Rekreacji Akademii

Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. W swoich badaniach zajmuje się geograficznymi uwarunkowaniami i zagrożeniami rozwoju turystyki, teorią i metodami badań i planowaniem turystycznym. Prowadził badania w zakresie turystyki transgranicznej, polskiego ruchu turystycznego, turystyki historycznej, dark tourism i turystyki morskiej.

Jan A. Wendt, professor at the University of Gdansk, Faculty of Oceanography and Geography, Department of Regional Development Geography. He is also a professor at the Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation. His research deals with the geographical conditions and threats of tourism development, theory and research methods, and tourism planning. His research work included cross-border tourism, Polish tourism movement, historical tourism, dark tourism and nautical tourism.

Adres/address:

Uniwersytet Gdański
Wydział Oceanografii i Geografii
Instytut Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk, Polska
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl

JAN A. WENDT

Uniwersytet Gdański, Polska • University of Gdańsk, Poland

Zmiany w turystycznym transporcie lotniczym Egiptu w latach 2005–2014

Changes in the Tourist Air Transport in Egypt in 2005–2014

Streszczenie: Rewolucja zwana arabską wiosną znalazła swoje odbicie w zmianach wielkości lotniczego, turystycznego ruchu pasażerskiego w krajach Afryki Północnej, zwłaszcza w Egipcie i Tunezji. Głównym przedmiotem prezentowanych badań jest ocena zmian wielkości ruchu turystycznego w Egipcie. Celem pracy jest pokazanie wielkości negatywnego oddziaływania wydarzeń politycznych w Egipcie na spadek ruchu turystycznego oraz dochodów z turystyki w tym kraju. Do analizy i korelacji wybrano zmiany wielkości turystycznego ruchu lotniczego w Egipcie na wybranych lotniskach. W 2011 roku, w porównaniu do 2008 roku, w porcie lotniczym w Szarm el-Szejk ruch pasażerski zmniejszył się o 37%, a w Hurghadzie o 27%. Stabilizacja sytuacji politycznej w kolejnych latach spowodowała wzrost wielkości przewozów lotniczych. Jednak zamach wojskowy w 2013 roku kolejny raz doprowadził do spadku ruchu turystycznego. Dopiero uspokojenie sytuacji politycznej w 2014 roku przyniosło wzrost liczby turystów. Jednak dochody z turystyki w 2014 roku stanowią jedynie 62% dochodów z najlepszego dla egipskiej turystyki 2010 roku. Według danych statystycznych całkowita liczba turystów zagranicznych, którzy odwiedzili Egipt w 2011 roku, spadła o 33% w porównaniu z 2010 rokiem. Wprawdzie w 2012 roku nastąpił jej wzrost o 18% w porównaniu do 2011 roku, jednak kolejny rok, wraz z nasileniem wydarzeń politycznych, przyniósł spadek o 15%, a niewielki wzrost – o 5% – nastąpił dopiero w 2014 roku.

Abstract: Revolution, called the “Arab Spring” was reflected by the changes of air, tourist passenger traffic in North Africa, especially in Egypt and Tunisia. The main object of this study is to evaluate changes in the volume of tourism in Egypt. The aim of the paper is to show the size of the negative impact of political developments in Egypt, the decline of tourism and the tourism income in the country. The analysis is concerned with changes in the size of the tourist traffic to Egypt at selected airports. In Egypt, at the airport of Sharm El-Sheikh passenger traffic decreased by 37% in 2011 as compared to 2008, and in Hurghada by 27% for the same period. The stabilization of the political situation in the following years has increased the volume of air traffic. However, the military coup in 2013, once again led to a decline in tourist traffic. It was calming the political situation in 2014 resulted in an increase in the number of tourists. However, income from tourism in 2014 represent only 62% of the income of the best Egyptian tourist 2010. According to statistical data, the total number of foreign tourists who visited Egypt in 2011 declined by 33% compared to 2010. While in 2012 there was an increase in the number of tourists by 18% compared to 2011, but the following year, together with increased political events brought a decline of 15%, a slight 5% increase occurred only in 2014.

Słowa kluczowe: arabska wiosna; biznes turystyczny; polityka; port lotniczy; ruch turystyczny; transport lotniczy

Keywords: air port; air transport; Arab Spring; policy; tourism business; tourist traffic

Otrzymano: 27 grudnia 2015

Received: 27 December 2015

Zaakceptowano: 14 lipca 2016

Accepted: 14 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Wendt, J.A. (2016). Zmiany w turystycznym transporcie lotniczym Egiptu w latach 2005–2014. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 92–101.

WSTĘP

Turystyka jest jedną z najszybciej rozwijających się usług we współczesnym świecie. Liczba turystów latach 1950–2014 wzrosła 46 razy, z 25 mln w 1950 roku do 1133 mln w 2014 roku. Według prognoz Światowej Organizacji Turystyki (United Nations World Tourism Organization, UNWTO) w 2030 roku ma przekroczyć 1,8 mld osób (World Tourism Barometer, 2015). Turystyka w wielu państwach stanowi znaczącą część, a w kilkunastu – podstawę gospodarki kraju. Nic dziwnego, że fenomen turystyki, w powiązaniu z wydarzeniami politycznymi i atakami terrorystycznymi, przyciąga uwagę rządów, administracji samorządowej, przedsiębiorców i licznych badaczy tego wieloaspektowego zjawiska (Sönmez, Graeffe, 1998; Araña, León, 2008; Baker, 2014). Jednak bez względu na podejście badawcze czy podział na dyscypliny naukowe, turystyka to przede wszystkim jeden z najbardziej dochodowych sektorów gospodarki. Ze względu na poprawność definicji trudno ten sektor nazwać przemysłem turystycznym, jednak zdecydowanie można mówić o stale rozwijającym się biznesie turystycznym. W latach 1950–2014 dochody z turystyki wzrosły z 2 mld do 1245 mld dol. (Tourism Highlights, 2015).

Przedmiotem niniejszej analizy są zmiany wielkości turystycznego ruchu lotniczego oraz dochodów z turystyki w Egipcie w latach 2005–2014. Wydarzenia nazywane arabską wiosną, w Egipcie skutkujące transformacją polityczną, w znaczący sposób wpłynęły na poczucie bezpieczeństwa przebywających w tym kraju turystów, co znalazło swoje odzwierciedlenie w zmianach wielkości turystycznego ruchu lotniczego. Wprawdzie zamieszki polityczne, manifestacje, obecność wojska koncentrowały się głównie w największych egipskich miastach – Kairze, Aleksandrii czy Port Said, a do kurortów docierały jedynie echa rewolucji, jednak niski poziom bezpieczeństwa wpłynął bezpośrednio na spadek ruchu turystycznego z państw Europy Zachodniej. Wcześniejsze zamachy terrorystyczne w Egipcie, a przede wszystkim zamach w Luksorze w 1997 roku, w którym zginęło ponad 70 osób, poprzez realne zagrożenie wpływają na rezygnację z pobytu w Egipcie setek tysięcy potencjalnych turystów (Aziz, 1995; Baker, 2014).

Celem niniejszej pracy jest pokazanie wielkości negatywnego oddziaływania wydarzeń politycznych i zamachów terrorystycznych w Egipcie na zmiany, a w zasadzie na spadek ruchu turystycznego oraz dochodów z turystyki. Arabska wiosna znalazła swoje odbicie w zmianach wielkości lotniczego, turystycznego ruchu pasażerskiego w całym regionie Afryki Północnej i na Bliskim Wschodzie, a Egipt, obok Tunezji, ze względu na wielkość zmian w ruchu turystycznym, stanowi wręcz przykładowy przedmiot badań. Do analizy zmian wielkości ruchu lotniczego wybrano to państwo, które ze względu na swoje walory przyrodnicze i antropogeniczne należy do głównych destynacji turystycznych dla mieszkańców Europy.

Pod pojęciem czynników politycznych rozumiane są wszystkie istotne wydarzenia w polityce wewnętrznej Egiptu oraz – w przypadku aktów terrorystycznych – w polityce zagranicznej. Ze względu na przedmiot badań, którym jest ruch lotniczy, oraz cel pracy, którym jest wskazanie wielkości wpływu czynników politycznych, w analizie pominięto szczegółowe opisy procesów transformacji w kraju, agregując je do przełomowych dla sceny politycznej wydarzeń, które dzięki mediom mają największy wpływ na kształtowanie marki turystycznej Egiptu, wpływając w ten sposób na wybór destynacji przez turystów.

Dla wskazania wielkości zmian wybrano lotniska w głównych destynacjach turystycznych, w których zarówno walory turystyczne, jak i potencjał demograficzny ośrodka wskazują na jego turystyczną funkcję. Najważniejszym problemem w przeprowadzonej analizie i korelacji był dostęp do wiarygodnych danych o wielkości ruchu turystycznego, a w przypadku niektórych lotnisk – o wielkości ruchu pasażerskiego. Podstawowym źródłem, z którego pochodzą dane statystyczne dla lotnisk egipskich, był *Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation* (EHCAAN) Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego Egiptu za lata 2007–2014 oraz dane zebrane ze stron poszczególnych portów lotniczych za odpowiednie lata.

Istotne dla wykazania wpływu wydarzeń politycznych na ruch turystyczny i gospodarkę są lata rewolucji arabskiej, czyli okres 2011–2013 (Butterfield, Atalla, Hakim, Yacoub, 2012; Abdou, Zaazou, 2013), jednak dla pokazania wielkości zmian poddano analizie dane za lata 2005–2014, wraz z próbą oceny wpływu aktów terrorystycznych z 2015 roku na zmiany ruchu turystycznego, a co z tym związane, na zmiany w gospodarce w Egipcie w tym okresie. W pracy wykorzystano prostą, klasyczną metodę analizy zmian wielkości ruchu turystycznego, wskazując na korelacje pomiędzy zmianami na wybranych lotniskach w relacji do wydarzeń politycznych.

ZMIANY POLITYCZNE W EGIPCIE W LATACH 2011–2013

Za główne przyczyny wybuchu rewolucji w Egipcie powszechnie uznawane były wysokie bezrobocie, zwłaszcza wśród osób poniżej 30 roku życia, oraz zła sytuacja gospodarcza kraju, które w połączeniu z autorytarnymi rządami prezydenta Hosniego Mubaraka i ograniczeniem swobód obywatelskich nie dawały nadziei na poprawę poziomu życia zwykłych obywateli. Po wybuchu zamieszek w Kairze (25 stycznia 2011) walki z policją, opozycją, pomiędzy manifestantami i zwolennikami różnych podmiotów politycznych trwały do lutego 2011 roku. Zginęło ponad 6 tys. osób, a ponad 12 tys. zostało aresztowanych. Po rezygnacji Mubaraka władzę przejęła armia.

Pierwszymi decyzjami junty wojskowej było rozwiązanie parlamentu, zawieszenie obowiązującej konstytucji i powołanie komitetu, który miał za zadanie opracować nową ustawę zasadniczą. W kwietniu 2011 roku odbywały się kolejne demonstracje opozycji niezadowolonej z powolnych przemian politycznych, łagodnego traktowania ludzi związanych z rządem Mubaraka oraz faktu, iż przywódca junty wojskowej, Muhammad Husajn Tantawi, przez wiele lat był związany z Mubarakiem. Po licznych strajkach i manifestacjach, przy wzroście nastrojów antyrządowych, powołano komisję, która zajęła się badaniem przebiegu rewolucji. Protestowano przeciwko planom

konstytucji, wg której po wyborze nowego prezydenta armia będzie miała wpływ na kwestie polityki wewnętrznej, budżetu oraz będzie wyłączona spod cywilnej kontroli.

Po częściowym uspokojeniu nastrojów przeprowadzono wybory parlamentarne. Zgodnie z egipską ordynacją wyborczą odbyły się one w kilku turach, a po każdej z nich coraz bardziej oczywiste stawało się zwycięstwo Bractwa Muzułmańskiego, skrajnej islamskiej organizacji religijnej i politycznej, założonej przez Hassana al-Bannę w Ismailii w 1928 roku, działającej legalnie dopiero od 1984 roku.

Po wyborach dominację w parlamencie zdobyły partie powiązane z Bractwem Muzułmańskim. Nowe władze, z prezydentem Muhammadem Mursim na czele, doprowadziły do przyjęcia projektu ustawy zasadniczej przez Konstytuante. Jednak krytyka projektu konstytucji, prowadzącej do stworzenia państwa wyznaniowego, doprowadziła do wzrostu protestów i kolejny raz wyprowadziła, tym razem zwolenników laickiego państwa, na ulice miast. Kolejne zamieszki wybuchły w pierwszą rocznicę objęcia rządów przez prezydenta Mursiego, a armia dowodzona przez gen. Abd al-Fattah as-Sisiego dokonała zamachu wojskowego w 2013 roku. Jego przywódca, as-Sisi, były minister obrony (w latach 2012–2014), były wicepremier (w latach 2013–2014), po brutalnym spacyfikowaniu opozycji, w kolejnych wyborach – w czerwcu 2014 roku – został wybrany na prezydenta Egiptu. A turyści wrócili do spokojnych, jak się wydawało, kurortów nad Morzem Czerwonym.

ZMIANY LICZBY PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH LOTNICZYCH EGIPITU

Do przeprowadzenia analizy zmian wielkości turystycznego ruchu pasażerskiego na lotniskach egipskich uzasadnione jest podzielenie ich na dwie grupy. W pierwszej (A) znajdują się lotniska mające zróżnicowanych pasażerów, są to porty lotnicze w Kairze i Borg al-Arab w Aleksandrii, w drugiej (B) znajdują się lotniska o dominującej funkcji turystycznej. Te ostatnie podzielić można na dwie podgrupy: B1, do której należą porty lotnicze w regionalnych centrach turystycznych – Szarm el-Szejk, Hurghadzie i Luksorze, oraz B2, do której należą lotniska w pozostałych egipskich destynacjach turystycznych, takich jak Marsa Alam, Aswan, Abu Simbel i Taba.

Na pierwszym miejscu pod względem ruchu jest Kair, stolica kraju i znaczący ośrodek ruchu turystycznego, z prawie 15 mln pasażerów. Na kolejnych dwóch miejscach, zarówno w 2005, jak i w 2014 roku, znajdowały się typowo turystyczne miejscowości, Szarm el-Szejk na południu półwyspu Synaj i Hurghada nad Morzem Czerwonym. Luksor, położony w centrum kraju, nad Nilem, ze swoimi świątyniami i nekropoliami władców starożytnego Egiptu, czwarty pod względem wielkości ruchu pasażerskiego w 2007 roku, na tym miejscu został zastąpiony w 2014 roku przez nowy port lotniczy Aleksandrii, Borg al-Arab z 2,5 mln pasażerów.

Jednak nie sama wielkość ruchu pasażerskiego ma tutaj znaczenie, ale analiza zmian jego wielkości. Potrzebna jest do niej podstawowa informacja o przemianach politycznych w Egipcie, zwłaszcza w latach 2011–2013, które przedstawiono w poprzedniej części pracy. Jak z niej wynika, kluczowe w wydarzenia, strajki, manifestacje

Tab. 1. Ruch pasażerski na wybranych lotniskach Egiptu w latach 2005–2014 (w tys.)

Wybrane porty lotnicze Egiptu	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Grupa A										
Kair	10220	10780	12578	14360	14382	16148	13037	14729	13774	14685
Borg al-Arab*	126	231	236	189	372	712	1004	1975	2261	2507
Grupa B1										
Hurghada	4525	4834	5948	6743	6730	8063	5975	7136	5783	7226
Szarm el-Szejk	4755	5059	6425	7759	7431	8694	5476	6625	5953	6239
Lukсор	2273	2052	1978	2169	1872	1971	914	810	640	611
Grupa B2										
Marsa Alam	436	500	643	820	939	1182	820	1089	914	1160
Aswan	1032	874	979	1107	864	955	338	294	250	270
Taba	150	210	306	453	340	446	309	282	189	45
Abu Simbel	651	499	538	634	449	490	119	74	36	11

* drugie, nowe lotnisko w Aleksandrii

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z EHCAAN (2015)

oraz utrudnienia dla turystów były lata 2011 i 2013. W pierwszym przypadku strajki i walki na ulicach Kairu uspokoiły się w pewnym stopniu dopiero po rezygnacji Mubarak. Nastąpił okres spokoju, a turyści powrócili do egipskich kurortów w 2012 roku. Jednak kolejne perturbacje polityczne, zakończone wojskowym zamachem stanu, znalazły odzwierciedlenie w zmianach wielkości ruchu turystycznego w następnym roku. Wpływ wydarzeń politycznych jest wyraźnie widoczny w spadku wielkości ruchu pasażerskiego w Kairze z 16 mln w 2010 roku do 13 mln rok później. Wraz z uspokojeniem sytuacji politycznej nastąpił ponowny wzrost liczby pasażerów do 14,7 mln, a w kolejnym roku, bogatym w wydarzenia polityczne, port lotniczy w Kairze obsługuje mniej o 1 mln pasażerów. To mniejszy spadek niż przy poprzednich manifestacjach z 2011 roku, gdyż wojskowy zamach stanu, pomimo obalenia legalnej władzy, nie przyniósł chaosu, a względną stabilizację polityczną.

Nowy port lotniczy w Borg al-Arab nie notuje spadku liczby pasażerów, ale wyraźny jest spadek tempa jej wzrostu z 97% wzrostu w latach 2008/2009 do 41% wzrostu w 2011 roku. Analogiczny spadek nastąpił w kolejnym okresie – wzrost w 2012 roku wynosił 97%, a w latach 2013 i 2014 jedynie 14% i 11% (tab. 1), co wyraźnie potwierdza tezę o spadku tego wskaźnika.

Prosta analiza porównawcza potencjału turystycznego i demograficznego Hurghady, Szarm el-Szejk i Luksooru pozwala stwierdzić, iż są one głównymi ośrodkami zagranicznego ruchu turystycznego w swoich regionach. Lotniczy ruch pasażerski, który od 2005 do 2009 roku wzrósł do poziomu 6–7 mln osób, w porównaniu do niecałych 2 mln w Luksorze, wskazuje także na dominację walorów antropogenicznych w Luksorze i przyrodniczych w ośrodkach nad Morzem Czerwonym. Na te ostatnie składają się wysokie średnie roczne temperatury, pozwalające na odpoczynek także w okresie zimowym (temperatura powietrza sięga od 21°C w lutym do 39°C w sierpniu), ciepłe morze (temperatura wody sięga od 21°C w lutym do 34°C w sierpniu), wspaniałe warunki do nurkowania oraz rafy koralowe. Wszystkie te elementy pozwalają przy relatywnie

niskiej cenie na realizację masowej turystyki typu *sun, sand, sea* (3S) oraz zdecydowanej bardziej ekskluzywnej – *entertainment, excitement, education* (3E).

Mniejszy ruch w Luksorze jest także wynikiem dużego udziału w ruchu turystycznym do i z Luksoru zorganizowanego transportu autobusowego. Luksor leży w odległości jedynie 4 godz. jazdy od Hurghady, a ze względu na swoje walory w naturalny sposób jest jedną z ciekawszych atrakcji kulturowych na jednodniową wycieczkę zorganizowaną przez touroperatorów z Hurghady (Nowak, Wendt, 2010).

Ruch turystyczny na lotniskach w Hurghadzie, Dharmie i Luksorze wyraźnie się zmniejszył w tych samych latach co w Kairze, co oczywiste, gdyż wpływają nań te same czynniki polityczne. Jednak spadek ten jest znacznie większy, gdyż obejmuje przede wszystkim ruch turystyczny, wrażliwy na zmiany poziomu bezpieczeństwa. W Hurghadzie spadek liczby pasażerów w ruchu lotniczym 2010/2011 wyniósł 26%, w Szarm el-Szejk aż 37%, a w Luksorze aż 54%. Wprawdzie w kolejnym roku nastąpił wzrost liczby pasażerów, ale już nie w Luksorze, jednak kolejny spadek w 2013 roku wyraźnie potwierdza tezę o ścisłej korelacji wydarzeń z polityki wewnętrznej i zagranicznego ruchu turystycznego w Egipcie.

Wielkość ruchu pasażerskiego w kolejnych dwóch ważnych portach lotniczych nad Morzem Czerwonym, w Tabie i Marsa Alam, jest już zdecydowanie mniejsza. Hurghada i Szarm el-Szejk skutecznie wypromowane zostały jako najlepsze kurorty dla masowego turysty europejskiego. Jednak i na tych lotniskach wyraźnie widoczny jest spadek liczby pasażerów w korelacji do bieżących wydarzeń politycznych. W latach 2011 i 2013 na lotnisku w Marsa Alam spadek liczby pasażerów wynosił odpowiednio 30% i 16%, a w Tabie 30% i aż 33%. Ta ostatnia wartość, ze względu na wpływ bliskiej granicy z Izraelem, powinna być dodatkowo wyjaśniona problemami wewnętrznej polityki Izraela oraz polityką zagraniczną w stosunku do państwa palestyńskiego prowadzoną przez Egipt i Izrael. W 2014 roku lotnisko w Tabie praktycznie zamarło, obsługując jedynie 45 tys. pasażerów, czyli ok. 10% wielkości ruchu z 2010 roku, najlepszego, jak do tej pory, turystycznego roku w Egipcie.

Porty lotnicze w Asuanie i Aleksandrii są w znacznie mniejszym stopniu portami do obsługi ruchu turystycznego, a w większym, ze względu na swoje położenie w północnej i południowej części kraju, służą zwykłemu krajowemu ruchowi pasażerskiemu. Z kolei lotnisko w Abu Simbel, znanym ze swojego kompleksu świątynnego, przeniesionego przy udziale polskich archeologów z terenów, na których obecnie znajduje się tama i zbiornik Namera, cieszy się już zdecydowanie mniejszą popularnością. Kompleks położony na dalekim południu kraju, w odległości 4,5 godz. jazdy autokarem od Asuanu, stanowi klasyczny przykład miejscowości turystycznej z zabytkami o światowym znaczeniu. Świątynia w Abu Simbel wpisana jest na listę światowego dziedzictwa UNESCO, ale jest to tylko jedna atrakcja, możliwa do zwiedzenia w czasie jednego dnia, wliczając w to także podróż z i do Asuanu. Drogowa dostępność transportowa w tym przypadku zdecydowanie wygrywa z transportem lotniczym.

Także ruch pasażerski na lotnisku w Abu Simbel potwierdza wyraźne związki i wpływ polityki na turystykę. W 2005 roku port ten obsługiwał 650 tys. podróżnych i z niewielkimi zmianami utrzymał ten poziom do 2008 roku, kiedy prawdopodobnie kryzys gospodarczy w Europie i USA zmniejszył w latach 2009–2010 do poziomu 450

tys. – 490 tys. grupę turystów, którzy zamiast tańszego autobusu wybierali droższy lot do Abu Simbel. „Rewolucja arabska” spowodowała kolejny spadek liczby podróżnych, o 76%, i po tym spadku w kolejnych latach ruch turystyczny w Abu Simbel jedynie mała, w praktyce do poziomu 10 tys. w 2014 roku.

DOCHODY Z TURYSTYKI W EGIPCIE

Egipt jest jednym z klasycznych przykładów zależności gospodarki od turystyki, a tej ostatniej od polityki. Według danych statystycznych, całkowita liczba turystów zagranicznych, którzy odwiedzili ten kraj w 2011 roku, spadła o 33% w porównaniu z 2010 rokiem. W 2012 roku wprawdzie nastąpił wzrost liczby turystów o 18% w porównaniu do 2011 roku, jednak kolejny rok, wraz z nasileniem wydarzeń politycznych, przyniósł spadek o 15%, a niewielki wzrost – o 5% – nastąpił dopiero w 2014 roku. Podobnie zmieniały się dochody z turystyki, wraz z brakiem stabilizacji politycznej spadała liczba turystów i dochody, a wraz ze wzrostem stabilizacji i spokoju powracali turyści. Jednak dochody wzrastały znacznie wolniej niż sama liczba turystów. Przychód z sektora turystycznego z 12,5 mld dol. w 2010 roku spadł do 8,1 mld (2011), następnie wzrósł do poziomu 9,9 mld dol. (2012), aby kolejny raz zmaleć, tym razem aż do poziomu 6 mld dol. w 2013 roku. Dopiero w 2014 roku dochody z turystyki wzrosły, lecz tylko o 1,5 mld dol., do poziomu 7,5 mld dol., co stanowiło jedynie 62% dochodów z 2010 roku (tab. 2).

Tab. 2. Zmiany w dochodach z turystyki w Egipcie w latach 2005–2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ruch turystyczny (mln osób)	8,2	8,6	10,6	12,3	11,9	14,1	9,5	11,2	9,5	10,0
Dochody (mld dol.)	6,9	7,6	9,3	11,0	10,8	12,5	8,1	9,9	6,0	7,5
Dochody na turystę (dol.)	841	884	877	894	908	887	852	884	632	750

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ilies, Wendt (2015) oraz Al-Shuwekhi (2015)

Interesująca jest także zmiana wysokości dochodów w przeliczeniu na jednego statystycznego turystę. W 2005 roku dochód generowany przez turystę wynosił 840 dol. i w praktyce przez kolejne cztery lata wzrósł do prawie 910 dol. Niewielki spadek z 2009 roku łatwo wyjaśnia kryzys gospodarczy w Europie i nieco oszczędniejszy sposób spędzania urlopu przez Europejczyków w Egipcie. Jednak spadek o 10% z 2011 roku, jak i kolejne zmniejszenie wydatków turystów o 29% w 2013 roku w stosunku do roku poprzedniego, trudno wyjaśnić inaczej niż rozpaczliwą walką egipskich firm hotelarskich o każdego klienta. Niestety, rok 2014 przynosi wprawdzie wzrost wydatków pojedynczego turysty o prawie 19%, jednak jest to jedynie 82,5% dochodów z 2009 roku i 84,5% dochodów z 2010 roku.

Co dodatkowo istotne w kwestii dochodów z turystyki w Egipcie, to fakt, że o ile statystycznie na świecie w 2014 roku średnie dochody na jednego turystę wynosiły 1099 dol., o tyle w Egipcie w tym samym roku było to jedynie 68% średniej światowej. Sytuuje to Egipt w grupie wyjątkowo tanich destynacji turystycznych. Jednak jest to bardzo niekomfortowa sytuacja. Niskie ceny z jednej strony mogą prowadzić do

wzrostu ruchu turystycznego, jednak w grupie turystów, którzy podejmują decyzję, kierując się głównie ceną. A więc także turystów, którzy niechętnie wydają pieniądze w kraju, w którym odpoczywają. Z drugiej strony, przy tak niskim poziomie bezpieczeństwa jedynie stosunkowo niska w relacji do rangi walorów cena może spowodować wzrost ruchu turystycznego.

Zmiany ruchu turystycznego mają także inne, społeczne znaczenie (Marciniak, Dłużewska, 2015). Zmniejszenie liczby turystów spowodowało spadek zatrudnienia w sektorze turystycznym o prawie jedną szóstą (15,9%) w samym tylko 2011 roku w porównaniu do roku wcześniejszego (Hanna, 2013). Jednak mniej gości w hotelach to przede wszystkim spadek dochodów setek tysięcy egipskich sprzedawców wody mineralnej, pamiątek, perfum, papirusu i wielu innych pamiątek. Zmalały dochody z turystyki przewodników turystycznych, ludzi żyjących z oprowadzania podróżnych po zabytkach Luksoru, przewoźników na Nilu, w Kairze czy w Asuanie, sprzedawców papierosów na plażach, właścicieli wielbłądów i wielu innych pracowników szeroko rozumianego sektora turystyki. Generalizując, spadek liczby turystów i dochodów z turystyki zagrozi pauperyzacją całej, liczącej setki tysięcy pracowników branży turystycznej.

ZAKOŃCZENIE

W 2011 roku, w porównaniu do 2008 roku, w porcie lotniczym Szarm el-Szejk ruch pasażerski zmniejszył się o 37%, a w Hurghadzie o 27%. Stabilizacja sytuacji politycznej w 2012 roku spowodowała wzrost liczby pasażerów, jednak nie we wszystkich portach lotniczych. Wyraźnie więcej pasażerów było w Kairze (1,7 mln), Borg al-Arab (0,97 mln), Hurghadzie (1,16 mln), Szarm el-Szejk (1,15 mln) oraz w Marsa Alam (270 tys.). Natomiast lotniska w Tabie, Asuanie, Abu Simbel i Luksorze zanotowały spadek liczby pasażerów odpowiednio o 27 tys., 42 tys., 45 tys. i 104 tys. Także wzrost liczby pasażerów w 2014 roku, po spadku w 2013 roku, który nastąpił wskutek wydarzeń politycznych, w tym zamachu stanu dokonanego przez wojsko, nie objął Luksoru, Taby, a w Abu Simbel liczba ta w 2014 roku spadła do poziomu 11 tys., co stanowiło jedną czterdziestą piątą wielkości przewozów z ostatniego roku przed rewolucją (2010).

Dodatkowy problem stanowią nadal nie w pełni stabilna sytuacja polityczna oraz zamachy terrorystyczne w sąsiednich krajach – Libii, strefie Gazy, na granicy z Izraelem i w północnym Sudanie. Wydawało się, że rok 2015 będzie rokiem odrodzenia turystyki w Egipcie. Silna władza wojskowa, wprawdzie zdobyta w zamachu stanu, jednak potwierdzona uznanymi przez społeczność międzynarodową wyborami na prezydenta Abd al-Fattah as-Sisiego, stwarzała nadzieję na stabilizację polityczną i rozwój turystyki.

Jednak wzrost liczby turystów w pasażerskim ruchu lotniczym z 2014 roku został zahamowany po ataku terrorystycznym Daesh na samolot rosyjski (Airbus A321) startujący z lotniska w Szarm el-Szejk 31 października 2015 roku. Na skutek śmierci ponad 220 pasażerów Rosja wycofała rekomendacje dla wyjazdów turystycznych do Egiptu, a odpowiednie urzędy wydały zakaz podróży turystycznych w tej destynacji. Podobne decyzje, dotyczące lotów do Szarm, podjęła Wielka Brytania, a kilka innych państw bierze je pod rozwagę.

Kolejne zamachy terrorystyczne, eksplozje w egipskim mieście Al-Arisz na półwyspie Synaj, w którym 24 listopada 2015 roku, obok wejścia do hotelu Swiss Inn, wybuchły dwie bomby w samochodzie pułapce, potwierdzają brak stabilizacji i niski poziom bezpieczeństwa, co skutkuje spadkiem wielkości ruchu turystycznego w pierwszej połowie 2016 roku. Jedynym optymistycznym akcentem w tej sytuacji jest fakt, iż nawet wcześniejsze zamachy w Egipcie nie spowodowały trwałego spadku ruchu turystycznego, który malał nawet i o jedną trzecią, ale w kolejnych latach, dzięki niezwykłym walorom turystycznym tego kraju, stopniowo się odradzał.

Literatura

References

- Abdou, D.S., Zaazou, Z. (2013). The Egyptian revolution and post-economic impact. *Topics in Middle Eastern and African Economies*, 15(1), 92–115.
- Al-Shuwekhi, A.R. (2015, 20 grudnia). USD 7,5 bn tourism income to Egypt in 2014, *Daily News Egypt*. Pozyskano z <http://www.dailynewsegypt.com/2015/02/01>
- Araña, J.E., León, C.J. (2008). The impact of terrorism on tourism demand. *Annals of Tourism Research*, 35(2), 299–315.
- Aziz, H. (1995). Understanding Attacks on Tourists in Egypt. *Tourism Management*, 16(2), 91–95.
- Baker, D.M.A. (2014). The Effects of Terrorism on the Travel and Tourism Industry. *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 2(1), 58–67.
- Butterfield, W.M., Atalla, S., Hakim, R., Yacoub, S. (2012). Assessment of the Tourism Sector in Egypt, USAID.
- Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation (EHCAAN)* (2015, 20 grudnia). Pozyskano z <http://www.ehcaan.com/statistics.aspx>
- Hanna, M.S. (2013). *The tourism crisis in post January 25th Egypt*. Cairo: American University in Cairo, School of Global Affairs and Public Policy.
- Ilieş, A., Wendt, J.A. (2015). *Geografia turystyczna. Podstawy teorii i zagadnienia aplikacyjne*. Gdańsk: Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu.
- Marciniak, M., Dłużewska, A. (2015). Wpływ Wiosny Arabskiej na turystykę w Egipcie. *Turystyka kulturowa*, 9, 38–53.
- Nowak, M., Wendt, J. (2010). Hurghada as one of the major destination of Polish tourism. W: J. Wendt (red.). *Chosen problems of geographical research in Poland and Romania*, Oradea: Editura Universitatii Oradea, 99–109.
- Sönmez, A.F., Graeffe, A.R. (1998). Influence of terrorism risk on foreign tourism decision. *Annals of Tourism Research*, 25(1), 112–144.
- Tourism Highlights, 2015 Edition (2015, 20 grudnia). UNWTO. Pozyskano z <http://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416899>
- World Tourism Barometer, 13 (2015, 23 grudnia). UNWTO. Pozyskano z: <http://www.unwto.org/barometer/december-2015-volume-13>

Jan A. Wendt, profesor Uniwersytetu Gdańskiego, Wydziału Oceanografii i Geografii, Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego. Ponadto jest profesorem i wykładowcą na Wydziale Turystyki i Rekreacji Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. W swoich badaniach zajmuje się geograficznymi uwarunkowaniami i zagrożeniami rozwoju turystyki, teorią i metodami badań i planowaniem turystycznym. Prowadził badania w zakresie turystyki transgranicznej, polskiego ruchu turystycznego, turystyki historycznej, dark tourism i turystyki morskiej.

Jan A. Wendt, professor at the University of Gdansk, Faculty of Oceanography and Geography, Department of Regional Development Geography. He is also a professor at the Gdansk University of Physical Education and

Sport, Faculty of Tourism and Recreation. His research deals with the geographical conditions and threats of tourism development, theory and research methods, and tourism planning. His research work included cross-border tourism, Polish tourism movement, historical tourism, dark tourism, and nautical tourism.

Adres/address:

Uniwersytet Gdański
Wydział Oceanografii i Geografii
Instytut Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
ul. Bażyńskiego 4, 80-952 Gdańsk, Polska
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl

KAMILA ZIÓŁKOWSKA-WEISS

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska • Pedagogical University of Cracow, Poland

Zachowania konsumenckie Polaków korzystających z oferty polsko-egipskich biur podróży w Szarm el-Szejk

Consumers' Behaviour of Poles Using Polish-Egyptian Travel Agencies in Sharm el Sheikh

Streszczenie: Egipt jest coraz popularniejszy wśród polskich turystów. Wyjazdom do tego państwa sprzyja niezwykle korzystna cena wycieczek w porównaniu z ofertami innych nadmorskich krajów. Jedną z przyczyn tego stanu jest fakt, że Egipt stanowi jedną z tzw. destynacji dolarowych. W sytuacji, gdy kurs dolara w stosunku do euro jest niższy, a złotówka ma silną pozycję wobec obu tych walut, wycieczki do Egiptu mają bardzo atrakcyjne ceny. Główny cel przyjazdu do Egiptu to: turystyka wypoczynkowa (piękne plaże), kursy nurkowania, snorkeling, windsurfing, żeglarstwo, jachting, wędkarstwo, golf oraz turystyka poznawcza. Intensywność zainteresowania oraz możliwości finansowe potencjalnych turystów spowodowały powstanie lokalnych biur podróży, które zajęły się zaspokajaniem nowych potrzeb – przygotowaniem ofert turystyki i wypoczynku. Co roku do Egiptu przybywa duża liczba polskich turystów, którzy pragną poznać i zwiedzić ten kraj. W związku z tym w egipskich kurortach powstają polsko-egipskie biura podróży oferujące turystom lokalne, fakultatywne wycieczki. W artykule omówiono działalność największych polsko-egipskich biur podróży w Szarm el-Szejk (ang. Sharm el-Sheikh), takich jak: E-Sharm.Pl, Słoneczny Sharm, PolSharm, czy Esti Tours. Autorka przedstawia wyniki badań, które przeprowadziła w sierpniu 2015 roku w Szarm el-Szejk wśród polskich turystów, którzy korzystali z usług lokalnych biur podróży. Zaprezentowano dane o tym, jaką formę turystyki i wypoczynku preferują ankietowani w Egipcie, co skłoniło ich do skorzystania z usług danego biura podróży, jak dowiedzieli się o jego istnieniu, w ilu fakultatywnych wycieczkach uczestniczyli, czym kierowali się przy wyborze lokalnego biura oraz ile pieniędzy wydali w polsko-egipskich biurach podróży działających w Szarm el-Szejk. Dokonano również analizy najczęściej wybieranych przez polskich turystów wycieczek fakultatywnych oraz oceny ich organizacji.

Abstract: Egypt is more and more popular with Polish tourist. The extremely affordable price of the events as compared to offers of other coastal states favours the trips. One of the reasons is the fact that Egypt constitutes one of the so-called "dollar destinations". This means that tour operators organizing events in this country settle in the US dollars. In the situation when the US dollar exchange rate is lower in relation to the euro and the Polish zloty is strong in relation to both these currencies, trips to Egypt have very attractive prices. The main purpose of tourists coming to Egypt is recreational tourism (beautiful beaches), diving courses, snorkelling, windsurfing, sailing, yachting, fishing, golf and cultural tourism. Intensity of the interest and financial capabilities of the potential clients have resulted in the formation of local travel agencies that deal with satisfying new needs. This happened through creating offers regarding tourism and recreation. The annual significant number of the Polish tourists coming to Egypt who want to get to know and visit it has contributed to the fact that Polish-Egyptian travel agencies that offer local optional trips to tourists are opened in the Egyptian resorts. The paper discusses the activity of the largest Polish-Egyptian travel agencies in Sharm

el Sheikh, such as E Sharm.Pl, Sunny Sharm, PolSharm, Sunny Shore or Egypt Tours. The author presents the results of the research that was conducted in August 2015 in Sharm el Sheikh among the Polish tourists who had used the services provided by the local travel agencies. The data determining which form of tourism and recreation the respondents in Egypt prefer, what made them use the services of the specific travel agency, how they got to know about its existence, how many optional trips they participated in, what they were driven by while choosing the local travel agency and how much money they spent in the Polish-Egyptian travel agencies providing services in Sharm el Sheikh. The analysis of the optional trips that are most frequently chosen by the Polish students and assessment of their organization is also provided.

Słowa kluczowe: biura podróży; Egipt; Szarm el-Szejk; turystyka międzynarodowa; wycieczka

Keywords: Egypt; international tourism; Sharm el Sheikh; travel agencies; trip

Otrzymano: 9 stycznia 2016

Received: 9 January 2016

Zaakceptowano: 17 lipca 2016

Accepted: 17 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Ziółkowska-Weiss, K. (2016). Zachowania konsumenckie Polaków korzystających z oferty polsko-egipskich biur podróży w Szarm el-Szejk. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 102–118.

WSTĘP

Turystyka ma ogromne znaczenie w kształtowaniu światowej gospodarki. W wielu krajach stała się ważnym źródłem dochodów i miejscem pracy oraz czynnikiem aktywizującym rozwój regionalny i lokalny. Dynamiczny wzrost wielkości ruchu turystycznego na świecie możliwy był dzięki licznym zmianom ekonomicznym, społecznym, technologicznym i politycznym. Jego wpływ na warunki przyrodnicze, ekonomiczne i społeczne ma coraz większe znaczenie. Turystyka jest obecnie jednym z najważniejszych przejawów aktywności życiowej człowieka. Jest też jedną z najbardziej dochodowych działalności świata, o czym świadczy analiza międzynarodowego ruchu turystycznego. Zgodnie z nią liczba turystów zagranicznych zwiększyła się z około 25 mln w 1950 roku do ponad 700 mln w 2003 roku (Mika, Faracik, 2008). Obecnie najbardziej ostrożne statystyki wskazują, że rocznie rejestruje się ponad miliard podróży ludności naszej planety odbywanych w celach turystycznych (UNWTO, 2013). Według danych Światowej Organizacji Turystyki (United Nations World Tourism Organization, UNWTO) liczba podróży stale rośnie.

Według Światowej Rady Podróży i Turystyki (World Travel & Tourism Council, WTTC) gospodarka turystyczna ma ponad 9% udziału w globalnym produkcie brutto na świecie i daje ponad 7,5% zatrudnienia. Te dwa wskaźniki pokazują jej realną ekonomiczną i społeczną pozycję we współczesnym świecie. Powodują tym samym sprzężenie zwrotne pomiędzy rozwojem turystyki a pozostałymi działaniami gospodarki w różnych układach regionalnych (Dziedzic, Łopaciński, Saja, Szegidewicz, 2009).

Już po II wojnie światowej turystyka zaczęła pełnić ważną funkcję w gospodarczym życiu Egiptu. W kolejnych latach rozwijający się przemysł turystyczny nie tylko przyczynił się do rozbudowy infrastruktury kraju, ale – co ważniejsze – wpłynął

na wzrost zatrudnienia mieszkańców bezpośrednio lub pośrednio przy obsłudze ruchu turystycznego (Al Hamarneh, 2006). W wyniku zawierania przez Egipcjan coraz większej liczby małżeństw z obywatelkami Europy Zachodniej na rynek egipski zaczęły napływać prywatne oszczędności (głównie z Niemiec). Wzrost zainteresowania Afryką Północną przyczynił się do napływu kapitału z krajów Zatoki Perskiej (Marciniak, Dłużewska, 2015). Pozwoliło to na budowę sieci luksusowych hoteli i wiosek turystycznych, położonych głównie nad Morzem Czerwonym. Od połowy lat osiemdziesiątych XX wieku rozpoczęła się budowa powszechnie już znanych kurortów w Szarm el-Szejk oraz w Hurghadzie (Gray, 1998).

W wyniku postępującej globalizacji, która dawała nadzieję na rozwój kraju i wprowadzenie w nim potrzebnych zmian, zaczęto myśleć o turystyce w kategorii wielkiego biznesu. Inwestowanie w ten sektor gospodarki stało się sprawą bardzo istotną dla całego kraju (Tohamy, Swinscoe, 2000). Wraz z rozwojem turystyki w Egipcie zaczęły powstawać lokalne biura podróży, które organizowały wycieczki fakultatywne dla przyjeżdżających turystów.

Powstawanie biur podróży należy wiązać z żywiołowym rozwojem ruchu turystycznego w pierwszej połowie XIX wieku. Pod wpływem coraz większego w tym czasie uprzemysłowienia, postępu technicznego i organizacyjnego, sprzyjającego wzrostowi wydajności pracy i stopniowemu skracaniu czasu pracy, ustawowego wprowadzenia płatnych urlopów i wzrostu dochodów ludności doszło do zmian w strukturze konsumpcji, których wyrazem było ujawnienie się nowych potrzeb w zakresie wypoczynku i turystyki. Intensywność zainteresowania oraz możliwości finansowe potencjalnych turystów spowodowały powstanie lokalnych biur podróży, które zajęły się zaspokajaniem nowych potrzeb, polegającym na tworzeniu ofert dotyczących turystyki i wypoczynku (Cook, 2008).

Celem artykułu jest omówienie działalności największych polsko-egipskich biur podróży w Szarm el-Szejk, takich jak: E-Sharm.Pl, Słoneczny Sharm, PolSharm, czy Esti Tours, oraz przedstawienie wyników badań, mówiących o tym, jaką formę turystyki i wypoczynku preferują ankietowani w Egipcie, co skłoniło ich do skorzystania z usług danego biura podróży, jak dowiedzieli się o jego istnieniu, w ilu fakultatywnych wycieczkach uczestniczyli, czym kierowali się przy wyborze lokalnego biura oraz ile pieniędzy wydali w polsko-egipskich biurach podróży działających w Szarm el-Szejk.

PRZEBIEG ORAZ ZAKRES CZASOWY I PRZESTRZENNY BADAŃ EMPIRYCZNYCH

Badanie podjęto, aby przeanalizować działalność polsko-egipskich biur podróży w Szarm el-Szejk oraz określić najpopularniejsze wycieczki fakultatywne wybierane przez wypoczywających tam Polaków. Zasadniczym obszarem badania było miasto na półwyspie Synaj, Szarm el-Szejk. Zostało ono przeprowadzone w sierpniu 2015 roku wśród polskich turystów, którzy korzystali z usług lokalnych biur podróży. W sumie w badaniu wzięło udział 237 osób (w wieku od 18 do 65 lat). Po analizie kwestionariuszy ankietowych odrzucono 12 z nich z powodu nieczytelności oraz nierzetelności w odpowiedziach. Ostatecznie uzyskano 225 kwestionariuszy ankietowych, które podano analizie.

Badanie przeprowadzono wśród Polaków w kilku hotelach w Szarm el-Szejk oraz na lotnisku wśród polskich turystów wracających po urlopie do Polski w drugiej połowie sierpnia 2015 roku. Kwestionariusz ankietowy skierowany był tylko do osób, które korzystały z wycieczki fakultatywnej oferowanej przez dowolne polsko-egipskie biuro podróży działające w Szarm el-Szejk. Informacja ta została podana respondentom na początku badania.

Narzędziem badawczym był kwestionariusz ankietowy składający się z 10 pytań oraz krótkiej metryczki. Drugim narzędziem badawczym wykorzystanym podczas badań terenowych w Szarm el-Szejk, należącym do metod jakościowych, były indywidualne wywiady (tzw. IDI) z właścicielami i pracownikami wybranych polsko-egipskich biur podróży działających w tym mieście.

Badania jakościowe w naukach społecznych opierają się na założeniu, że do badania niektórych problemów lepiej nadają się pogłębione analizy mniejszej liczby przypadków niż powierzchowne dużej (Silverman, 2008; Flick, 2012). Ponadto uważa się, że wiele spraw lepiej jest badać przez dogłębne zrozumienie rzeczywistości w oczach aktorów społecznych danej zbiorowości niż poprzez wykorzystanie wcześniej przygotowanego modelu teoretycznego (jak zazwyczaj jest w metodach ilościowych) (Jemielniak, 2012). Badania jakościowe w porównaniu z ilościowymi są mało usystematyzowane. Z racji braku podejścia ilościowego nie stosuje się w nich wnioskowania statystycznego. Celem nie jest poznanie, ile osób tak myśli, lecz jak odmiennie ludzie myślą na dany temat. Istnieje wiele zalet badań jakościowych. Dostarczają m.in. informacji o badanym zjawisku, o nowej jakości, pogłębiają zdobytą wiedzę oraz pomagają lepiej zrozumieć mechanizmy działania analizowanych zagadnień (Jemielniak, 2012). W trakcie prowadzenia wywiadów i badań ankietowych autorka stosowała również swobodną obserwację, zaliczaną do metod jakościowych. Pozwoliło to dopełnić dane zdobyte w trakcie ankietowania i wywiadów. Jak wynika z definicji obserwacji, jest to metoda wstępna, polegająca na gromadzeniu informacji (Mazurek-Łopacińska, 2005).

WPŁYW SYTUACJI POLITYCZNEJ NA TURYSTYKĘ W EGIPCIE

W 2005 roku, po ok. pięcioletnim okresie widocznej stagnacji czy wręcz kryzysu w gospodarce Egiptu, spowodowanego m.in. utrzymującą się recesją światową i niestabilną sytuacją w regionie (zamach na World Trade Center, palestyńska intifada, działania zbrojne w Iraku), jak również narastającymi trudnościami wewnętrznymi (brak płynności miejscowej waluty – funta i jej silna dewaluacja, rosnące bezrobocie, wysoka inflacja, pogłębiający się deficyt budżetowy, ograniczony dostęp do dewiz, a przez to ograniczone możliwości płatnicze tutejszych importerów, spadek dochodów w kluczowych działach gospodarki: turystyce, eksploatacji Kanału Sueskiego oraz transferach z zagranicy), odnotowano ożywienie koniunktury i poprawę wskaźników makroekonomicznych kraju prawie we wszystkich dziedzinach gospodarki.

W usługach od lat szczególne znaczenie dla budżetu egipskiego państwa mają wpływy z turystyki, które stanowią 10–15% PKB. Pomimo lipcowego zamachu terrorystycznego w Szarm el-Szejk rok 2005 okazał się wyjątkowo pomyślny dla sektora turystyki – odnotowano rekordowe wyniki, zarówno w liczbie przyjazdów do Egiptu, jak

i w osiągniętych dochodach. 23 lipca 2005 roku doszło w mieście do zamachów bombowych, w wyniku których zginęły 64 osoby (wg niepotwierdzonych szacunków mogło to być nawet 88 osób), a ok. 200 zostało rannych. Jak podaje Ministerstwo Turystyki, kraj ten odwiedziło w 2005 roku blisko 8,7 mln turystów (wzrost o ok. 15% w stosunku do roku 2004), pozostawiając w nim 6,5 mld dol. (5,5 mld dol. w 2004 roku).

W 2008 roku Egipt odnotował niewielkie straty w sektorze turystycznym. Miał na to wpływ światowy kryzys gospodarczy, który w pełni uwidocznił się w drugiej połowie tego roku. Dotknął on większości branż i gospodarek narodowych, w tym również turystyki (Zdon-Korzeniowska, Rachwał, 2011). W tym sektorze odczuwalny stał się nacisk światowej recesji gospodarczej, zwłaszcza w takich kwestiach, jak wielkość inwestycji turystycznych, rentowność przedsiębiorstw turystycznych i wielkość ruchu turystycznego (Gotowt-Jeziorska, Łopaciński, 2011). Jak zauważyli S. Kurek i P. Waćławik (2013), kryzys gospodarczy i finansowy z 2008 roku spowodował zmniejszenie popytu na usługi turystyczne. W 2009 roku obroty europejskiej branży turystycznej spadły więc o ok. 5,6% (UNWTO World Tourism Barometer, 2010). Turyści europejscy zdecydowali się na krótsze i bliższe wyjazdy oraz ograniczali wydatki w miejscach pobytu. Poza Rosjanami do Egiptu przybywają głównie turyści z Unii Europejskiej. Kryzys gospodarczy w branży turystycznej, o którym piszą Kurek i Waćławik (2013), niewątpliwie niekorzystnie odbił się na wielkości ruchu turystycznego w tym kraju.

Egipt, wraz z obaleniem prezydenta Husniego Mubaraka i po przeprowadzeniu pierwszych wolnych wyborów parlamentarnych i prezydenckich na przełomie 2011 i 2012 roku, formalnie wkroczył na drogę budowy systemu demokratycznego. W rzeczywistości obalenie dotychczasowego prezydenta przyniosło inny rodzaj dyktatury – dyktaturę radykalnego Bractwa Muzułmańskiego, które – podobnie jak w innych krajach regionu – zwyciężyło w wyborach. Stosunek Bractwa do turystyki można określić jako osobliwy (Marciniak, Dłużewska, 2015).

Jednym z pierwszych postulatów nowego rządu było dostosowanie norm obowiązujących turystów przebywających w Hurghadzie czy Szarm el-Szejk do prawa szariatatu (np. zakaz dystrybucji alkoholu, zakaz odkrywania ciała). Lukę po (ewentualnie, acz niekoniecznie) rezygnujących turystach zachodnich mieli wypełnić turyści z krajów muzułmańskich. Innym pomysłem było zamknięcie dla turystów obiektów niezgodnych z wartościami islamu (np. piramid w Gizie czy zabytków starożytnego Egiptu). Pomysły Bractwa nie zostały wcielone w życie – rząd dosyć szybko zdał sobie sprawę, że ich realizacja oznaczałaby koniec turystyki – zachwiały jednak i tak mocno osłabioną reputacją kraju, ukazując go jako nieodpowiedzialny i niestabilny.

Skutki arabskiej wiosny w Egipcie wyraźnie widoczne są na przykładzie sektora turystycznego. Przychody z turystyki w tym kraju w 2010 roku wynosiły 12,5 mld dol., podczas gdy rok później – zaledwie 8,7 mld dol. i jak do tej pory suma ta nie wróciła do wyniku sprzed rewolucji (Campas, 2015). Wraz z mniejszą liczbą turystów odwiedzających Egipt – a co za tym idzie ze zmniejszeniem się wpływów z turystyki – odnotowano wzrost bezrobocia, które od 2011 roku ciągle rośnie. W pierwszym kwartale 2010 roku wskaźnik bezrobocia wynosił 9,12%, w 2011 roku 11,9%, by w pierwszym kwartale 2014 roku osiągnąć wartość 13,4%.

Zdaniem D. Abdou i Z. Zaazou (2013: 98) turystyka odczuła negatywne skutki arabskiej wiosny nie tylko w Egipcie, ale również w całym regionie, gdzie spadek liczby turystów był bliski 45% w pierwszym kwartale 2011 roku. J. Zdanowski (2013: 24) i R. Fiedler (2014: 42) także zauważyli spowolnienie gospodarcze Tunezji i Egiptu, do którego doszło po wybuchu rewolucji. Ponadto zwrócili oni uwagę na dynamiczne wydarzenia polityczne oraz ich odstraszący wpływ zarówno na turystów, jak i na inwestorów zagranicznych, którzy swój kapitał przekierowali do bardziej ustabilizowanych politycznie krajów. Fiedler (2014: 42) mówi też o wpływie niepokojów politycznych w 2012 roku na trwałe obniżenie ruchu turystycznego. W 2010 roku Egipt odwiedziło 14,7 mln osób, w tym 600 tys. Polaków, a w 2014 r. było ich 9,8 mln – w tym 400 tys. Polaków.

Pomimo niestabilnej sytuacji polityczno-gospodarczej Egipt jest popularną destynacją wśród polskich turystów. Wyjazdom sprzyja ich niezwykle korzystna cena w porównaniu z ofertami innych nadmorskich krajów, zwłaszcza takich jak Hiszpania, Włochy czy Grecja. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest kilka. Przede wszystkim, Egipt jest jedną z tzw. destynacji dolarowych. Oznacza to, że touroperatorzy organizujący imprezy w tym kraju rozliczają się w dolarach. W sytuacji, gdy kurs dolara w stosunku do euro jest niższy, a złotówka ma bardzo silną pozycję wobec obu tych walut, wycieczki do Egiptu mają bardzo atrakcyjne ceny. Nie bez znaczenia pozostaje też fakt, że państwo to jest destynacją całoroczną – bardzo popularne są wyjazdy w miesiącach zimowych, gdy kurorty w krajach europejskich są nieczynne.

Wśród odwiedzających Egipt największą grupę stanowią turyści z Europy Zachodniej – głównie z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Francji, Holandii, Skandynawii i Polski. Kolejną ważną grupą, zostawiającą w tym kraju duże pieniądze, to Rosjanie. Jednak po zamachu terrorystycznym we wrześniu 2015 roku na rosyjski samolot lecący z Szarm el-Szejk do Moskwy rząd rosyjski wstrzymał loty rosyjskich turystów do tego państwa. W ostatnim kwartale 2015 roku Ministerstwo Turystyki w Egipcie odnotowało znaczący spadek przyjazdów turystów, a co za tym idzie również spadek dochodów w sektorze turystycznym.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKO-EGIPSKICH BIUR PODRÓŻY W SZARM EL-SZEJK

Szarm el-Szejk to miasto w południowej części półwyspu Synaj, leżące nad Morzem Czerwonym, w odległości 80 km od góry Synaj. Miasto dzieli się na dwie główne dzielnice: Old Market, czyli pierwotną część miasta, oraz leżącą w odległości ok. 7 km Na'ama Bay – główne centrum turystyczne. W okolicach Szarm el-Szejk działa ponad 500 różnej klasy hoteli. 20 km za miastem znajduje się międzynarodowe lotnisko. Podstawą gospodarki Szarm el-Szejk jest turystyka: uprawianie sportów wodnych, np. nurkowania i snorkelingu. Infrastruktura turystyczna rozwinięta jest na zadowalającym poziomie: hotele i restauracje kilku dużych, międzynarodowych sieci, takich jak Hilton, Marriott czy Sheraton, pola golfowe oraz wiele innych obiektów rekreacyjnych sprawiają, że miasto jest atrakcyjne dla zagranicznych turystów (Sattin, Franquet, 2003).

W Szarm el-Szejk działa kilkanaście polsko-egipskich biur podróży, specjalizujących się w organizacji wycieczek fakultatywnych. Są to lokalne biura, które w dużej

mierze prowadzone są wspólnie przez Polaków i Egipcjan. W każdym z tych biur pracuje chociaż jedna osoba pochodzenia polskiego oraz egipskiego. Do głównej pracy Polaków należy przede wszystkim bezpośredni kontakt z rodakami w celu zachęcenia ich do kupna danej oferty. Bardzo często praca ta zaczyna się już na polskim lotnisku – podróżnym do Egiptu rozdawane są broszury z informacją o wycieczkach fakultatywnych organizowanych w docelowym miejscu oraz o lokalnym biurze podróży i jego ofercie.

Do zadań Polaków w Szarm el-Szejk należy również kontakt z polskimi turystami w hotelach w Egipcie. Pracownicy lokalnych biur podróży przyjeżdżają na umówione miejsce spotkania (zazwyczaj jest to hotel, w którym turyści wypoczywają) i opowiadają, reklamując poszczególne wycieczki, a tym samym zachęcają do ich zakupu. Do głównych zadań Egipcjan należy przede wszystkim praca związana z organizacją wycieczek, od ustalenia i rezerwacji transportu, przez negocjację cen w obiektach turystycznych, po – co najważniejsze – przewodnictwo i pilotaż wycieczek fakultatywnych. Egipcjanie – dzięki temu, że bardzo dobrze posługują się językiem polskim i znają polską kulturę – wzbudzają zaufanie polskich turystów, a dodatkowo fakt, że są u siebie, sprawia, że osoby uczestniczące w wycieczce czują się bezpiecznie i pewnie.

Do największych i najprężniej działających polsko-egipskich biur podróży w Szarm el-Szejk należą: E-Sharm.Pl, Słoneczny Sharm, PolSharFm i Esti Tours.

E-Sharm.Pl jest największym lokalnym biurem podróży. Poza licznymi wycieczkami fakultatywnymi, które ma w swojej ofercie, proponuje podróżnym również wyjazdy nurkowe, wynajęcie przewodnika po Egipcie oraz organizację wyjazdu do tego kraju dla zorganizowanej grupy i przygotowanie dla niej konkretnej, specjalnej oferty. Poza wycieczkami biuro proponuje również kupno wczasów w Szarm el-Szejk za jego pośrednictwem oraz możliwość wynajęcia lub kupna nieruchomości w tym mieście. Na uwagę zasługuje fakt, że do dyspozycji turystów jest działający przez cały rok polski numer telefonu. Jeszcze przed wylotem na wakacje można skonsultować się z osobą w Polsce, która doradzi nam wycieczkę oraz dokona za nas rezerwacji na konkretny dzień pobytu w Egipcie.

Biuro podróży Słoneczny Sharm działa od sześciu lat i założyło je młode polsko-egipskie małżeństwo. Na wycieczkach biuro zapewnia doświadczonych przewodników – Polaków i polskojęzycznych Egipcjan, którzy swój warsztat językowy szkolili zarówno w egipskich, jak i w polskich szkołach językowych. Wszystkie wycieczki odbywają się na podstawie oficjalnych zezwoleń Egipskiej Straży Turystycznej.

Polsko-egipskie biuro podróży PolSharm ma swoją siedzibę w Szarm el-Szejk i w Nowym Sączu. Zajmuje się organizacją lokalnych wycieczek w Egipcie z polskim przewodnikiem. Współpracuje z biurami podróży i agencjami turystycznymi w Polsce. Przed wylotem turyści w Polsce mogą kontaktować się z przedstawicielami biura e-mailem lub wysyłając SMS-a na polski numer. Jeśli turyści są już w Egipcie i nie rozmawiali z pracownikami biura w Polsce, wówczas mogą się z nim kontaktować również pod polskim numerem, nie narażając się na wysokie koszty połączenia.

Kolejne biuro – Esti Tours – organizuje wycieczki fakultatywne w bardzo dobrej cenie. Oferuje szeroki zakres wycieczek oraz daje możliwość korzystania z gotowych pakietów. Dla większej liczby osób (więcej niż sześciu) biuro ma bogatą ofertę i duże zniżki. Jeżeli klienci kupują dwie wycieczki, przysługuje im rabat 5% od całkowitego

kosztu. Jeśli są to trzy wycieczki, rabat wynosi 10%. Jest też specjalny rabat dla osób, które wykupiły więcej niż trzy wycieczki – ponad 15%.

Wszystkie polsko-egipskie biura podróży w Szarm el-Szejk mają podobną ofertę wycieczek fakultatywnych. Ze względu na sytuację polityczną w sezonie 2015 polskie Ministerstwo Zagraniczne skierowało ostrzeżenie do turystów przebywających na wakacjach w Egipcie, aby nie korzystali z dalekich wycieczek ani nie podróżowali do sąsiednich państw, takich jak Izrael czy Jordania. Niepokoje w Kairze i innych miastach wykluczyły z mapy turystycznej większość najciekawszych miejsc, istotnych dla turystyki kulturowej i krajoznawczej, najbardziej dla Egiptu dochodowej. W sezonie 2015 nie odbywały się wycieczki do Wielkich Piramid, Luksoru, Asuanu, Abu Simbel czy Aleksandrii. Do dyspozycji turystów pozostały jedynie krótkie, jednodniowe wycieczki w pobliżu nadmorskich kurortów.

Polsko-egipskie biura podróży nie organizowały w 2015 roku wycieczek w dalekie regiony, a swoją ofertę przekształciły i wzbogaciły o lokalne atrakcje. Po przeprowadzeniu wywiadów z właścicielami i pracownikami wymienionych wyżej biur można stwierdzić, że uważają sezon 2015 za udany, mimo niestabilności politycznej i uboższej oferty turystycznej. Choć oferta była mniej interesująca w porównaniu do lat ubiegłych, nie odbiło się to znacząco na ich zarobkach i dochodach. Dzięki temu, że do wyboru było mniej miejsc do odwiedzenia, biura mogły organizować wybrane wycieczki nawet codziennie, co okazało się dużym udogodnieniem dla turystów, którzy nie musieli planować swoich wypraw z wyprzedzeniem.

Do najpopularniejszych wycieczek fakultatywnych w roku 2015, organizowanych codziennie przez biuro E-Sharm.Pl, należały: safari na wielbłądach, kolacja beduińska, aquapark, delfinarium, aquascope, łódź ze szklanym dnem, Quad Safari, pokaz Alf Laila wa Laila, City Tour – Szarm el-Szejk, wycieczka do Parku Narodowego Ras Mohamed, rejs na wyspę Tiran oraz nurkowanie. Biuro PolSharm, poza wymienionymi wyżej, organizowało w poniedziałki, środy, piątki i soboty wycieczki do klasztoru św. Katarzyny i na górę Synaj, a w pozostałe dni do Kolorowego Kanionu na Synaju. Było to jedyne biuro, które w 2015 roku organizowało wycieczki w te miejsca. Biuro Esti Tours, aby być bardziej atrakcyjne na rynku, oferowało wycieczki do Białego Kanionu i na Białą Wyspę.

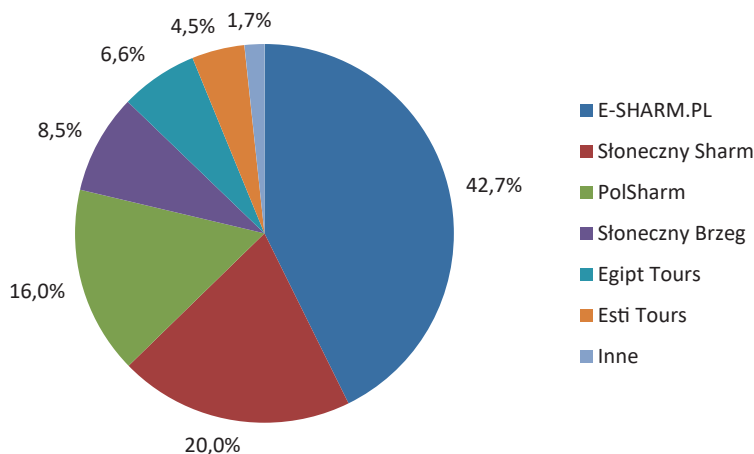
Oferty wszystkich fakultatywnych wycieczek w polsko-egipskich biurach podróży w Szarm el-Szejk są w bardzo podobnej cenie. Pomimo polityczno-ekonomicznych zaawiarowań, które od czterech lat mają miejsce w Egipcie, turystyka wciąż jest opłacalna, jednak w znacznie mniejszym stopniu niż przed rokiem 2011. Pracownicy biur podróży, z którymi rozmawiała autorka, niemal zgodnie stwierdzili, że w ponownym rozkwicie tego sektora gospodarki może pomóc ustabilizowanie się sytuacji w kraju, walka z terroryzmem – który od czasu rewolucji daje o sobie znać coraz częściej – i przede wszystkim zwiększenie ochrony i bezpieczeństwa w Egipcie. Wszelkiego rodzaju zamieszki bądź akty terroru powodują załamanie na runku turystycznym, generując ogromne straty dla całego kraju. Pracownicy twierdzą, że bez zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa na nic zdadzą się choćby najlepsze plany i strategie Ministerstwa Turystyki.

OCENA ATRAKCYJNOŚCI POLSKO-EGIPSKICH BIUR PODRÓŻY W SZARM EL-SZEJK PRZEZ POLSKICH TURYSTÓW

Głównym celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zachowań konsumenc- kich Polaków korzystających z polsko-egipskich biur podróży na rynku turystycznym w Szarm el-Szejk. Zaprezentowane dane mówią o tym, jaką formę turystyki i wypoc- zynku preferują ankietowani w Egipcie, co skłoniło ich do skorzystania z usług danego biura podróży, jak dowiedzieli się o jego istnieniu, w ilu fakultatywnych wycieczkach uczestniczyli, czym kierowali się przy wyborze lokalnego biura oraz ile pieniędzy wy- dali. Dokonano również analizy najczęściej wybieranych przez polskich turystów wy- cieczek fakultatywnych oraz oceniono ich organizację.

Respondentom zadano pytanie o to, jakie najczęściej wybierają polsko-egipskie biuro podróży w Szarm el-Szejk (ryc. 1).

Ryc. 1. Najczęściej wybierane przez Polaków polsko-egipskie biuro podróży w Szarm el-Szejk



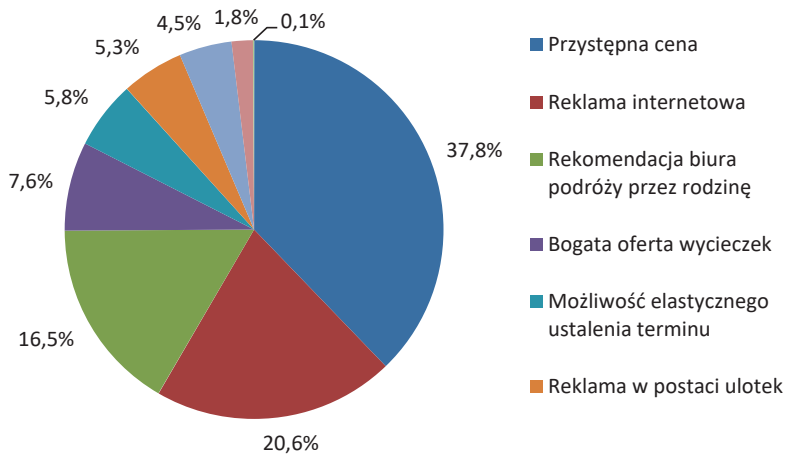
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Polacy najczęściej wybierają biuro E-Sharm.Pl. Tak odpowiedziała prawie połowa z nich (42,7%). Popularność tego biura podyktowana jest przede wszystkim bardzo dużą ofertą wycieczek oraz relatywnie niższymi w stosunku do innych biur cenami. Dość popularne są też biura Słoneczny Sharm (20%) i PolSharm (16%). Ankietowani korzystali również z usług biur podróży: Słoneczny Brzeg (8,5%), Egipt Tours (6,6%), Esti Tours (4,5%) i innych (1,7%).

Ankietowani poproszeni zostali również o zaznaczenie odpowiedzi, co według nich wpłynęło na to, że skorzystali z usług danego biura podróży jako organizatora wy- cieczki fakultatywnej (ryc. 2).

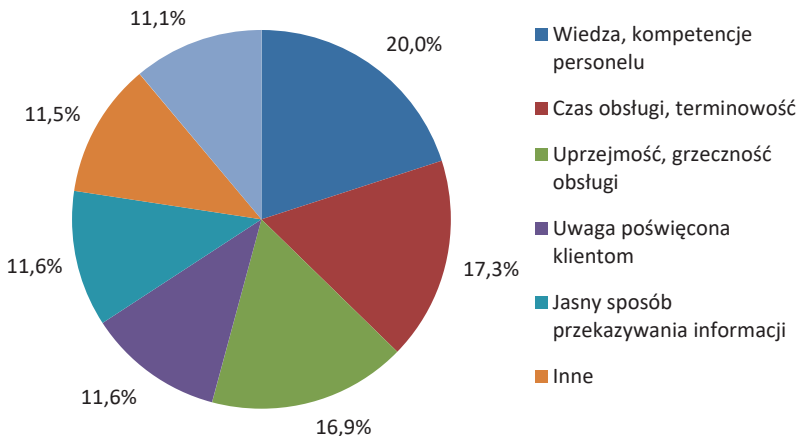
Niewątpliwie przystępna cena usługi (37,8% ankietowanych) oraz reklama inter- netowa (20,6%) są czynnikami, które przyciągają i powodują zainteresowanie polskich turystów ofertą danego biura. Rekomendacja biura podróży przez rodzinę (16,5%) oraz

Ryc. 2. Przyczyny korzystania Polaków z usług biura podróży jako organizatora wycieczki fakultatywnej



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ryc. 3. Ocena polsko-egipskiego biura podróży przez badanych Polaków



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

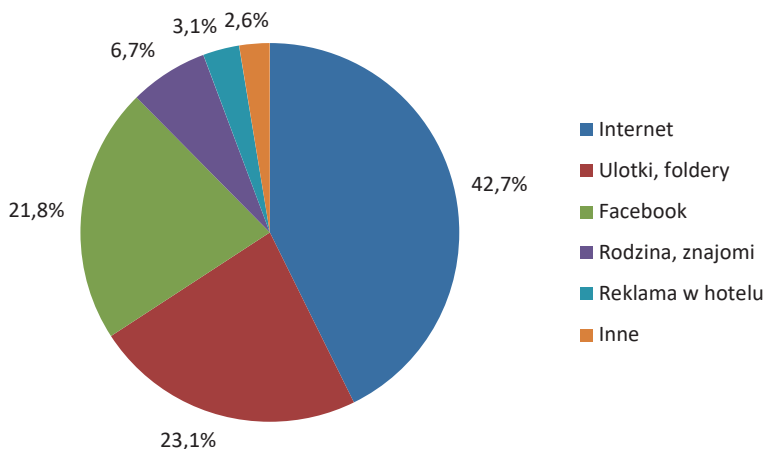
bogata oferta wycieczek (7,6%) znalazły się na dalszym miejscu. Niektórzy ankietowani sugerowali, że praca Polaków jeszcze przed wylotem do Egiptu, w postaci rozdawanych ulotek, jest dla nich opłacalna (5,3%). Choć w pytaniu tym zestawiono odpowiedzi dla wszystkich badanych biur, to po analizie kwestionariuszy należy stwierdzić, że najistotniejszymi przyczynami, dla których ankietowani wybrali biuro podróży E-Sharm.Pl, są przystępna cena i bogata oferta wycieczek. Dobra reklama internetowa i rekomendacja znajomych to cechy, które były najczęściej wymieniane wśród klientów biura Słoneczny Sharm, natomiast reklama w postaci ulotek oraz możliwość ustalenia elastycznego terminu wycieczki to cechy, które najczęściej wymieniali klienci biura PolSharm.

Polscy turyści wypoczywający w Szarm el-Szejk, którzy skorzystali z oferty lokalnych biur podróży, bardzo wysoko ocenili ich działalność. Odpowiedzi na to pytanie obrazuje ryc. 3.

Najwyżej ocenione zostały wiedza i kompetencje personelu obsługującego polskich turystów (20%). Terminowość, czas obsługi (17,3%) oraz uprzejmość i grzeczność obsługi (16,9%) znalazły się na kolejnych miejscach. Uwaga poświęcona klientom (11,6%) oraz jasny sposób przekazywania informacji (11,6%) przez polskojęzycznych Egipcjan pełniących funkcje pilotów i przewodników zostały bardzo dobrze ocenione. Dla 11,1% ankietowanych najważniejsza była rzetelność biura oraz dotrzymanie obietnic.

Polscy turyści o istnieniu polsko-egipskich biur podróży działających w Sharm el-Sheikh dowiedzieli się przede wszystkim z internetu (42,7%) – por. ryc. 4. Ulotki i foldery znalazły się na drugim miejscu (23,1%). Okazuje się, że dzięki istnieniu portali społecznościowych, takich jak Facebook, aż 21,8% ankietowanych dowiedziało się o istnieniu lokalnego biura podróży. Reklama w hotelu (3,1%) oraz informacja od rodziny i znajomych (6,7%) nie były często wybieranymi odpowiedziami.

Ryc. 4. Źródło pochodzenia informacji o istnieniu lokalnego polsko-egipskiego biura podróży w Szarm el-Szejk

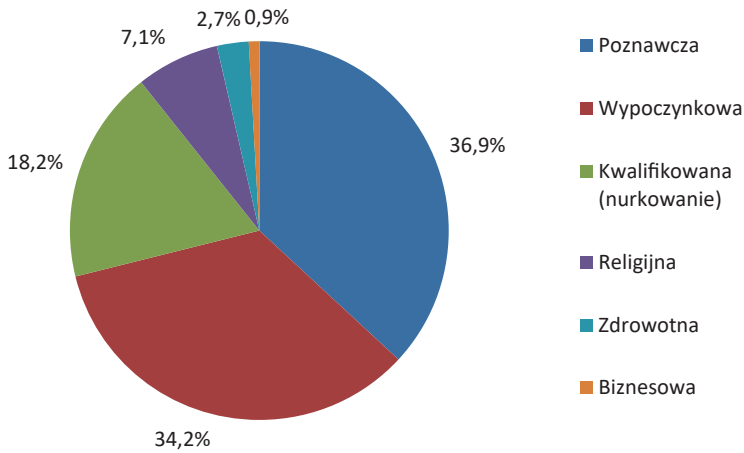


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Autorka zapytała również o formę turystyki, jaką ankietowani preferują (ryc. 5). Polacy zdecydowanie najchętniej wybierali turystykę o charakterze poznawczym (36,9%) i wypoczynkowym (34,2%).

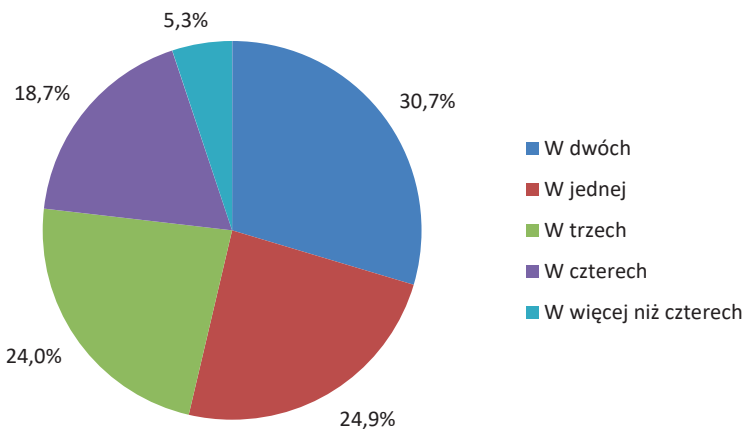
Egipt jest ciekawym miejscem zarówno dla profesjonalistów, jak i dla amatorów nurkowania, którzy nie posiadają uprawnień. Bardzo popularną rozrywką wśród turystów jest tzw. intro – można zejść na niewielką głębokość z profesjonalnym instruktorem i obejrzeć bogactwo raf koralowych Morza Czerwonego. Turystyka kwalifikowana (nurkowanie) znalazła się na trzecim miejscu wśród preferowanych przez Polaków form wypoczynku w Egipcie (18,2%).

Ryc. 5. Formy turystyki preferowane przez badanych Polaków w Egipcie



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ryc. 6. Liczba wycieczek, w których badani Polacy wzięli udział



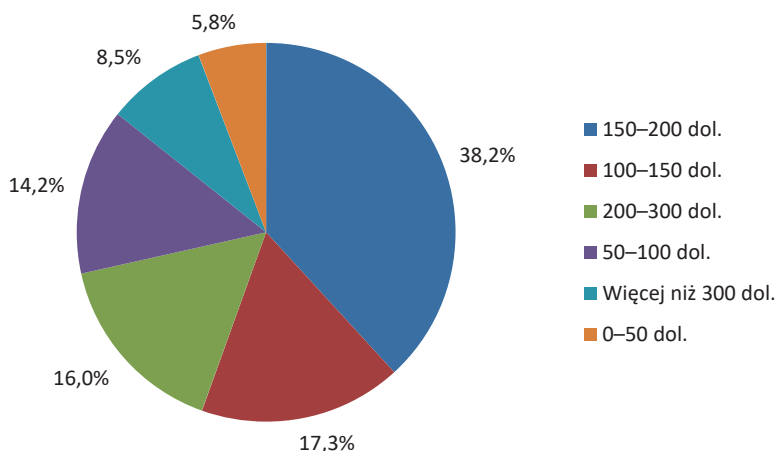
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Możliwość odwiedzenia Góry Mojżesza i klasztoru św. Katarzyny na Synaju oraz przejazdu z Szarm el-Szejk do Izraela powoduje, że co roku część turystów wybiera turystykę religijną. W roku 2015 ze względów bezpieczeństwa obowiązywał zakaz podróży z Egiptu do Ziemi Świętej. Tylko biuro podróży Esti Travels zdecydowało się na organizację fakultatywnej wycieczki do klasztoru św. Katarzyny i nocnych wejść na Górę Mojżesza. Niewątpliwie przyczyniło się to do tego, że tylko 7,1% ankietowanych w 2015 roku przyjechało do Egiptu w celach religijnych.

Respondenci najczęściej brali udział w dwóch wycieczkach fakultatywnych podczas swojego wakacyjnego pobytu (30,7%) (por. ryc. 6). Pośród ankietowanych znalazły się również takie osoby, które uczestniczyły w trzech (24%), czterech (18,7%), a nawet więcej niż czterech (5,3%) wycieczkach. Jedna piąta Polaków (24,9%) pojechała na jedną wycieczkę.

Polacy wydają w Egipcie znaczne sumy pieniędzy na fakultatywne wycieczki (ryc. 7). Aż 38,2% z nich wydało w czasie swojego pobytu 150–200 dol. na osobę na dodatkowe wyjazdy. Od 200 do 300 dol. wydało 16% ankietowanych, a powyżej 300 dol. – 8,5%. Tylko 5,8% respondentów przeznaczyło na dodatkowe przyjemności w postaci wycieczek do 50 dol., co oznacza, że uczestniczyli oni w jednej takiej wycieczce.

Ryc. 7. Pieniądze wydane na wycieczki fakultatywne organizowane przez polsko-egipskie biura podróży działające w Szarm el-Szejk na jedną osobę (dol.)



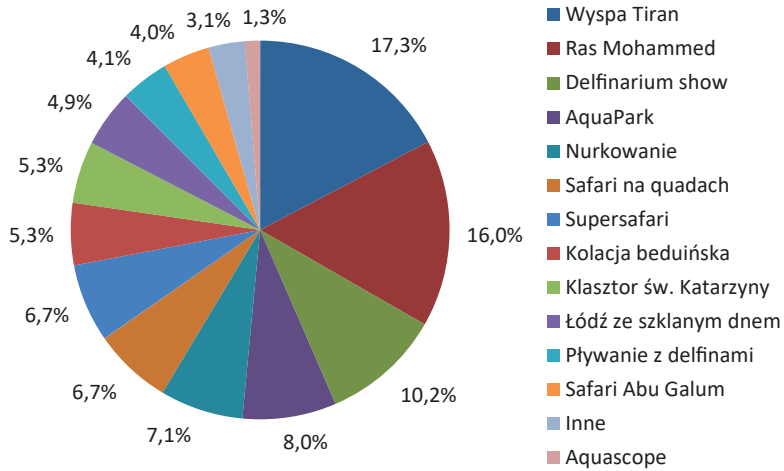
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ważnym dla autorki pytaniem było to związane z wyborem konkretnej wycieczki oferowanej przez biuro podróży (ryc. 8). Ankietowani mogli w nim zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

Weźmy pod uwagę fakt, że turyści w 2015 roku nie mogli daleko podróżować i byli ograniczeni do lokalnych wycieczek. Po analizie odpowiedzi wyraźnie widać, że Polacy najchętniej i najczęściej płynęli w rejs na wyspę Tiran (17,3%) i jeździli do Parku Narodowego Ras Mohamed (16%). Na kolejnych miejscach znalazły się następujące wycieczki: delfinarium show (10,2%), aquapark (8%), nurkowanie (7,1%), safari na quadach (6,7%), supersafari (6,7%), kolacja beduińska (5,3%), klasztor św. Katarzyny (5,3%), łódź ze szklanym dnem (4,9%), pływanie z delfinami (4,1%), safari Abu Galum (4%) oraz aquascope (1,3%).

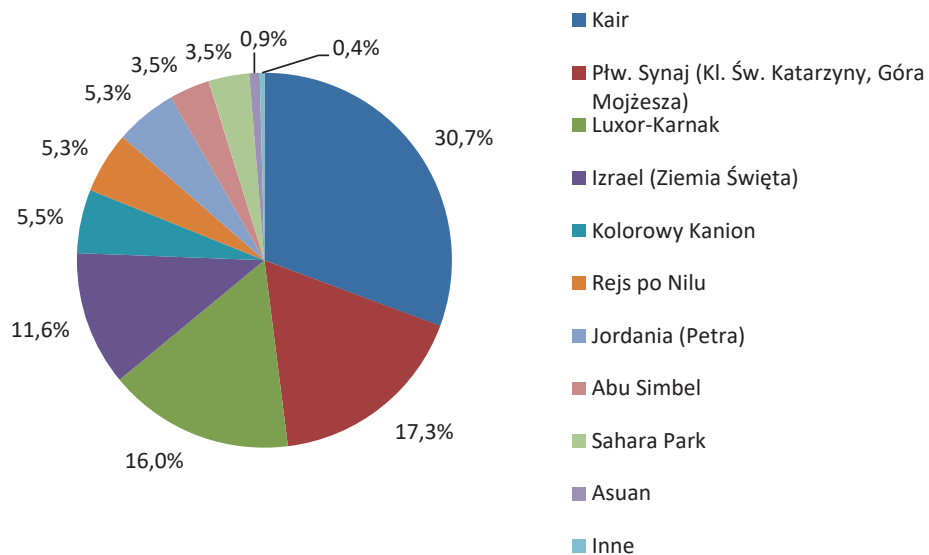
Równie istotnym zagadnieniem było sprawdzenie, jakie destynacje i wycieczki fakultatywne wybraliby ankietowani, gdyby mieli możliwość swobodnego, bezpiecznego podróżowania po całym terytorium Egiptu. Odpowiedzi na to pytanie przedstawia ryc. 9.

Ryc. 8. Najczęściej wybierane przez badanych Polaków wycieczki oferowane przez polsko-egipskie biura podróży w Szarm el-Szejk



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ryc. 9. Chęć uczestnictwa ankietowanych w wycieczkach, gdyby nie była ograniczona ich dostępność

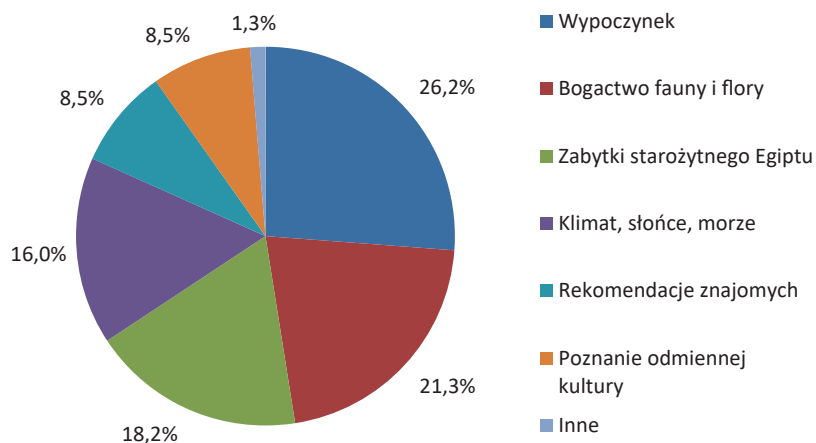


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Okazuje się, że polscy turyści najchętniej pojechaliby do Kairu (30,7%) oraz odwiedziliby klasztor św. Katarzyny (17,3%). Pożądanym miejscem odwiedzin okazały się także starożytne zabytki Egiptu znajdujące się w Luksorze i Karnaku (16%). Ankietyowani wykazali również zainteresowanie wycieczkami do dwóch sąsiadujących krajów – Izraela (11,6%) i Jordanii (5,3%). Kolorowy Kanion (5,5%), rejs po Nilu (5,3%), Abu Simbel (3,5%) oraz Sahara Park (3,5%) znalazły się na kolejnych miejscach.

Ostatnie pytanie, które znalazło się w kwestionariuszu, dotyczyło czynników, jakie miały wpływ na to, że ankietowani wybrali Egipt na miejsce swoich wakacji (ryc. 10). Najczęściej wskazywano na wypoczynek (26,2%) oraz bogactwo fauny i flory (21,3%), które Egipt ma do zaoferowania. Zabytki starożytnego Egiptu, pomimo tego, że były niedostępne dla zwiedzających, znalazły się na trzecim miejscu (18,2%). Klimat, słońce i morze (16%), rekomendacje znajomych (8,5%) oraz poznanie odmiennej kultury (8,5%) były rzadziej wybieranymi odpowiedziami.

Ryc. 10. Czynniki wpływające na wybór wakacji w Egipcie przez badanych Polaków



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZAKOŃCZENIE

Egipt od dawna zaliczany jest do najpopularniejszych celów wizyt polskich turystów. Jest to bowiem kraj o niezwykle bogatej kulturze i wyjątkowej historii; w dodatku znajduje się w relatywnie niedużej odległości od Polski, przez co wycieczki są stosunkowo tanie. Wiele jednak zmieniło się po roku 2011, kiedy to na fali arabskiej wiosny państwo to zaczęło być dość niespokojne. Sytuacja w Egipcie budzi wiele obaw u osób, które planują spędzić tam wakacje. Teoretycznie, po początkowych niepokojach związanych ze zmianą władzy, sytuacja powoli się stabilizuje. Jednak w rzeczywistości kraj ten jest nadal politycznie niespokojny, coraz większe poparcie i siłę zdobywają ugrupowania tworzone przez islamskich ekstremistów – np. słynne Bractwo Muzułmańskie. Z drugiej strony, turystyczne regiony są względnie bezpieczne i cały czas odwiedzane przez polskich turystów.

Działalność polsko-egipskich biur podróży w największych kurortach, takich jak Szarm el-Szejk czy Hurghada, pokazuje, że wśród polskich turystów jest duże zainteresowanie i zapotrzebowanie na usługi tych firm. Jak pokazały przeprowadzone badania, właściciele i pracownicy biur podróży, pomimo polityczno-gospodarczych trudności, z jakimi od kilku lat muszą się mierzyć, nie narzekają na brak klientów. Przykład

polsko-egipskiego biura Esti Travel, które na rynku w Szarm el-Szejk działa od dwóch lat, udowadnia, że jest to dziedzina gospodarki przynosząca stałe dochody. Właściciele biur mieli nadzieję, że konferencja ekonomiczna, która odbyła się w Szarm el-Szejk w marcu 2015 roku na zlecenie prezydenta Abd al-Fattaha as-Sisiego, poprawi ich sytuację. Prezydent podkreślał, że Egipt jest bezpiecznym i wartym odwiedzenia krajem.

Przeprowadzone badania ankietowe pokazały, że:

- najpopularniejszymi wśród Polaków polsko-egipskimi biurami działającymi w Szarm el-Szejk są E-Sharm.Pl i Słoneczny Brzeg – ze względu na bardzo bogatą ofertę wycieczek i relatywnie niższe w stosunku do innych biur ceny,
- przystępna cena wycieczki oraz reklama internetowa były głównymi czynnikami, z powodu których turyści wybierali dane biuro,
- głównym źródłem wiedzy na temat biura podróży były: internet, ulotki oraz Facebook,
- ankietowani najczęściej brali udział w dwóch fakultatywnych wycieczkach oraz średnio wydawali 150–200 dol. na osobę,
- w 2015 roku Polacy w Szarm el-Szejk za pośrednictwem polsko-egipskich biur podróży najczęściej uczestniczyli w wycieczce na wyspę Tiran oraz do Parku Narodowego Ras Mohamed,
- natomiast najchętniej pojechaliby do Kairu i Luksoru.

M.S. Hanna w swoim artykule (2013) skupiła się na wpływie polityki rządu na sektor turystyczny w latach 2011–2013. Podkreśla ona ogromny wpływ turystyki na rozwój gospodarczy kraju oraz na tworzenie nowych miejsc pracy. Sektor turystyczny wraz ze spadkiem liczby turystów odnotował straty przychodów. Zaistniała sytuacja zmusiła właścicieli biznesów turystycznych – m.in. właścicieli lokalnych biur turystycznych, do obniżenia cen świadczonych usług. Niższe ceny wycieczek w lokalnych biurach podróży w porównaniu do bardzo podobnej, ale dużo droższej, oferty kupionej bezpośrednio u rezydenta opiekującego się turystami podczas wakacji w hotelu powoduje, że polsko-egipskie biura podróży działające w Szarm el-Szejk miały i będą mieć swoich klientów.

Literatura

References

- Abdou, D.S., Zaazou, Z. (2013). The Egyptian Revolution and post Socio-economic impact. *Topics in Middle Eastern and African Economies*, 15, 92–115.
- Al Hamarneh, A. (2006). *Economic growth, social development and international tourism – cases from the Arab World*. Imagine there is no countries – Inequality and Growth in Age of Tourism, 5th International Symposium on Tourism and Sustainability, conference handbook.
- Campas (2015, 12 grudnia). Pozyskano z www.capmas.gov.eg
- Cook, S., Perry, T., Ward, G. (2008). *USA część zachodnia, praktyczny przewodnik*. Bielsko-Biała: Wydawnictwo Pascal.
- Dziedzic, T., Łopaciński, K., Saja, A., Szegidewicz, J. (2009). *Wpływ światowego kryzysu gospodarczego na stan i perspektywy rozwoju sektora turystyki w Polsce*. Warszawa: Departament Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki.
- Fiedler, R. (2014). Arabska Wiosna – szanse i wyzwania dla polityki USA wobec Bliskiego Wschodu. *Przeгляд Politologiczny*, 1, 33–49.

- Flick, U. (2012). *Projektowanie badania jakościowego*. Warszawa: PWN.
- Gotowt-Jeziorska, A., Łopaciński, K. (red.) (2011). *Turystyka w Polsce w okresie kryzysu*. Warszawa: Polskie Stowarzyszenie Turystyki.
- Gray, M. (1998). Economic reform, privatization and tourism in Egypt. *Middle Eastern Studies*, 34(2), 91–112.
- Hanna, M.S. (2013). *The Tourism Crisis in post January 25th Egypt*. Kair: The American University in Cairo.
- Jemielniak, D. (2012). Czym są badania jakościowe? W: D. Jemielniak (red.). *Badania jakościowe: Podejścia i teorie*. Warszawa: PWN.
- Kurek, S., Waclawik, P. (2013). Zróżnicowanie zagranicznej turystyki przyjazdowej w Unii Europejskiej w czasie kryzysu gospodarczego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 24, 9–24.
- Marciniak, M., Dłużewska, A. (2015). Wpływ Wiosny Arabskiej na turystykę w Egipcie. *Turystyka Kulturowa*, 9.
- Mazurek-Łopacińska, K. (2005). *Badania marketingowe*. Warszawa: PWN.
- Mika, M., Faracik, R. (2008). Międzynarodowy ruch turystyczny. W: W. Kurek (red.). *Turystyka*. Warszawa: PWN, 66–120.
- Sattin, A., Franquet, S. (2003). *Przewodnik po Egipcie*. Bielsko-Biała: Wydawnictwo Pascal.
- Silverman, D. (2008). *Prowadzenie badań jakościowych*. Warszawa: PWN.
- Tohamy, S., Swinscoe, A. (2000). The economic impact of tourism in Egypt. *The Egyptian Center for Economic Studies*, 40.
- UNWTO (2013). Tourism Highlights.
- Zdanowski, J. (2013). Znaczenie Arabskiej Wiosny. *Krakowskie Studia Bliskowschodnie*, 3, 13–32.
- Zdon-Korzeniowska, M., Rachwał, T. (2011). Turystyka w warunkach światowego kryzysu. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 18, 116–128.

Kamila Ziółkowska-Weiss, dr, absolwentka kulturoznawstwa z historią sztuki na Uniwersytecie Jagiellońskim oraz geografii na Uniwersytecie Pedagogicznym w Krakowie. Ukończyła podyplomowe studia na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie na kierunku zarządzanie turystyką międzynarodową. Od 2012 roku pracownik naukowy na stanowisku asystent w Zakładzie Turystyki i Badań Regionalnych Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Czynnny pilot wycieczek. Autorka kilkunastu publikacji naukowych. Główne zainteresowania naukowe to turystyka kulturowa, mniejszości narodowe i grupy etniczne w Małopolsce oraz Polonia w USA.

Kamila Ziółkowska-Weiss, Ph.D. Graduate studies at the Jagiellonian University and of Geography on the Pedagogical University in Krakow. She has graduated from postgraduate studies in international tourism management at the Cracow University of Economics. Since 2012 she has been a research worker, acting as a teaching assistant in the department of Tourism and Regional Studies at the Pedagogical University in Krakow. She is an active tourist guide and the author of several academic publications. Her main academic interests include cultural tourism, ethnic groups in Małopolska, and the Polish minority in the USA.

Adres/address:

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
Zakład Turystyki i Badań Regionalnych
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, Polska
e-mail: kamilacamel@wp.pl

MAŁGORZATA BAJGIER-KOWALSKA, KAMILA WAŁACH

Krakowska Akademia im. A.F. Modrzewskiego, Polska • Andrzej Frycz Modrzewski Krakow University, Poland

MARIOLA TRACZ

Polskie Towarzystwo Geograficzne, Oddział w Krakowie, Polska • Polish Geography Society, Department of Kraków, Poland

Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju turystyki medycznej w Korei Południowej

Global Determinants of the Development of Medical Tourism in South Korea

Streszczenie: Celem artykułu jest ukazanie stanu rozwoju turystyki medycznej w Korei Południowej, jej konkurencyjności oraz głównych ośrodków usług na tle międzynarodowych uwarunkowań rozwoju tej formy turystyki. W analizie wykorzystano dane z portali internetowych Koreańskiej Organizacji Turystyki, szpitali i klinik, agencji rządowych i turystycznych, a także z polskiej i obcojęzycznej literatury. Turystyka medyczna rozwija się w wielu krajach świata, wykorzystując z jednej strony kapitał ludzki i jego kwalifikacje oraz tradycje w zakresie leczenia, a z drugiej – walory środowiska przyrodniczego i kulturowego. Najczęściej wybieranymi przez turystów destynacjami w zakresie usług medycznych są kraje azjatyckie i latynoamerykańskie. W Azji Południowo-Wschodniej liderami w tej branży są głównie Indie, Tajlandia, Singapur oraz Malezja i Filipiny. Dużą konkurencją dla rynku usług medycznych tych państw staje się Korea Południowa, w której turystyka medyczna jest silnie promowana przez władze rządowe. Kraj ten z roku na rok zyskuje coraz większe zainteresowanie zagranicznych turystów, stając się obecnie jedną z ważniejszych i popularniejszych destynacji turystyki medycznej w tym regionie świata. W 2011 roku do Korei Południowej należało już ponad 6% rynku turystyki medycznej Azji. Według oficjalnych statystyk w 2013 roku 210 tys. pacjentów zagranicznych skorzystało z usług południowokoreańskich szpitali i klinik. Odzwierciedlają to także przychody z tej działalności, które stanowiły 2,27% udziału w ogólnych dochodach z turystyki tego kraju. Koreańska Organizacja Turystyki rekomenduje łącznie 132 szpitale, kliniki lub centra medyczne oraz 27 agencji specjalizujących się w pakietach turystyki medycznej spośród dużej ich liczby.

Abstract: The paper discusses the current state of medical tourism in South Korea, its degree of competitiveness, and primary centers of medical tourism in the context of global determinants of this form of tourism. The paper relies mostly on secondary sources of data such as official websites of hospitals, clinics, government agencies, tourism agencies, and the Korea Tourism Organization. Data provided by the research literature printed in Polish and in other languages were also used in the analysis. Medical tourism is growing in many countries around the world and takes advantage of human capital (i.e. qualified personnel) and local medical traditions. The local natural environment and cultural environment further contribute to this newly evolving trend. Countries in Asia and Latin America are most often selected by visitors for the purpose of medical tourism. Leading medical tourism countries in Southeast Asia are India, Thailand, Singapore, Malaysia, and the Philippines. South Korea is becoming a strong competitor in the medical services market in large part thanks to government support of this type of business. The number of non-local medical tourists visiting South Korea is growing with every year. South Korea is on its way to become a major medical tourism destination in this part of the world. In 2011 more than 6% of this market belonged to South Korea. Official statistics indicate that 210,000 foreign patients were recorded to have taken advantage of services at South Korean hospitals and clinics in 2013. This is also reflected in tourism revenue: 2.27% of all revenue from tourism was ascribed to medical tourism. In fact, the Korea Tourism Organization recommends 132 hospitals, clinics, and medical

centers as well as 27 agencies specializing in medical tourism packages, although the total number of such agencies as well as cooperating medical institutions in South Korea is much larger.

Słowa kluczowe: Korea Południowa; turystyka medyczna; turystyka zdrowotna; usługi turystyczne

Keywords: health tourism; medical tourism; South Korea; tourism service

Otrzymano: 20 grudnia 2015

Received: 20 December 2015

Zaakceptowano: 14 lipca 2016

Accepted: 14 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Bajgier-Kowalska, M., Tracz, M., Wałach, K. (2016). Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju turystyki medycznej w Korei Południowej. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 119–132.

WSTĘP

Proces globalizacji wpływa na rozwój i różnicowanie się usług turystycznych. Przejawem tego są nowe motywy i cele podróży, produkty oraz destynacje turystyczne. Rynek turystyczny, starając się dostosować do zachodzących zmian, proponuje coraz szerszą gamę ofert. Wzrastająca świadomość prozdrowotna społeczeństw, szczególnie postmodernistycznych, rosnące potrzeby samorealizacji i poprawy swojego wizerunku oraz dostępność usług medycznych powodują wzrost zainteresowania turystyką zdrowotną, w tym turystyką medyczną.

Termin „turystyka medyczna” został wprowadzony do literatury w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. Najczęściej pod tym pojęciem rozumie się podróżowanie poza granice własnego kraju, którego celem jest poprawa zdrowia lub urody pod opieką lekarza specjalisty, połączone z wypoczynkiem, regeneracją sił fizycznych i psychicznych, a niekiedy zwiedzaniem oraz rozrywką (Kurek, 2008; Prochorowicz, 2008; Connell, 2010; 2013; Białk-Wolf, 2010; 2014; Levary, 2011; Han, 2013). Jest ona jedną z trzech – obok turystyki uzdrowiskowej oraz spa i wellness – form turystyki zdrowotnej. Na przełomie XX i XXI wieku głównie mieszkańcy bogatych państw europejskich, arabskich i Ameryki Północnej odbywali podróże w celach medycznych. Współcześnie turystyka medyczna udostępniona jest coraz szerszej grupie osób i staje się znaczącym ekonomicznie przedsięwzięciem, w które zaangażowane są zarówno prywatne, jak i państwowe szpitale, kliniki medyczne oraz firmy farmaceutyczne i turystyczne w wielu regionach świata. Również linie lotnicze i właściciele hoteli dostrzegają potencjał tego sektora turystyki, proponując zniżki i specjalne oferty osobom przyjeżdżającym na zabiegi medyczne (Carrera, Bridges, 2006; Kurek, 2008; Lunt i in., 2011; Rab-Przybyłowicz, 2014).

Większa popularność podróży w celach leczniczych powoduje, że turystyka medyczna jest jednym z dynamicznie rozwijających się usług tego sektora. Szacuje się, że w celach medycznych rocznie na całym świecie podróżuje ok. 5 mln ludzi (Rab-Przybyłowicz, 2014; Youngman, 2015). Jednym z istotnych powodów uprawiania turystyki medycznej są wysokie ceny świadczeń w rodzimym kraju. Innym jest rządowy system ochrony zdrowia, kontrolujący dostęp do usług medycznych, w tym brak legalności

niektórych zabiegów. Pacjenci decydują się na korzystanie z zagranicznych placówek medycznych w celu uniknięcia długoterminowego oczekiwania na zabieg we własnym kraju, z powodu niedostępności niektórych usług medycznych i niskiej ich jakości oraz dla zachowania prywatności i intymności podczas zabiegów (operacje plastyczne, zabiegi zmiany płci) (Horowitz, Rosensweig, Jones, 2007; Hopkins, Labonte, Runnels, Packer, 2010; Connell, 2011; 2013; Lubowiecki-Vikuk, 2012; 2015).

Turystyka medyczna rozwija się w wielu krajach świata. Do jej funkcjonowania niezbędny jest kapitał finansowy i ludzki oraz wsparcie władz, gdyż potrzebna jest także dobrze rozwinięta infrastruktura publiczna, tj. lotniska, drogi, kanalizacja, wodociągi oraz sektor usług specjalistycznych (usługi medyczne i edukacyjne) (Bookman, Bookman, 2007). Popularnymi kierunkami turystyki medycznej są: Azja Południowo-Wschodnia, Ameryka Środkowa i Południowa oraz Europa. Biorąc pod uwagę jakość usług medycznych, światowymi liderami w tej branży turystyki są Stany Zjednoczone Ameryki i Niemcy, natomiast rozpatrując aspekt kosztów – Indie, Tajlandia, Meksyk, Singapur, Kostaryka. Dużą konkurencją dla rynku usług medycznych tych państw są: Panama, Brazylia, Malezja, Filipiny, Turcja, Węgry, Polska oraz Korea Południowa (Levary, 2011; Lunt i in., 2011; Connel, 2013).

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie stanu rozwoju turystyki medycznej w Korei Południowej, jej konkurencyjności oraz głównych ośrodków usług na tle międzynarodowych uwarunkowań jej rozwoju. W postępowaniu badawczym przeprowadzono analizę i interpretację materiałów źródłowych oraz dostępnych danych statystycznych. W celu uzupełnienia analizy źródeł oraz ukazania występujących zależności zastosowano metody kartograficzne. Wykorzystano materiały dostępne na oficjalnych portalach internetowych Koreańskiej Organizacji Turystyki, szpitali i klinik, agencji rządowych i turystycznych, a także materiał z polskiej i obcojęzycznej literatury. Ponadto dokonano przeglądu literatury w zakresie ewolucji pojęcia turystyki zdrowotnej i medycznej.

TURYSTYKA MEDYCZNA JAKO FORMA TURYSTYKI ZDROWOTNEJ

Przemiany w sferze wolnego czasu i warunków funkcjonowania społeczeństwa powodują duże różnicowanie się turystyki pod względem celu wyjazdu, kategorii społecznej uczestników, miejsca docelowego, sposobu realizacji, a także zakresu przestrzennego wyjazdów i czasu pobytu. Konsekwencją tego jest z jednej strony pojawianie się nowych form ruchu turystycznego, a z drugiej – nieścisłości terminologiczne w ich objaśnianiu i nazywaniu. Nieścisłości te wynikają także z dużej dynamiki zjawisk turystycznych oraz zainteresowania tą problematyką badaczy różnych dyscyplin naukowych (Gaworecki, 2007; Kurek, 2008; Rab-Przybyłowicz, 2014).

Turystyka zdrowotna ma wielowiekową tradycję, począwszy od indywidualnych wyjazdów „do wód”, po masowy współczesny ruch turystyczny. Znaczenie pojęcia turystyki zdrowotnej z czasem ewoluje. Według J. Wolskiego (1970) pod tym pojęciem należy rozumieć świadome i dobrowolne udanie się na pewien okres poza miejsce zamieszkania, w czasie wolnym od pracy, w celu regeneracji organizmu, dzięki aktywnemu wypoczynkowi i rekreacji. Istotą wyjazdu jest więc poprawa czasowych niedomagań chorego, wynikająca najczęściej z przemęczenia fizycznego i psychicznego lub

rekonwalescencji po przebytej chorobie. Natomiast A. Lewandowska (2007) rozszerza pojęcie turystyki zdrowotnej o usługi związane z poprawą urody i samopoczucia. Z kolei I. Łęcka (2003) definiuje turystykę zdrowotną jako wyjazd na dobę lub dłużej poza miejsce zamieszkania w celach regeneracyjnych, korekty urody, a także poddania się zabiegom w klinikach.

Biorąc pod uwagę zakres znaczeniowy, możemy w obrębie turystyki zdrowotnej wyróżnić trzy podgrupy: tradycyjną turystykę uzdrowiskową w zakładach lecznictwa uzdrowiskowego, turystykę spa i wellness oraz turystykę medyczną. Te nowe usługi zdrowotne są odpowiedzią na potrzeby społeczeństw konsumpcyjnych w zakresie poprawy zdrowia i urody lub rehabilitacji i odnowy psychofizycznej (Łęcka, 2003; Henderson, 2004; Kurek, 2008; Rab-Przybyłowicz, 2014). Pojęcie turystyki medycznej jest tożsame z pojęciem globalnej opieki zdrowotnej (ang. *global healthcare*), gdzie zjawisko to nie odnosi się do opieki w przypadku zagrożenia zdrowia podczas pobytu pacjenta za granicą, lecz do głównego motywu jego wyjazdu – aspektu medycznego (Lunt, Carrera, 2010; Lubowiecki-Vikuk, 2015).

Turystyka medyczna, podobnie jak współczesna turystyka międzynarodowa, podlega silnej segmentacji, oferując wiele wyspecjalizowanych usług. Odpowiada na zmieniające się potrzeby i motywy wyjazdów indywidualnych turystów oraz wzrost ich wymagań co do jakości oferowanych usług. Do najpopularniejszych usług turystyki medycznej należą operacje plastyczne, zabiegi stomatologiczne i kardiochirurgiczne oraz leczenie bezpłodności (Bookman, Bookman, 2007; Kurek, 2008; Connell, 2010; 2011; Lunt i in., 2011).

Współczesny rozwój technologii, zwłaszcza sieci internetowej, sprzyja promowaniu turystyki medycznej, a także ułatwia dostęp do informacji dotyczących różnorodnych ofert tej branży. Rozwój internetowych biur podróży umożliwia klientom szczegółowe poznanie oferty i tworzenie indywidualnego pakietu turystyki medycznej.

Na rozwój współczesnej turystyki medycznej istotny wpływ mają koszty usług medycznych w poszczególnych krajach, ich jakość oraz marketing szeptany i internetowy, jak również rozwój tanich form podróżowania (Gan, Frederick, 2011; Connell, 2013; Yeoh, Othman, Ahmad, 2013; Białk-Wolf, 2014). Szczególny udział w turystyce medycznej mają kraje, gdzie tradycyjne lecznictwo jest stosowane od dawna.

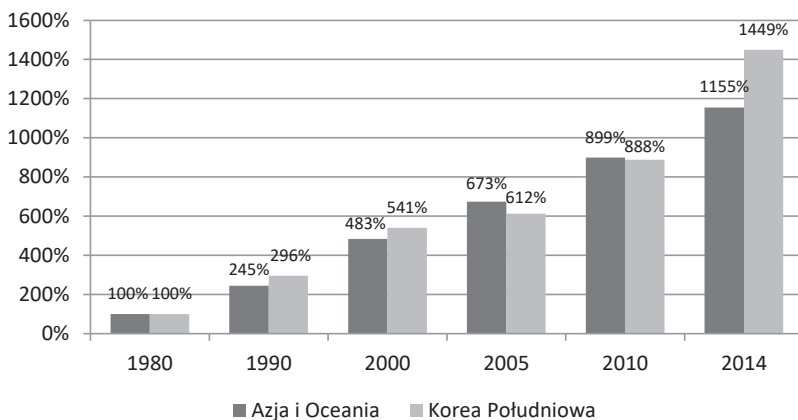
RUCH TURYSTYCZNY W KOREI POŁUDNIOWEJ NA TLE AZJI I OCEANII

Korea Południowa należy do regionu turystycznego Azji i Oceanii, który w 2014 roku odnotował jeden z największych wzrostów liczby turystów (+5%) w stosunku do 2013 roku. Region ten odwiedziło 263 mln turystów, a dochód z turystyki wyniósł 277 mld dol., co daje 30% światowego dochodu. W subregionie północno-wschodniej Azji do państw, które osiągnęły najwyższy wzrost liczby turystów, należą: Japonia (+29%), Tajwan (+24%) i Korea Południowa (+17%) (UNWTO Tourism Highlights, 2015).

Dla rozwoju turystyki przyjazdowej i promocji Korei Południowej na rynkach zagranicznych miało znaczenie organizowanie przez ten kraj ważnych wydarzeń sportowych. Były to Letnie Igrzyska Olimpijskie w Seulu (1988), które spowodowały, że w tym roku do Korei przybyło ponad 2 mln turystów. Kolejną imprezą były Mistrzostwa

Świata w Piłce Nożnej (2002) organizowane wraz z Japonią. W roku tym Koreę Południową odwiedziło ponad 5,3 mln turystów. Należy jednak nadmienić, iż w miesiącach, w których organizowano imprezę, odnotowano najmniej turystów w całym 2002 roku. Ważną imprezą sportową organizowaną w Korei Południowej były Mistrzostwa Świata w Lekkoatletyce (2011) w mieście Daegu, położonym w południowo-wschodniej części kraju. W roku tym liczba turystów odwiedzających Koreę wyniosła już ponad 9,7 mln osób, a w 2013 roku przekroczyła 12 mln. Innym międzynarodowym wydarzeniem sportowym odbywającym się w Korei Południowej były Asian Games (2014) w Incheon. W 2014 roku kraj ten odwiedziło 14,2 mln turystów zagranicznych, głównie z regionu Azji i Oceanu Spokojnego. Trzeba podkreślić, że w latach 1980–2014 w Korei Południowej odnotowano ponad czternastokrotny wzrost liczby turystów, gdy dla Azji i Oceanii w tym okresie liczba turystów wzrosła tylko 11,5 razy (ryc. 1) (*Tourism Statistics*, 2015).

Ryc. 1. Procentowy wzrost liczby turystów zagranicznych w Korei Południowej oraz w regionie Azji i Oceanii względem roku 1980



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *UNWTO Tourism Highlights* (2015: 4) oraz *Tourism Statistics* (2015)

Wystąpienie wirusa MERS (Middle East Respiratory Syndrome – bliskowschodniego zespołu niewydolności oddechowej), którego przypadki odnotowano po raz pierwszy w Korei 20 maja 2015 roku, nie pozostało bez wpływu na liczbę przyjazdów turystów zagranicznych. W czerwcu 2015 roku liczba turystów spadła o 41% w porównaniu z czerwcem 2014 roku. Również zestawienie danych z lipca 2014 i 2015 roku wskazuje na dalszy spadek liczby turystów, który wynosił –53,5% (*Visit Medical Corea*, 2015). Koreańskie Centrum Zwalczenia Chorób i Zapobiegania przewidywało, iż Korea Południowa powinna być wolna od wirusa MERS w połowie września 2015 roku. W tej sytuacji Koreańska Organizacja Turystyki wprowadziła w lipcu 2015 roku studniowy plan odbudowy turystyki w kraju. Polegał on m.in. na promowaniu Korei w zagranicznych mediach poprzez spoty reklamowe (np. w telewizji CNN) oraz organizowaniu wycieczek po Seulu dla azjatyckich przedstawicieli agencji turystycznych, dziennikarzy i blogerów. Kolejne przypadki zachorowań na wirusa MERS pojawiły się w październiku 2015 roku, co przypuszczalnie wpłynęło na zachowania turystów zagranicznych.

TURYSTYKA MEDYCZNA W KOREI POŁUDNIOWEJ

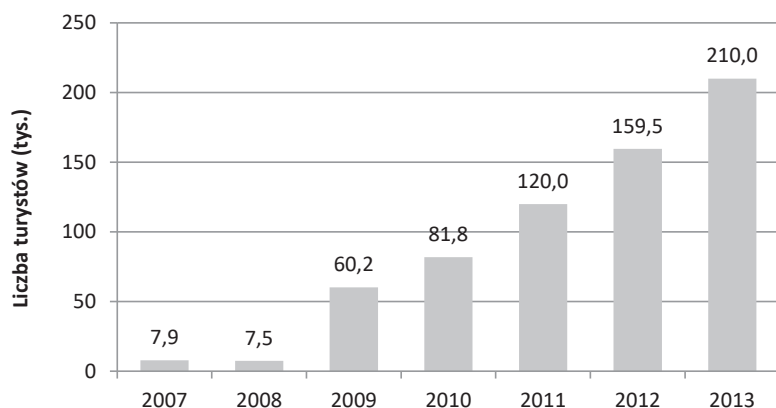
Korea Południowa jest przykładem państwa, w którym turystyka staje się coraz istotniejszym czynnikiem rozwoju. Koreańska Organizacja Turystyki realizuje rządowy program *Imagine Your Korea*, którego celem jest promowanie kraju za granicą, w tym ofert turystyki medycznej. Turystyka ta została przez rząd koreański umieszczona w planach wzrostu gospodarczego kraju, jak również w przepisach wizowych (Lunt i in., 2011).

Opracowano stronę internetową *Visit Medical Korea*, która rekomenduje wybrane szpitale, kliniki oraz centra medyczne. Łącznie prezentowane są informacje o 132 obiektach. Wśród nich wyróżnione są te, którym zostały przyznane certyfikaty. Pierwszy z nich przyznaje *International Hospital Evaluation Group* szpitalom spełniającym międzynarodowe wymogi. Drugi certyfikat potwierdza legalność działających klinik i nadawany jest przez Ministerstwo Sprawiedliwości. Trzeci z certyfikatów nadawany jest przez rząd na cztery lata placówkom medycznym, które podniosły znacząco jakość świadczonych usług. Ponadto na wspomnianej stronie znajdują się nazwy 36 agencji specjalizujących się w pakietach turystyki medycznej i 13 usługodawców powiązanych z turystyką medyczną.

W Korei Południowej działa wiele agencji turystycznych specjalizujących się w turystyce medycznej, ale tylko 27 biur rekomendowanych jest przez Koreańską Organizację Turystyczną. Zapewniają one klientom transport pomiędzy lotniskiem, hotelem a kliniką, jak również pomoc w załatwieniu wszystkich formalności związanych z leczeniem, np. uzyskanie wizy, pomoc tłumacza itp. Do najbardziej znanych agencji należy *Seoul Touch Up*, zajmująca się głównie turystyką medyczną w zakresie operacji plastycznych i oferująca zróżnicowane pakiety usług medycznych (*Visit Medical Korea*, 2015).

Od 2007 roku obserwuje się rosnące zainteresowanie turystów zagranicznych turystyką medyczną w Korei Południowej, co wyraża się rosnącą liczbą pacjentów korzystających z usług południowokoreańskich szpitali i klinik (ryc. 2).

Ryc. 2. Liczba turystów zagranicznych przybywających do Korei Południowej w celu uzyskania pomocy medycznej w latach 2007–2013

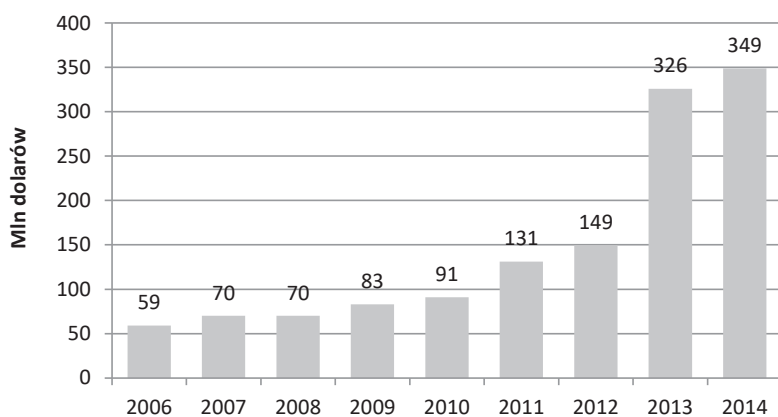


Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ulloa (2012) i Medical Tourism Association (2015)

Wyraźny wzrost liczby turystów notowany jest od 2009 roku. W roku tym do Korei przybyło 60,2 tys. osób, a w 2013 roku było już 210 tys. turystów. W analizowanym okresie wystąpił ponad trzykrotny wzrost liczby turystów medycznych. Odzwierciedlają to także przychody uzyskiwane z tytułu tej działalności (ryc. 3). W latach 2006–2010 wzrost ten był na zbliżonym poziomie, natomiast wyraźny skok nastąpił w roku 2013, w którym dochody z turystyki medycznej podwoiły się w porównaniu z rokiem 2012. Przychód z turystyki medycznej to średnio 1,1% całych przychodów z turystyki w Korei Południowej.

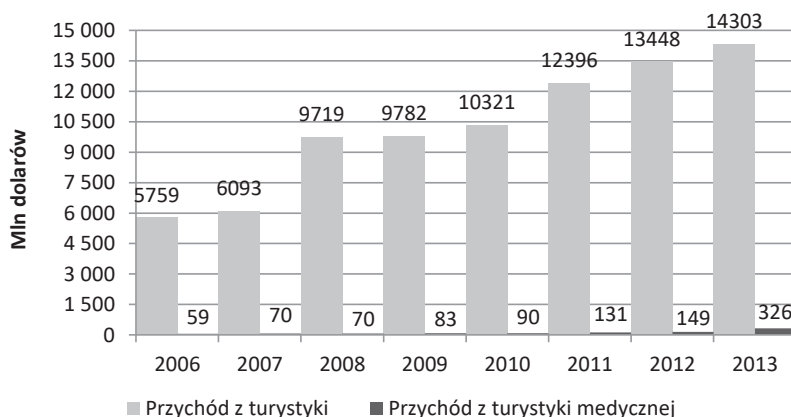
W badanym okresie najwyższe wpływy z turystyki medycznej zostały osiągnięte w 2013 roku i stanowiły 2,27% udziału w ogólnych dochodach z turystyki w tym roku (ryc. 4). Według szacunków Koreańskiej Organizacji Turystyki przychód z turystyki medycznej w 2020 roku może wynieść nawet 3,2 mld dol.

Ryc. 3. Przychód z turystyki medycznej w Korei Południowej w latach 2006–2014 (mln dol.)



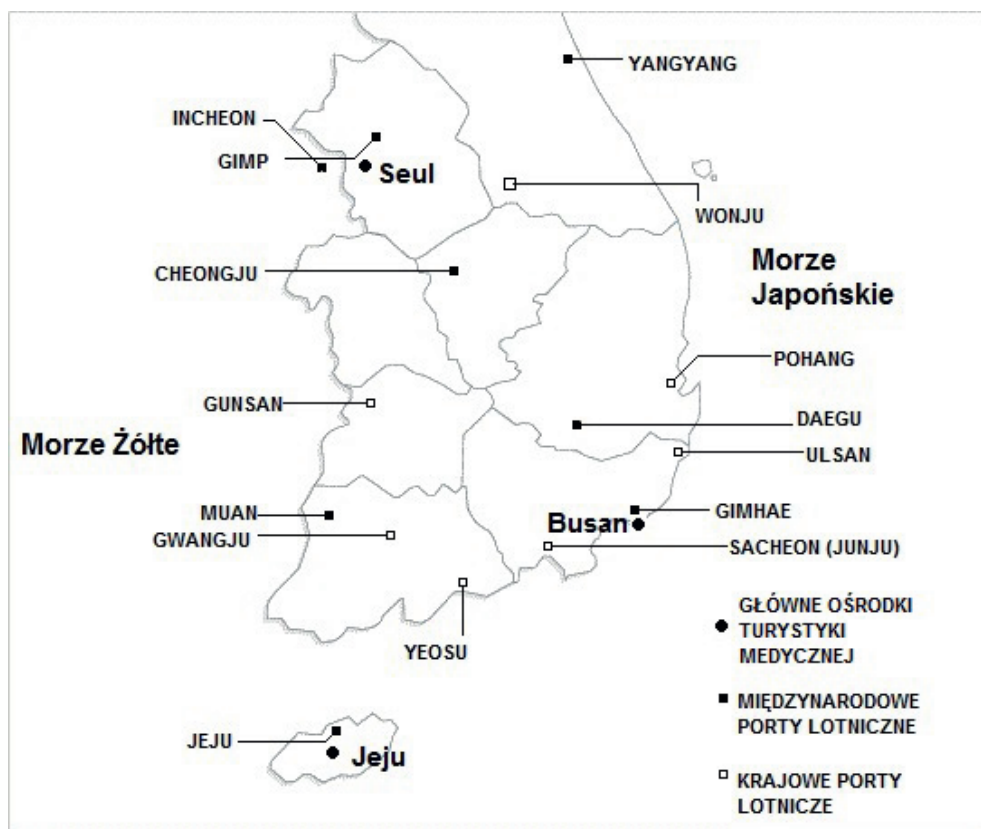
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Ulloa (2012), International Medical Travel Journal (2015), Want China Times (2015)

Ryc. 4. Przychód z turystyki medycznej na tle przychodów z turystyki w Korei Południowej w latach 2006–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej Koreańskiej Organizacji Turystyki (Tourism Statistics, 2015)

Ryc. 5. Rozmieszczenie portów lotniczych oraz głównych ośrodków medycznych w Korei Południowej



Źródło: opracowanie własne

W Korei Południowej jest kilka ośrodków przyciągających wielu turystów medycznych. Głównym takim miejscem jest stolica kraju – Seul. Funkcjonują tu 92 kliniki (wg oficjalnych statystyk) specjalizujące się głównie w chirurgii plastycznej (*Plastic Surgery Clinics Seoul*, 2015). Usługi i zabiegi medyczne są tu szeroko reklamowane, w tym na stacjach metra w najbogatszej dzielnicy Seulu – Gangnam. Drugim popularnym ośrodkiem jest miasto Busan (Pusan). Znajduje się tu siedem klinik chirurgii plastycznej, zlokalizowanych przy ulicy Seomyeon, tzw. medycznej ulicy. Trzecim ośrodkiem jest wyspa Jeju. Funkcjonują tu trzy szpitale specjalizujące się w chirurgii plastycznej oraz 10 klinik oferujących różnorodne usługi. Planowane jest również otwarcie w 2018 roku dużego centrum medycznego Jeju Healthcare Town, w którym obok kompleksu medycznego będzie funkcjonował kompleks spa i wellness (*Jeju Special...*, 2015). Należy nadmienić, iż są to regiony o dużych walorach turystycznych, w których zachował się bogaty dorobek kulturowy i tradycje, a także mało przekształcone środowisko naturalne.

Rozwojowi usług medycznych w Korei Południowej sprzyja bardzo dobrze rozwinięta sieć połączeń lotniczych, kolejowych i autobusowych. W kraju funkcjonuje osiem międzynarodowych portów lotniczych: Incheon, Gimpo, Gimhae, Cheongju, Daegu,

Muan, Yangyang i Jeju, oraz siedem portów krajowych (ryc. 5). Port lotniczy w Incheon ma połączenia z większością krajów świata, a pozostałe oferują głównie loty w regionie Azji. Turyści mogą także korzystać z rozwiniętej sieci linii kolejowych, w tym z głównej magistrali kolejowej Seul–Busan–Kwangju, oraz sieci połączeń ekspresowych (KTX), łączących największe miasta Korei (Seul, Daejeon, Daegu i Busan).

KONKURENCYJNOŚĆ KOREI POŁUDNIOWEJ NA RYNKU USŁUG TURYSTYKI MEDYCZNEJ

Korea Południowa jest krajem, w którym odnotowuje się najwyższą liczbę zabiegów kosmetycznych przypadającą na 1000 mieszkańców. Już w 2011 roku w rankingu tym wyprzedziła ona takie kraje, jak Grecja, Włochy i USA (*Korean Plastic Surgery Statistics*, 2015). Daje to koreańskim chirurgom średnio o 1,7 raza więcej zabiegów rocznie niż chirurgom na Tajwanie, o 6,9 niż chirurgom tajlandzkim oraz 17 razy więcej zabiegów od chirurgów chińskich. Jest to jeden z powodów stale wzrastającego zainteresowania turystyką medyczną mieszkańców Korei jak i turystów zagranicznych.

Dla Koreańczyków wygląd jest bardzo ważny i aby osiągnąć upragnioną aparycję skłonni są do wielu poświęceń. To zamiłowanie do korekty swojego wyglądu wywodzi się z kanonu piękna obowiązującego w tym kraju. Również media i celebryci mają duży udział w kreowaniu wizji ideału piękna, a to skłania społeczeństwo do zmiany swojego wyglądu. Wielu Koreańczyków poddaje się zabiegom chirurgii plastycznej, gdyż wierzą, że dobry wygląd wpływa na ich sukcesy zarówno w życiu zawodowym, jak i prywatnym.

Statystyki pokazują, że jedna na pięć koreańskich kobiet poddała się przynajmniej jednej operacji plastycznej (w Stanach Zjednoczonych Ameryki jest to jedna na 20 kobiet) (Chang, Thompson, 2014). W 2014 roku mieszkańcy Korei Południowej wydali na chirurgiczne zabiegi kosmetyczne 5 mld dol., co stanowi aż 24% dochodów z chirurgii plastycznej na świecie (*Korean Plastic Surgery Statistics*, 2015). Do najpopularniejszych operacji wśród ludności południowokoreańskiej należą zabieg tzw. podwójnej powieki, czyli uzyskania efektu większego oka, oraz operacja poprawiająca kształt szczęki (w celu uzyskania linii „V”). Równie popularnymi zabiegami są przeszczep włosów i konturowanie kształtu twarzy (*8 Most Popular Plastic Surgery...*, 2015).

Jednym z czynników, dla których turyści decydują się na przyjazd do Korei Południowej, jest wykonywanie w klinikach i szpitalach operacji plastycznych, które bardzo często są nielegalne bądź zwyczajnie nie są praktykowane w wielu krajach świata. Przykładem może być zabieg zmiany kości twarzy, którego wykonanie wymaga dużego doświadczenia i umiejętności. Mocną stroną koreańskiej branży turystyki medycznej są więc wysokie kwalifikacje personelu medycznego oraz oferta zaawansowanych usług medycznych z wykorzystaniem najnowszych technologii. Specjalistyczne usługi, oprócz chirurgii plastycznej, obejmują leczenie raka, układu krążenia, niepłodności oraz okuliastykę (Kim, Lee, Jung, 2013).

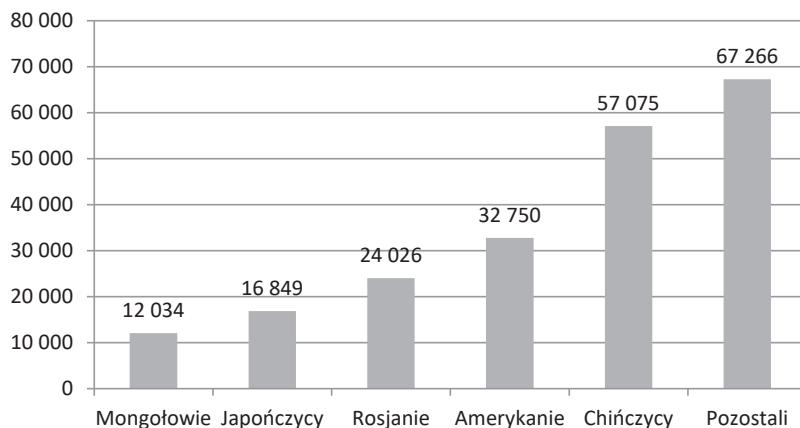
Istotnym powodem wzrostu popularności Korei Południowej na mapie turystyki medycznej są niższe koszty zabiegów. Informacje o cenach oferowanych zabiegów medycznych są zamieszczone m.in. na stronie internetowej Korea Medical Hub, która istnieje od 2011 roku. Warto podkreślić, iż oficjalnymi partnerami tej instytucji są

Ministerstwo Zdrowia i Opieki Społecznej oraz Koreańska Organizacja Turystyki. Analiza cen zabiegów oferowanych przez koreańskie kliniki wykazała, że są one niższe niż ceny tych samych zabiegów wykonywanych w krajach europejskich i USA. Przykładowo zabieg klasycznego liftingu twarzy w Korei Południowej kosztuje średnio o 4 tys. zł mniej niż w klinikach amerykańskich. Zbliżone różnice w cenie odnotowano także dla innych oferowanych zabiegów (*Plastic Surgery Price Korea, 2015*).

Według Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej Korei Południowej turyści medyczni w 2013 roku pochodzili ze 191 państw. Największy wzrost zanotowano wśród obywateli Rosji. W 2013 roku przybyło ich o 46% więcej niż rok wcześniej. Duży wzrost liczby turystów odnotowano również wśród obywateli Chin. W 2013 roku było ich o 28% więcej niż w roku 2010. Stanowili oni największą grupę turystów medycznych odwiedzających Koreę Południową (ryc. 6).

Na drugim miejscu od wielu lat są turyści ze Stanów Zjednoczonych, wśród których znaczną liczbę stanowią Koreańczycy na stałe mieszkający w USA oraz żołnierze stacjonujący na terenie Korei Południowej. Znaczący wzrost turystów medycznych nastąpił również wśród obywateli Zjednoczonych Emiratów Arabskich. W 2012 roku ich liczba wynosiła 342, a w 2013 – już 1151 osób. Daje to wzrost o blisko 236%. Większość z tych pacjentów przybywa na leczenie do Korei Południowej w ramach porozumienia zawartego pomiędzy opieką zdrowotną Zjednoczonych Emiratów Arabskich a południowokoreańskimi instytucjami medycznymi (Suh, 2015).

Ryc. 6. Liczba turystów medycznych odwiedzających Koreę Południową w 2013 roku według narodowości



Źródło: opracowanie własne na podstawie Medical Tourism Association (2015)

PODSUMOWANIE

Azja i Oceania to region, w którym wg prognoz liczba przyjazdów turystycznych będzie systematycznie wzrastać. Już teraz jest to jeden z najszybciej rozwijających się regionów na świecie, a pod względem liczby przyjazdów turystycznych znajduje się w światowej czołówce. Obserwowany jest również stały wzrost zainteresowania turystyką medyczną w tym regionie. Liczba turystów medycznych w Korei Południowej

zwiększa się z każdym rokiem, co związane jest głównie z dostępnością i wysoką jakością specjalistycznych usług wykorzystujących najnowsze technologie oraz z konkurencyjnymi cenami. Innym z ważniejszych czynników stymulujących rozwój turystyki, w tym medycznej, jest liberalna polityka wjazdowa. Koreańska Organizacja Turystyki prognozuje, że w 2015 roku z turystyki medycznej w tym kraju skorzysta ok. 300 tys., a w 2020 roku ok. 1 mln osób (Ulloa, 2012).

Rząd Korei Południowej traktuje turystykę medyczną jako jeden z kierunków rozwoju gospodarczego kraju, dlatego Bank Centralny (Bank of Korea) od 2006 roku prowadzi jej statystyki. Mają one służyć kształtowaniu polityki gospodarczej, w tym polityki turystycznej państwa. Warto odnotować, iż liczba turystów medycznych podawana w oficjalnych statystykach koreańskich jest nieadekwatna do stanu faktycznego, co wiąże się z rozwojem nielegalnych usług medycznych i chęcią uzyskania przez turystów tanich zabiegów. Istnieje grupa turystów (trudna do oszacowania) zainteresowana ominięciem procedur formalnoprawnych przeprowadzanych zabiegów medycznych oraz ich późniejszych konsekwencji. Powodem może być fakt, iż po wielu zabiegach pacjent nie może przez określony czas korzystać z transportu lotniczego, w związku z czym zataja dane o przebytych operacjach.

Według szacunków w 2014 roku w Korei Południowej funkcjonowało blisko 20 tys. niezarejestrowanych chirurgów, a liczba zarejestrowanych była poniżej 2000. Korzystanie z usług chirurgów, którzy nie są ewidencjonowani w agencjach rekomendowanych przez Koreańskie Ministerstwo Zdrowia, często łączy się z wykorzystywaniem nielegalnych pośredników medycznych. Ceny proponowane przez takie agencje, których liczba ciągle wzrasta, są dużo niższe od cen podawanych przez agencje polecane przez koreański rząd (Xinhua News Agency, 2015).

Korea Południowa prowadzi intensywną promocję ofert turystyki medycznej w kraju i za granicą. Dostępne są specjalistyczne strony internetowe i przewodniki online, z których można uzyskać wszelkie informacje na temat oferowanych usług. Pomocne są również biura informacji turystycznej, które działają na wszystkich międzynarodowych lotniskach. Istnieje także opracowana w czterech językach specjalna aplikacja na telefon (MediApp Korea) oraz centrum turystycznej informacji medycznej Medical Tourism Information Center na lotnisku Seul-Inczhon. Kierują one przyjezdnych do klinik specjalizujących się w chirurgii plastycznej, stomatologii, leczeniu niepłodności, medycynie orientalnej i innych usługach medycznych. Promocji turystyki medycznej w Korei Południowej posłużą zapewne organizowane w 2018 roku Zimowe Igrzyska Olimpijskie w Pyeongchang oraz stale wzrastające zainteresowanie koreańską kulturą popularną.

Literatura

References

- 8 Most Popular Plastic Surgery Procedures in Korea (2015, 6 października). Pozyskano z <http://www.koreaboo.com/spotlight/8-most-popular-plastic-surgery-procedures-in-korea/>
- Białk-Wolf, A. (2010). Potencjał rozwojowy turystyki medycznej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 591, 653–662.
- Białk-Wolf, A. (2014). *Turystyka medyczna. Perspektywy rozwoju w woj. pomorskim*. Pozyskano z <http://www.gdansk4u.pl/uploads/TurystykaMedycznaRaport.pdf>

- Bookman, M.Z., Bookman, K.R. (2007). *Medical Tourism in Developing Countries*. New York: Palgrave MacMillan.
- Carrera, P., Bridges, J. (2006). Globalization and healthcare: understanding health and medical tourism. *Expert Review of Pharmacoeconomics and Outcomes Research*, 6, 447–454.
- Chang, J., Thompson, V. (2014) (2015, 7 października). *South Korea's Growing Obsession with Cosmetic Surgery*. Pozyskano z <http://abcnews.go.com/Lifestyle/south-koreas-growing-obsession-cosmetic-surgery/story?id=24123409>
- Connell, J. (2010). *Medical Tourism*. UK: Cabi.
- Connell, J. (2011). A new inequality? Privatisation, urban bias, migration and medical tourism, *Asia Pacific Viewpoint*, 52(3), 260–271.
- Connell, J. (2013). Contemporary medical tourism: Conceptualisation, culture and commodification. *Tourism Management*, 34, 1–13.
- Gan, L.L., Frederick, J.R. (2011). Medical tourism facilitators: Patterns of service differentiation. *Journal of Vacation Marketing*, 17(3), 165–183.
- Gaworecki, W. (2007). *Turystyka*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Han, H. (2013). The healthcare hotel: Distinctive attributes for international medical travelers. *Tourism Management*, 36, 257–268.
- Henderson, J. (2004). Healthcare Tourism in Southeast Asia. *Tourism Review International*, 7(3–4), 111–121.
- Hopkins, K., Labonte, R., Runnels, V., Packer, C. (2010). Medical tourism today: what is the state of existing knowledge? *Journal of Public Health Policy* 31(2), 185–198.
- Horowitz, M.D., Rosensweig, J.A., Jones, Ch.A. (2007). Medical Tourism: Globalization of the Healthcare Marketplace. *MedGenMed*, 9(4), 1–33. Pozyskano z <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2234298/>
- International Medical Travel Journal (2015, 20 grudnia). Pozyskano z <http://www.imtj.com/news/?entryid82=355073>
- Jeju Special Self Governing Province (2015, 10 września). Pozyskano z <http://english.jeju.go.kr/>
- Kim, S., Lee, J., Jung, J. (2013). Assessment of medical tourism development in Korea for the achievement of competitive advantages. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 18(5), 421–445.
- Korean Plastic Surgery Statistics* (2015, 6 października). Pozyskano z <https://www.seoultouchup.com/korean-plastic-surgery-statistics/>
- Kurek, W. (2008). *Turystyka*. Warszawa: PWN.
- Levary, R.R. (2011). Multiple-Criteria Approach to Ranking Medical Tourism Destinations. *Thunderbird International Business Review*, 53(4), 529–537.
- Lewandowska, A. (2007). *Turystyka uzdrowiskowa*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Lubowiecki-Vikuk, A.P. (2012). Turystyka medyczna przejawem współczesnych trendów i tendencji w turystyce. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 699, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 84, 553–568.
- Lubowiecki-Vikuk, A.P. (2015). Specyficzność turystyki medycznej. W: G. Godlewski, M. Zalech (red.). *Turystyka kontrowersyjna na współczesnym rynku podróży – formy, uwarunkowania, skutki*. Biała Podlaska: Akademia Wychowania Fizycznego, 163–172.
- Lunt, N., Carrera, P. (2010). Medical tourism: Assessing the evidence on treatment abroad. *Maturitas*, 66, 27–32.
- Lunt, N., Smith, R., Exworthy, M., Green, S.T., Horsfall, D., Mannion, R. (2011). *Medical Tourism: Treatments, Markets and Health System Implications: A scoping review*. Pozyskano z <http://www.oecd.org/els/health-systems/48723982.pdf>
- Łęcka, I. (2003). Nowe (?) trendy w turystyce zdrowotnej. *Prace i Studia Geograficzne. Geografia turystyki*, 32, 174–190.

- Medical Tourism Association (2015, 20 grudnia). Pozyskano z <http://www.medicaltourismassociation.com/en/research-and-surveys.html>
- Plastic Surgery Clinics Seoul* (2015, 15 września). Pozyskano z <http://www.whatclinic.com/cosmetic-plastic-surgery/south-korea/seoul>
- Plastic Surgery Price Korea* (2015, 20 grudnia). Pozyskano z www.kmhglobal.com/plastic-surgery-price-korea
- Prochorowicz, M. (2008). Turystyka medyczna nową perspektywą dla polskich placówek służby zdrowia. W: R. Grzywacz (red.). *Turystyka i rekreacja szansą rozwoju aktywności społecznej*. Rzeszów: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Informatyki i Zarządzania.
- Rab-Przybyłowicz, J. (2014). *Produkt turystyki medycznej*. Warszawa: Wydawnictwo Difin.
- Suh, E.C. (2015, 25 września). *South Korea: Medical Tourism*. Pozyskano z <https://brandeisear.wordpress.com/2014/10/04/south-korea-medical-tourism/>
- Tourism Statistics* (2015, 20 września). Korea Tourism Organization. Pozyskano z <http://kto.visitkorea.or.kr/eng/tourismStatics/keyFacts/KoreaMonthlyStatistics/eng/inout/inoutkto>
- Ulloa, S. (2012). *Korea Health Tourism Sector Hits Milestone*. Pozyskano z <http://www.global-urinsurance.com/news/2012/02/13/korea-health-tourism-sector-hits-milestone>
- UNWTO Tourism Highlights 2015 Edition (2015, 20 grudnia). Pozyskano z <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>
- Visit Medical Korea (2015, 15 września). Pozyskano z <http://english.visitmedicalkorea.com>
- Want China Times (2015, 20 grudnia). Pozyskano z <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150212000056&cid=1103>, <http://www.imtj.com/news/?entryid82=355073>
- Wolski, J. (1970). Turystyka zdrowotna a uzdrowiska europejskich krajów socjalistycznych. *Problemy Uzdrowiskowe*, 5.
- Xinhua News Agency (2015, 8 listopada). *Feature: South Korea's medical tourism revenue slips amid growing malpractice*. Pozyskano z http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-02/10/content_34786781.htm
- Yeoh, E., Othman, K., Ahmad, H. (2013). Understanding medical tourists: Word-of-mouth and viral marketing as potent marketing tools. *Tourism Management*, 34, 196–201.
- Youngman, I. (2015, 6 listopada). Medical Tourism Research: Facts And Figures 2015. *International Medical Travel Journal*. Pozyskano z <http://www.imtj.com/resources/medical-tourism-research-facts-and-figures-2015/>

Małgorzata Bajgier-Kowalska, doktor, adiunkt, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Wydział Prawa, Administracji i Stosunków Międzynarodowych, Katedra Turystyki Międzynarodowej i Geografii Społecznej. Zainteresowania naukowo-badawcze i tematyka publikacji koncentrują się wokół problemów geomorfologicznych oraz zagadnień z zakresu geografii regionalnej. Badania autorki koncentrują się również na problematyce rozwoju turystyki i rekreacji, a głównie na zagadnieniach uwarunkowania rozwoju i funkcjonowania regionów turystycznych na świecie, analizie przestrzennego zróżnicowania zagospodarowania turystycznego oraz wielkości ruchu turystycznego.

Małgorzata Bajgier-Kowalska, Ph.D., assistant professor, Andrzej Frycz Modrzewski Krakow University, Faculty of Law, Administration and International Relations, Department of International Tourism and Sociological Geography. Her research issues and publication themes are concentrated on the geomorphology problems and the issues concerning regional geography. The author's research concentrate also on the problem of tourism and recreation growth, especially on the question of development conditions and functioning of tourist regions in the world including the analyses of spatial differentiation of tourist infrastructure and size of tourism itself.

Kamila Wałach, magister, absolwentka Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego. Zainteresowania badawcze koncentrują się na turystyce międzynarodowej, w tym szczególnie na regionie Azji.

Kamila Wałach, M.Sc., graduate of the Andrzej Frycz Modrzewski Krakow University, Faculty of Law, Administration and International Relations. The author's research interest are concentrating on the international tourism, particularly on the region of Asia.

Adres/address:

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego
Wydział Prawa, Administracji i Stosunków Międzynarodowych
ul. Gustawa Herlinga-Grudzińskiego 1, 30-705 Kraków, Polska
e-mail: malbajkow@interia.pl (Małgorzata Bajgier-Kowalska)
e-mail: walach_kamila@interia.pl (Kamila Wałach)

Mariola Tracz, doktor, geograf, dydaktyk geografii, członkini Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Zainteresowania naukowe skupiają się wokół dydaktyki geografii (programy nauczania, edukacja geograficzna a kształtowanie kompetencji, historia geografii i jej dydaktyka), geografia społeczno-gospodarcza (polityka edukacyjna państwa, edukacja a rozwój gospodarczy).

Mariola Tracz, Ph.D., geographer, geography didactician, member of the Polish Geographical Society. Interests include: geographical education (geography curriculum, development of geography competency, geography on examination, history of geography education in Poland) and socio-economic geography.

Adres/address:

Polskie Towarzystwo Geograficzne, Kraków
Oddział w Krakowie
ul. Podchorążych 2
30-084 Kraków
e-mail: mtracz-62@o2.pl

LIUDMILA FAKEYEVA

Belarusian State University, Minsk, Belarus

ALIAKSEI SHADRAKOV

Regional Centre of the Mogilev Region of the Economy Research Institute of the Ministry of Economy of the Republic of Belarus, Mogilev, Belarus

Demographic and Labor Potential as the Factors of Agroecotourism Development in Belarus (on the Example of Brest and Grodno Regions)

Abstract: In the following article demographic development is analysed as a factor of agroecotourism development in Belarus with special emphasis on Brest and Grodno Regions as areas with the highest potential for rural tourism progress and expansion. The potential role for rural tourism development of demographic potential, labor resources and settlement system is revealed. The demographic development of Belarusian rural areas is presented for the period of 1970–2013. The article aims to work out the typology of districts in accordance with peculiarities of demographic development during this period. The article also aims to trace the main factors of demographic spatial inequality in rural areas in Belarus.

Keywords: agroecotourism; Belarus; Brest Region; demographic potential; Grodno region

Received: 24 January 2016

Accepted: 19 July 2016

Suggested citation:

Fakeyeva, L., Shadrakov, A. (2016). Demographic and Labor Potential as the Factors of Agroecotourism Development in Belarus (on the Example of Brest and Grodno Regions). *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego [Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society]*, 30(4), 133–143.

INTRODUCTION

The impact of demographic factors on the development of agroecotourism is manifested in two directions: on the one hand, it determines the potential demand for tourist service, on the other hand – labor resources potential of the branch. These factors may have a positive or negative effect on the development of tourism in general and agroecotourism in particular.

The aim of the article is to evaluate the impact of demographic factors on the development of rural tourism in Belarus on the example of Brest and Grodno Regions as areas with the highest potential for rural tourism progress and expansion.

The demand for all kinds of tourist services is formed on the basis of generating and realizing factors of spatial-recreational systems by V.S. Preobrazhensky, V.I. Azar, I.V. Zorin (Gaidukevich, L.M., 2001) taking into account sector specific issues.

The demand for the agroecotourism service is generally formed in big cities. Due to this the assessment of the level of urbanization can be one of the main quantitative criteria of analyzing potential demand. The specific nature of the process of urbanization in Belarus and relatively recent completion of the urbanization transition (in 1975 the share of the urban population reached 50%) define links of a large part of rural residents. As a consequence, it reduces the rural tourism demand potential even in large cities.

From the point of view of the evaluation of generating factors of agroecotourism development, the role of urbanization was regarded as neutral, as the main centers of demand may be outside of the studied region, and the defining parameters become the following: geographical availability of farmsteads, their authentication, the quality of provided services, capacity, etc. (Tupitsyna, N.B., 2015).

In our opinion, the most important factors related to the demographic component which can both directly and indirectly influence the development of agroecotourism in Belarus are the *factor of demographic potential, the labor resource factor and the settlement factor*.

THE DEMOGRAPHIC POTENTIAL FACTOR

In Belarus the demographic potential of rural areas has been reducing for almost fifty years. The basis for this is migration from rural to urban areas under heavy industrialization in the 1970s-1980s; evolutionary changes in the nature of natural population movements which appeared to reduce the birth rate; and the aging of the population.

In the 1960s there has been a steady upward trend in mortality and declining fertility in the rural area in Belarus. In the middle of the 1970s the rural population of certain areas began to decline due to natural movement, and in 1980 natural population decline was first noted for the whole rural area of Belarus. These negative trends were just increasing in the following years, and as a result the current demographic situation is characterized by a reduction of the total population, age structure damage, and the overall aging of the population.

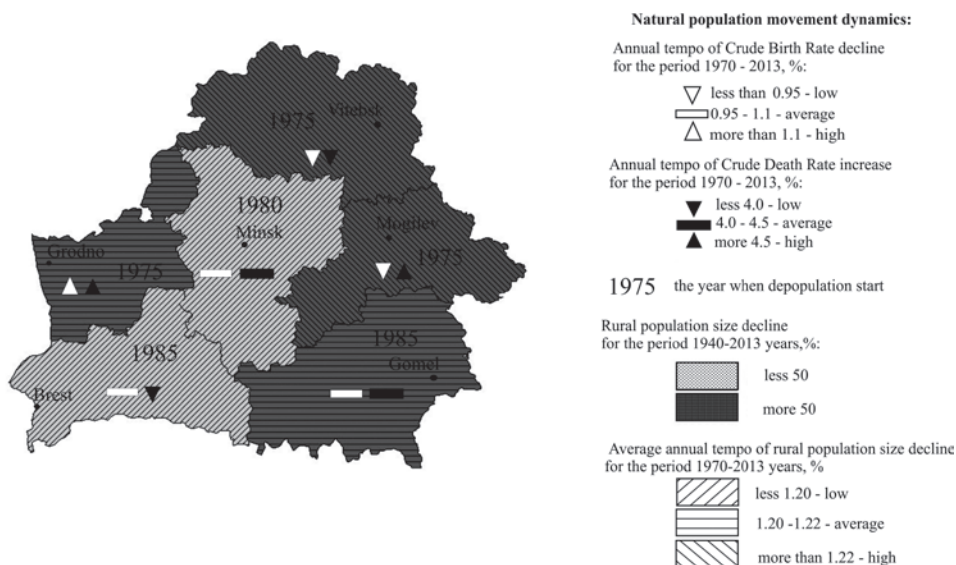
Herewith these processes have significant territorial differences in the context of regions (Fig. 1). The rural areas of the Western Belarus are distinguished by more positive trends of demographic development. First of all, it concerns the Brest region where the rural area is the most demographically stable in the country.

The sustainability of demographic development of rural areas in Brest and Grodno regions is largely determined by the level of agriculture development, which in turn acts as a consequence of historical, agro resource and population distribution factors.

The main means of production in agriculture is the land. Its quality characteristics determine the potential for economic development of agricultural enterprise and, as a result, the population's standard of living.

This spatial inequality of agricultural development is due to the fact that an agricultural sector that was rather productive and high-tech by Soviet standards was created in the western region of Belarus during the post-war years. According to Kliunya V.L. (Kliunya, 2000), the formation and development particularity of the Belarusian

Fig. 1. The character of the dynamic of the demographic development components of the regions of Belarus, 1970–2013



Source: developed by authors based on NSC data

agro-industrial complex is due to the fact that a large part of industrial production is concentrated in the part of the country, which until 1939 was part of the USSR, so the western part of the country was largely agrarian, and *“the relative success of agriculture in Western Belarus to a certain extent is determined by the hidden and overt subsidies at the expense of the industrial East”* (Kliunya, 2000: 10).

Brest and Grodno regions were characterized by higher final production figures (agricultural production, the gross income per 1 ha of agricultural land), as well as by political reasons, the availability of favorable natural conditions and high labor potential (Leschilovskiy, 1998). Even now with a high total score of cadastral valuation the value of the gross income from 1 ha of agricultural land is greater than the average in the country.

While evaluating the factors determining Belarusian rural areas demographic development, at the micro-geographic level of peculiar districts, the authors traced the territorial differences of the role of agro-economic factors for the western and eastern regions of the country. Thus, in 1970, two agro-intensive areas with the greatest economic development – *Central* (Kletsk, Kopyl, Nesvizh, Korelichy districts) and *Eastern* (Shklov, Tolochin, Gorki, Mstislavl districts) (Pirozhnik, 1986) were allocated. The districts situated along the “forest meridian” on the line Rossony – Lelchytsty are characterized by the lowest reclamation. The economic potential of these districts is below the average for rural areas, but the natural environment is better preserved in these territories (Gartsueva, 2007: 223).

By 1989 no significant spatial transformation of the existing areas has taken place, and in the early 2000s there has been a visible increase in the influence of the level of

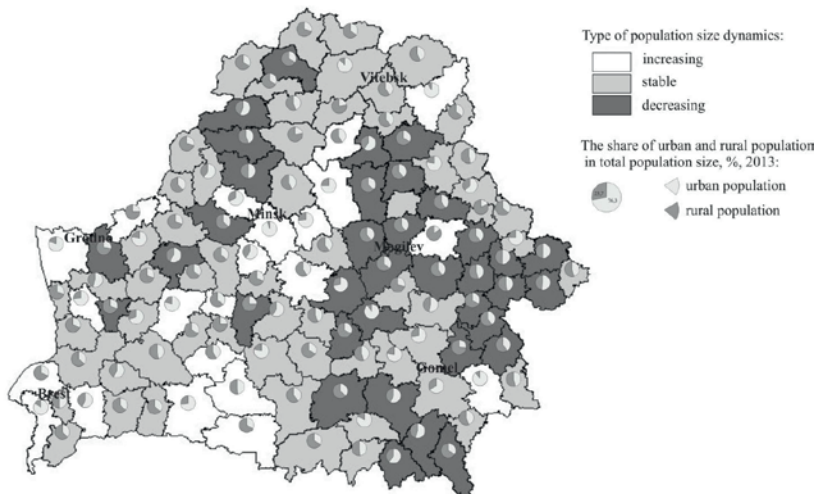
economic development on the natural movement of rural population to the west. The *East* area has narrowed, the *Central* area has strengthened and complemented Minsk industrial urbanized district, the *Western* area is clearly formed, which is represented by agro-intensive and industrial-agricultural districts of Grodno and Brest regions (Voronovo, Schuchin, Berestovitsa, Volkovysk, Zelva, Bereza, Ivanovo, Zhabinka districts) (Fakeyeva, 2009).

Thus, currently the highest level of economic development and agricultural production are characteristic of the districts of Grodno and Brest regions, as well as Nesvizh, Kopyl, Slutsk and Minsk districts in Minsk region, and Gorki, Dribin and Shklov districts in Mogilev region. High agro resource potential, its rational use and intensive agriculture in most districts of Brest and Grodno regions provide the basis for maintaining the demographic potential and settlement system – it holds the migration outflow of population from rural areas, which in turn has a positive effect on the age structure, the availability of human resources and demographic dynamics (Fakeyeva, 2009). The typology analysis of Belarusian regions according to the nature of the dynamics of rural population indicates that the rural areas most stable in demographic development are mostly located in the Brest region (Fig. 2).

The typology was based on the dynamics of the share of district population in the general rural Belarusian population. On the basis of qualitative characteristics of the dynamics of districts shares (stability, growth or decline) the focus of spatial shifts of the center of influence of demographic potential for the period 1970–2013 has been identified.

As a result three types of population dynamics have been distinguished. They are: stable, growing and declining. Districts of the declining dynamics type have reduced

Fig. 2. Regional types of population dynamics of the rural Belarusian population for the period 1970–2013



Source: developed by authors based on NSC data

the share in total rural population over 0.1% for the studied period; the districts of a growing type have increased the share of the population over 0.1%. The districts with fluctuations of the population share within these rates are singled out into a stable type of dynamics (Tab. 1).

Tab. 1. Characteristics of the dynamics types of the rural population

Type of districts	Number of districts	Share of population (%)		Share of territory (%)		Urbanization (%)
		1970	2013	1970	2013	
Type 1	22	18,9	19,2	20,0	47,1	71,8
Type 2	60	49,6	50,6	48,7	48,0	74,8
Type 3	36	31,5	30,2	31,3	33,2	63,7

Source: developed by authors based on NSC data

Type 1 includes two district subtypes – the Southern agrarian districts of Polesye and big city suburban areas and transport corridors.

Southern agricultural regions of Polesye (Stolin, Gantsevichi, Luninets) which traditionally have a more favorable demographic situation are characterized by the increasing proportion of the population. These are typically agricultural areas with high agro resource potential, and they are characterized by the increase in the proportion of population throughout the studied period.

These typically rural areas, which have preserved not only the demographic potential, but a rural way of life, are the most promising in terms of the development of agroecotourism.

The most populated group of growing districts does not have a uniform natural area. This is a dispersive district suburban zone subtype of big cities and transport corridors, the population share of which is constantly increasing. Despite its demographic stability, this district subtype does not have such powerful potential for the development of agroecotourism as southern agricultural districts due to the fact that rural areas in these districts are themselves a transition area from urban to rural territory with low employment in agriculture.

THE LABOR RESOURCE FACTOR

In the second half of the 20th century and in the beginning of the 21st century the dynamic of age structure of rural population is regressive, resulting in the increase in the share of older and aging population, reducing the proportion of children and labor potential depleted in rural areas as a result. The population of all age groups is reduced, but the highest rate of reduction is of the people of pre-labor age, and the lowest one is of post-labor age, which leads to the transition from a progressive type of age structure to a regressive one.

Undoubtedly, the transformations in the population age structure create a problem of labor resource availability in the rural area. However, when considering it in regard to agroecotourism, this factor may be included into the group of contributing not

holding ones, only not by itself but in combination with other factors such as economic, cultural, historical, natural and environmental.

Certainly, if there are people of a working age in the rural area, it plays a core role in the possibility of agroecofarmsteads' functioning. The population aging as a positive development factor can be considered in the context of the impact of cultural and historical factors. In this section we do not talk about all the aspects of cultural and historical factors' impact on the development of agroecotourism, we will consider only the demographic component. The impact of cultural and historical factors is mostly manifested in a careful preservation of non-material culture (ancient ceremonies, songs, recipes of traditional cuisine etc.). The aging of population and a regressive age structure, which is generally regarded as a negative component in demographic research, in this case, on the contrary, may have beneficial effects. Here elderly people may be regarded as the guardians of traditions. And their restoration and use in the work of farmsteads may provide or increase the authenticity of agroecotourism objects.

The share of population of post-working age both in Grodno and Brest regions is increasing, and according to the data of 2013 it amounted to 23.4% and 23.9% correspondingly, and 35.6% and 31, 0% in rural areas.

Back in the early 1970s in general the population of Belarus of pre-labor age exceeded the number of post-labor age by a third, and by 1979 these age groups became equal in number. Nowadays the age structure of all regions in Belarus is of a regressive type, but the value of the regression index of the age structure varies from 1.1 in the Brest region to 3.4 in Novogrudok.

At present, almost all areas of Belarus with the share of people older than working age over 30% are located in Grodno region: Dyatlovo (30.1%), Zelva (33.2%), Korelichi (34.6%), Novogrudok (31.7%), Svisloch (31.5%) and Schuchin (31.8%) districts, and one district with such a high proportion of elderly people is in Brest region, the Gantsevichi district (32.8%).

The analysis of spatial and temporal characteristics of the population age structure dynamics indicates that in rural areas of Belarus a concentration of districts with an extremely high share of elderly people in Grodno region, where the number was 6 out of 17 has taken place by now. Herewith the aging process is not as intense in Brest region and does not differ significantly from the national average.

THE SETTLEMENT SYSTEM FACTOR

In the second half of the 20th century there was a significant transformation of the rural settlement system in Belarus: out of a predominantly agrarian country it became an industrial country with the dominant urban settlement system (Pirozhnik, 2000: 78).

In 1960s and 1970s the formation and consolidation of industrial centers in urban settlements took place. Manufacturing locations and the formation of settlement system are closely interrelated and in fact constitute a single process. As a rule, a close correlation between the degree of industrial development of the area and the number of urban population is found, and that should be considered natural. As a result, this

period is characterized by the direction of migration flows of rural population to large cities, as well as a push-pull migration from small and medium-sized towns located in the footprint of a large city. Thus, the urban growth occurred mainly due to the exhaustion of the demographic potential in rural areas.

A growing share of the major cities in the total urban population increases the polarization of geodemographic space. However, the impact of the settlement on the surrounding rural area increases in direct proportion to the size of the settlement. In this research, this effect can be traced through the increase of the indexes of density of rural population and the share of people of working age close to big cities (Minsk, Gomel, Mogilev, Vitebsk, Brest, Bobruisk, Baranovichi, Borisov, Orsha, Mozyr).

Growth in the share of urban population in Belarus is accompanied by expressive manifestation of the redistribution trend of urban population in favor of large cities. In 1970, the proportion of rural population in the total population number was 56.7% and there were only 9 large and major cities in Belarus; their share of the total urban population was 56.4%. By 1989 the number of large and major cities has increased slightly (up to 12), and the total number of their population almost doubled from 2,213,000 to 4,196,000 people; and the share of the total urban population amounted to 62.8% (Pirozhnik, 2000). Currently, the share of urban population is 76.3%, the number of cities with more than 100 thousand people is 14, with the total number of 4,597,100 people or 65% of the total urban population of Belarus.

The system of urban population in western and south-western parts of Belarus is characterized by a greater role of medium, semi middle and large urban settlements than in other regions, and greater stability of these classes of cities (Antipova, Fakeyeva, 2012).

There are 3 large cities in Brest region (Brest, Baranovichi, Pinsk), 1 medium city (Kobrin) and 3 semi medium ones (Bereza, Ivatsevichi, Luninets). 66% of the urban population fall to the share of large cities; 14% fall to medium and semi medium ones. The average population size of urban settlements is 31.7 thousand people (Antipova, Fakeyeva, 2012).

Grodno region is characterized by playing almost an equal role in the urban structure of large and medium cities. So, 45% of urban population falls to the share of the only major city in the region (Grodno), and 34% falls to the share of medium and semi medium cities (Lida, Slonim, Volkovysk, Smorgon, Novogrudok) (Antipova, Fakeyeva, 2012).

The concentration of population in major cities in the context of the issue promotes the increase of the potential demand for agroecotourism services and supports generating factor in its development. However, the growth in demand will occur with the change of generations, after the retirement of the first and second-generation rural migrants living in cities, because they still tend to keep close ties with the countryside. Considering that the urbanization transition took place in 1975 and the considered period of generation is slightly more than 25 years, we can assume that the peak of the demand for authentic agroecofarmsteads is ahead.

If we talk about implementing factors we also have to at least mention the regional characteristics of rural settlements in Belarus.

Regional features of rural settlements in Belarus are determined by the change in the number of people and the density of rural settlements in the direction from north to south (Spizhankov, 1985).

The dependence of the dynamics of demographic characteristics on the features of the settlement system has been studied in the geography of the population of Belarus since 1970s to the present (Spizhankov, 1974; Gurin, 1984; Spizhankov, 1985; Manak, 1992; Manak, Antipova, 2002; Antipova, 2008; Antipova, Fakeyeva, 2012). Our calculations do not contradict previous research studies and confirm the direct dependence of the stability degree of the demographic development and the population size in rural settlements.

Direct linear dependence of the birth rate and population size in rural settlements increased from 0.56 in 1970 to 0.95 in 2013, reflecting a more stable demographic development of densely populated type of settlement compared with an under populated one.

At the micro geographic level, the spatial distribution of the power of influence of the settlement system factor in 1970, has a uniform distribution, by 1989 it is characterized by progressive increase in the direction from the northwest to the south with the formation of the Central close-to-the-capital area. In the early 2000s this trend is maintained, indicating, firstly, the expansion of the boundaries of the under populated type southward and reduction of the number of densely populated areas, and secondly, the increase of population size of rural settlements in the area of influence of large cities.

The rural area of Brest region differs with bigger rural settlements, which largely helped to preserve the demographic stability of the region, the rural style of life and a high level of labor resource availability in the countryside. How these characteristics may contribute to the development of rural tourism has been considered above.

Grodno region, on the contrary, is presented by under populated and moderately populated types of rural settlements, is not characterised by demographic stability, has the highest rates of population aging, etc. However, these characteristics do not give grounds to assert that geodemographic development potential of agroecotourism in Grodno region is low. In Grodno region the settlement factor may act contributing to the development of agroecotourism in the first place through the remains of a farmstead settlement system. And as it is known a farm yard settlement system is preserved the most in the western part of Belarus.

Farm yards appeared in the 19th century and early 20th century, after the abolition of serfdom in connection with the development of the market economy. They acquired the greatest development during the Stolypin reforms (1906–1917), in western Belarus – during the Polish government pursued the policy of parceling (1921–1939) when Polish authorities settled about 70% of rural households to farm yards, which provided over 250 thousand farm yards. The farm yard settlement system was abolished in the eastern part of the country in the late 1920s – early 1930s, in the western part – by the end of 1960 (previously – 150 thousand). But some farm yards survived until the dissolution of the USSR. Besides, until 1989 about 1,000 settlements with the population of up to 5 people in each, actually, farm yards officially referred to villages and towns.

Tab. 2. Economic and Geographical factors influence on rural depopulation in dynamics for intercensal periods of 1970–2009

Period	1970–1979						1979–1989						1989–1999						1999–2009					
	Brest Region	Vitebsk Region	Gomel Region	Grodno Region	Minsk Region	Mogilev Region	Brest Region	Vitebsk Region	Gomel Region	Grodno Region	Minsk Region	Mogilev Region	Brest Region	Vitebsk Region	Gomel Region	Grodno Region	Minsk Region	Mogilev Region	Brest Region	Vitebsk Region	Gomel Region	Grodno Region	Minsk Region	Mogilev Region
Socio-demographic	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Ecological	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Agroeconomical	P	A	N	P	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Settlement system	P	A	P	A	N	A	P	A	A	N	A	A	P	A	P	A	P	A	P	A	P	A	P	A
Transport infrastructure	N	N	N	N	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	N	N	P	N

The role of factor for depopulation: A – active (enhanced the depopulation); N – neutral (no significant impact); P – passive (restrained the depopulation)

Source: developed by authors based on NSC data

The restoration of farm yards is observed in the areas where there are large farms, particularly in Grodno and Brest ones and in western districts of Minsk and Vitebsk regions. At the beginning of the 1990s there were 2181 farm yards (about 8% of all rural settlements) (Sharukho, 2007: 119–120).

Comparative geographical assessment of the major factors of demographic development in the regions of Belarus is shown in the summary analytic table (Tab. 2).

CONCLUSION

The results of the factor analysis indicate that during the period of 1970–1979 the factors determining the spatial heterogeneity of population dynamics in the rural areas of Belarus were agro-economic indicators (agriculture gross income, quality of agricultural lands, power availability of agriculture), settlement characteristics (population size of rural settlements, the degree of urbanization), transport and communication characteristics (density of paved roads) dominated from 1989 to present days. Thus, during the analyzed period there is a tendency to reduce the impact of the development level of agricultural production on the demographic dynamics and to strengthen the role of transport infrastructure and geographical proximity to the city.

Geodemographical factors of agroecotourism development are potentially contributing in the studied areas, Brest and Grodno regions. Basic competitive advantages for Brest region are demographic stability of the southern agricultural areas with high demographic and labor resource potential, the preserved rural way of life.

References

- Antipova, E.A. (2008). *Geodemograficheskie problemy i territorialnaya struktura selskogo rasseleniya Belarusi*. Minsk: Belorusskiy gosudarstvenniy universitet (in Russian).
- Antipova, E., Fakeyeva, L. (2012). Settlement System of Belarus. Spatial and Temporal Trends at the end of 20th and the beginning of the 21st Centuries. *Journal of Settlements and Spatial Planning*, 3(2), 129–139.
- Fakeyeva, L. (2009). *Economic-geographical factors and regional tendencies of rural Belarus de-population: avtoreferat dissertatsii kandidata geograficheskikh nauk*. Minsk: Belorusskiy gosudarstvenniy universitet (in Russian).
- Gaidukevich, L.M., Tarasenk, A.I., Reshetnikov, D.G., Poleschuk, N.I. (2001). *Turizm v Belarusi*. Minsk: Belorusskiy gosudarstvenniy universitet (in Russian).
- Gartsueva, E.Ya. (2007). Planirovanie razvitiya selskikh rajonov. In: Byl V.I. (ed.). *Territorialnoye planirovaniye v Respublike Belarus*. Minsk: FUAinform, 222–229 (in Russian).
- Gurin, N.N. (1984). *Problemy pereustroystva selskogo rasseleniya v zhone vliyaniya krupnykh gorodov (na primere g. Minska): avtoreferat dissertatsii kandidata geograficheskikh nauk*. Minsk: Belorusskiy gosudarstvenniy universitet (in Russian).
- Kliunya, V.L. (2000). *Economicheskie problemy razvitiya argopromyshlennogo kompleksa v usloviyakh perekhodnoy ekonomiki: avtoreferat dissertatsii doktora ekonomicheskikh nauk*. Minsk: Belorusskiy gosudarstvenniy universitet (in Russian).
- Leschilovskiy, P.V. (1998) *Formirovanie i ispolzovanie trudovykh resursov selskogo khozyajstva v usloviyakh perekhoda k rynku: (teoriya, metodologiya, praktika): avtoreferat dissertatsii doktora ekonomicheskikh nauk*. Minsk: Bel NII ekonomiki i informatsii agropromyshlennogo kompleksa (in Russian).

- Manak, B.A. (1992). *Naselnitstva Belarusi: regiyanalnyiye asablivastsy razvitsitsya i rassyalennya*. Minsk: Universitetskay (in Belarussian).
- Manak, B.A., Antipova, E.A. (2002). *Demograficheskie poteri i sovremennyye trudoresursnyye vozmozhnosti selskoy mestnosti Belarusi*. Minsk: UP "Tehnoprint" (in Russian).
- National Statistical Committee of the Republic of Belarus (2016, 24 January). www.belstat.gov.by
- Pirozhnik, I.I. (1986). Ekonomiko-geographicheskaya tipologiya rajonov Belorusskoy SSR. *Vestnik BGU. Seriya 2. Khimiya. Biologiya. Geographiya*, 3, 63–67. (in Russian).
- Pirozhnik, I.I. (2000). Prostranstvennyye aspekty urbanizatsii Belarusi. *Vestnik BGU. Seriya 2. Khimiya. Biologiya. Geographiya*, 3, 77–82 (in Russian).
- Sharukho, I.N. (2007). Istoricheskie tipy selskogo rasseleniya Belarusi: kulturno-geographicheskije osobennosti. *Pskovskiy regionologicheskiy zhurnal*, 5, 115–133 (in Russian).
- Spizhankov, L.I. (1974). *Selskoe rasselenie Belorussii*. Minsk: Vyisheyshaya shkola (in Russian).
- Spizhankov, L.I. (1985). *Preobrazovaniye belorusskogo sela*. Minsk: Uradzhaj (in Russian).
- Tupitsyna, N.B. et al. (ed.) (2015). *Agroecotourism development in frontier regions at the example of Brest and Grodno regions*. Minsk: Smeltok.

Liudmila Fakeyeva, Ph.D. in Geography, Associate Professor, Belarussian State University, Faculty of International Relations, Department of International Tourism. In 2007–2016 worked as a teaching assistant, lecturer and associate professor of the Faculty of Geography, Economic Geography of Foreign Countries Department, Belarussian State University. Since 2016 – associate professor of the Faculty of International Relations, Department of International Tourism, Belarussian State University. Scientific and Research Interests: population geography, regional socio-economic development, recreational geography and tourism.

Address:

Belarussian State University
Faculty of International Relations
Department of International Tourism
Building 4, Nezavisimosti avenue, 220030 Minsk, Belarus
e-mail: fokeeva@tut.by

Aliaksei Shadrakou, Ph.D. in Geography, docent, Scientific Department of the Economy Research Institute of the Ministry of Economy of the Republic of Belarus, senior research associate. In 2005–2007 worked as a teaching assistant of the Department of Geography and Nature protection in Mogilev State University. In 2010 – the senior lecturer and in 2012 – the head of the Department of Geography and Nature protection in the university. Since 2014 – the senior research associate at Scientific Department of the Economy Research Institute of the Ministry of Economy of the Republic of Belarus. Scientific and research interests are state regional socio-economical politics, transboundary collaboration, space planning and teaching process.

Address:

Ministry of Economy of the Republic of Belarus
Economy Research Institute
Scientific Department
Building 1, Slavinskogo Street, 220086 Minsk, Belarus
e-mail: alshadrakov@yandex.ru

TOMASZ WISKULSKI

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Polska • Gdansk University of Physical Education and Sport, Poland

MARTA JAŻWIECKA, JAN A. WENDT

Uniwersytet Gdański, Polska • University of Gdańsk, Poland

Kierunki przemian bazy noclegowej oraz jej wykorzystanie na wybrzeżu Chorwacji w latach 1993–2013

Directions of Accommodation's Changes and its Use on the Croatian Coastline in Years 1993–2013

Streszczenie: Proces rozpadu Jugosławii, zapoczątkowany po śmierci Josipa Broza-Tito, doprowadził do proklamowania przez Chorwację niepodległości 25 czerwca 1991 roku. Konsekwencją tej decyzji były rozpoczęte działania wojenne, które nie pozostały bez znaczenia dla wielkości bazy noclegowej oraz stopnia jej wykorzystania. Od roku 1995 nastąpił silny proces prywatyzacji, który objął swoim zasięgiem również bazę noclegową. Rządy Franjo Tuđmana, poprzez wzrost bezrobocia i inflacji, doprowadziły niemalże do upadku chorwackiej waluty. Wpłynęło to na zmianę atrakcyjności turystycznej Chorwacji od strony rynkowej. W latach 2000–2007 doszło do poprawy sytuacji na rynku usług turystycznych, co pokrywało się z okresem przemian gospodarczych. Niestety, brak poważniejszych bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) doprowadził w roku 2007 i kolejnych latach do wyhamowania wzrostu chorwackiego PKB oraz zubożenia społeczeństwa. Również międzynarodowy kryzys gospodarczy nie pozostał bez wpływu na sytuację na rynku usług turystycznych. W latach 2007–2008 doszło do rozwoju wielkości bazy noclegowej oraz wzrostu liczby turystów, przy jednoczesnym skróceniu średniego czasu ich pobytu. Lata 2009–2011 to okres, w którym nastąpił spadek liczby turystów w Chorwacji. Można to wytłumaczyć jako opóźniony efekt międzynarodowego kryzysu gospodarczego. Jednak powolny wzrost wielkości wskaźnika rozwoju bazy noclegowej pozwala definiować omawiany okres jako etap pozytywnych przemian na rynku usług turystycznych. W roku 2012 doszło do znacznego spadku liczby miejsc noclegowych, przy niewielkim wzroście liczby turystów. Doprowadziło to do zwiększenia efektywności wykorzystania bazy noclegowej, wzrósł też wskaźnik jej rozwoju. W lipcu 2013 roku Chorwacja stała się członkiem Unii Europejskiej (UE). Wpłynęło to w bezpośredni sposób na rynek usług turystycznych. Nastąpił znaczny wzrost liczby turystów, szczególnie z krajów UE, oraz rozwój bazy noclegowej. Nie bez znaczenia dla wielkości ruchu turystycznego było wprowadzenie obowiązku wizowego od 1 kwietnia 2013 roku dla obywateli z takich krajów, jak Rosja, Ukraina czy Turcja. Zaisntałe zmiany nie wpłynęły jednak na średnią długość pobytu turystów w Chorwacji. W ciągu całego okresu nastąpiło przesunięcie bazy noclegowej z głębi kraju do strefy nadmorskiej, gdzie w roku 1993 kumulowało się 89% miejsc noclegowych, by w roku 2014 skupiać ich 98%.

Abstract: The process of disintegration of Yugoslavia which was launched after the death of Josip Broz Tito led to the proclamation of Independence of Croatia on 25th June 1991. The consequence of that decision was civil war which had significance for tourist accommodation's availability and the level of its use. There has been a strong process of privatization, which extended to cover accommodation facilities since 1995. Government of Franjo Tuđman led almost to the collapse of the Croatian currency by the rise in unemployment and inflation. It has an influence on tourist attractiveness of Croatia from the supply side. Years 2000–2007 were a period with improvement in the situation on tourist services which coincided with the period

of economic transition. Unfortunately, lack of serious FDI brought in 2007 and following years for Croatia suppression growth of GDP and the impoverishment of society. Also the international economic crisis has an impact on the situation on the market of tourist services. In 2007-2008 there was a development of the accommodation facilities and increase the number of tourists while shortening the average duration of their stay. The years 2009-2011 were a period with a decline in the number of tourists in Croatia. It can be explained as a delayed effect of the international economic crisis. However, the slow growth of the accommodation facilities development indicator allows to define the period as a stage of positive changes in the market of tourist services. In 2012 there was a significant decrease in the number of beds at a slight increase in the number of tourists. This has led to more efficient use of accommodation by increasing rates of the accommodation facilities development indicator. In July 2013 Croatia became a member of the EU. This resulted in a direct manner to the market of tourist services. There was a significant increase in the number of tourists, especially from EU countries, and the development of accommodation facilities. Not without significance for the size of tourist traffic was the introduction of a visa requirement from 1st of April 2013 for citizens of countries such as Russia, Ukraine and Turkey. The changes didn't affect the average length of stay of tourists in Croatia. During the whole period there was a shift of accommodation from the hinterland to the coastal zone where in 1993 were accumulated 89% of beds and in 2014 were 98% of them.

Słowa kluczowe: baza noclegowa; Chorwacja; regiony turystyczne; turystyka

Keywords: accommodation; Croatia; tourism; tourist regions

Otrzymano: 20 grudnia 2015

Received: 20 December 2015

Zaakceptowano: 17 lipca 2016

Accepted: 17 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Wiskulski, T., Jaźwiecka, M., Wendt, J.A. (2016). Kierunki przemian bazy noclegowej oraz jej wykorzystanie na wybrzeżu Chorwacji w latach 1993-2013. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 144-157.

WSTĘP

Celem pracy jest przedstawienie kierunków zmian wielkości oraz wykorzystania bazy noclegowej w regionach turystycznych Chorwacji w perspektywie lat 1993-2013. Jej stan oraz przestrzenne zróżnicowanie ma istotny wpływ na ruch turystyczny, a przez to i na rozwój funkcji turystycznej regionów Chorwacji (Rettinger, 2010).

W pracy wykorzystano wskaźniki rozwoju bazy noclegowej oraz średniego czasu pobytu turystów. Na podstawie wartości średnich otrzymanych wielkości wskaźników dokonano podziału regionów turystycznych na klasy. W przypadku obu wskaźników wskutek przyjętych kryteriów dokonano podziału zbiorowości na dwie klasy. Następnie, dla każdego z opisywanych, zastosowano macierz korelacji Pearsona dla danych przedstawiających ich wielkości w regionach turystycznych w latach 1993-2013. Na podstawie otrzymanych macierzy korelacji, z zastosowaniem metody McQuitty'ego, przy współczynniku korelacji $\leq 0,800$, dokonano podziału regionów turystycznych na zaistniałe typy przemian (Parysek, Wojtasiewicz, 1979).

Dodatkowo, przy pomocy miary dyspersji w postaci współczynnika zmienności właściwej, określono zmienność wielkości wskaźników w analizowanym okresie. Ostatecznie, poprzez syntetyczną analizę otrzymanych wyników, w sposób graficzny

przedstawiono podział analizowanych regionów turystycznych w obrębie każdego ze wskaźników.

ZMIANY WSKAŹNIKA ROZWOJU BAZY NOCLEGOWEJ

Średnia wartość wskaźnika rozwoju bazy noclegowej dla analizowanego obszaru regionów turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013 osiągnęła wartość 9,11 turystów na miejsce noclegowe. Tym niemniej wystąpiły duże różnice między regionami turystycznymi (ryc. 1). W celu dokonania cięć pomiędzy poszczególnymi przedziałami obliczono średnią arytmetyczną (\bar{x}) oraz odchylenie standardowe (S) różnic średniej wartości uporządkowanego malejąco wskaźnika dla wszystkich wyznaczonych regionów turystycznych (Runge, 2006). Zgodnie z przyjętą metodą zastosowano trzy rodzaje cięć bazujących na wzorach:

$$\begin{aligned}d &= \bar{x} \\d &= \bar{x} + S \\d &= \bar{x} + 2S\end{aligned}$$

gdzie:

d – kryterium podziału

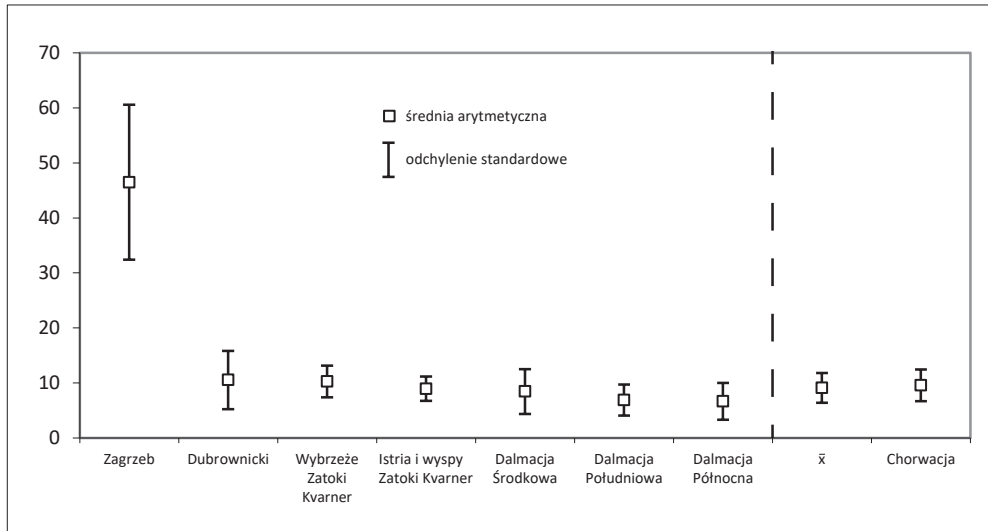
We wszystkich przypadkach doszło do podziału wartości analizowanego wskaźnika na dwie grupy. Do pierwszej grupy zaklasyfikowano region turystyczny Zagrzebia (ryc. 2). Tak wysoka wartość wskaźnika wynikała z charakteru regionu. To obszar typowo miejski, co jest jednoznaczne z dużą wartością gęstości zaludnienia na poziomie 1231,84 os./km². Tak znaczna wartość tego wskaźnika powinna świadczyć o dobrej dostępności sektora usług, w tym usług noclegowych związanych z obsługą ruchu turystycznego. Obszar ten charakteryzował się niestabilną sytuacją w analizowanym okresie, gdyż współczynnik zmienności właściwej wyniósł 29,6%.

Do drugiej grupy, skupiającej regiony o niskiej wartości wskaźnika, zaklasyfikowano regiony: Dubrownicki, Wybrzeże Zatoki Kvarner, Istrię i wyspy Zatoki Kvarner, Dalmację Środkową, Południową oraz Północną. Są to obszary nadmorskie, gdzie wskaźnik gęstości zaludnienia przyjął wartości w przedziale 61,4–281,6 os./km². Dużo niższa wartość tego wskaźnika względem regionu Zagrzebia przełożyła się w sposób analogiczny do wyżej opisanego na niższe wartości wskaźnika rozwoju bazy noclegowej. Ponadto wszystkie te regiony charakteryzowały się przeciętną i dużą zmiennością w analizowanym okresie, gdyż współczynnik zmienności właściwej przyjął wartości w przedziale 24,17% w regionie Istrii i wysp Zatoki Kvarner do poziomu 49,11% w regionie Dalmacji Północnej.

Przeciętna wartość badanego wskaźnika dla analizowanego obszaru oraz dla całej Chorwacji wyniosła odpowiednio 9,11 i 9,57. Są to wyniki najbardziej zbliżone do wartości wskaźnika w regionie Istrii i wysp Zatoki Kvarner. Jednak współczynnik zmienności właściwej wyniósł odpowiednio 29,21% i 29,23%, co świadczy o dość niestabilnej sytuacji.

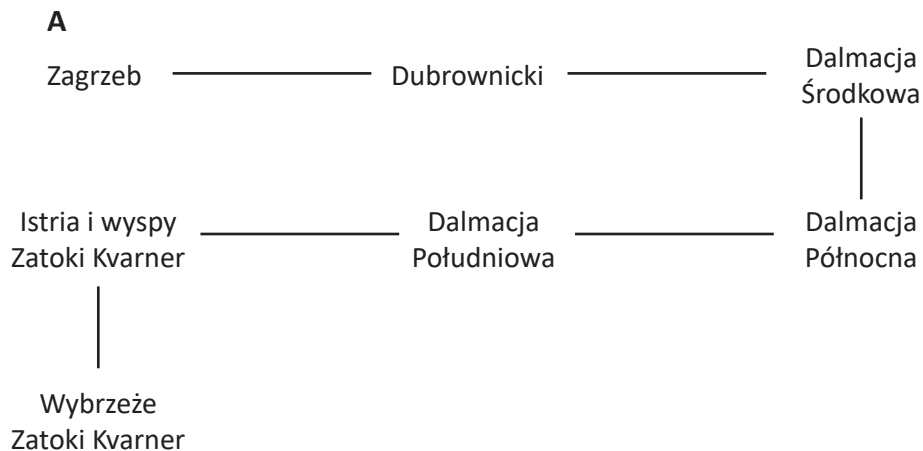
Biorąc pod uwagę podobieństwo w zmianach wskaźnika rozwoju bazy noclegowej, przy współczynniku korelacji $\leq 0,800$, możemy wyróżnić jedną grupę regionów (typ A) (ryc. 2).

Ryc. 1. Poziom wskaźnika rozwoju bazy noclegowej w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Krajowego Urzędu Statystycznego w Zagrzebiu

Ryc. 2. Dendryt podobieństw w zmianach wskaźnika rozwoju bazy noclegowej w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013

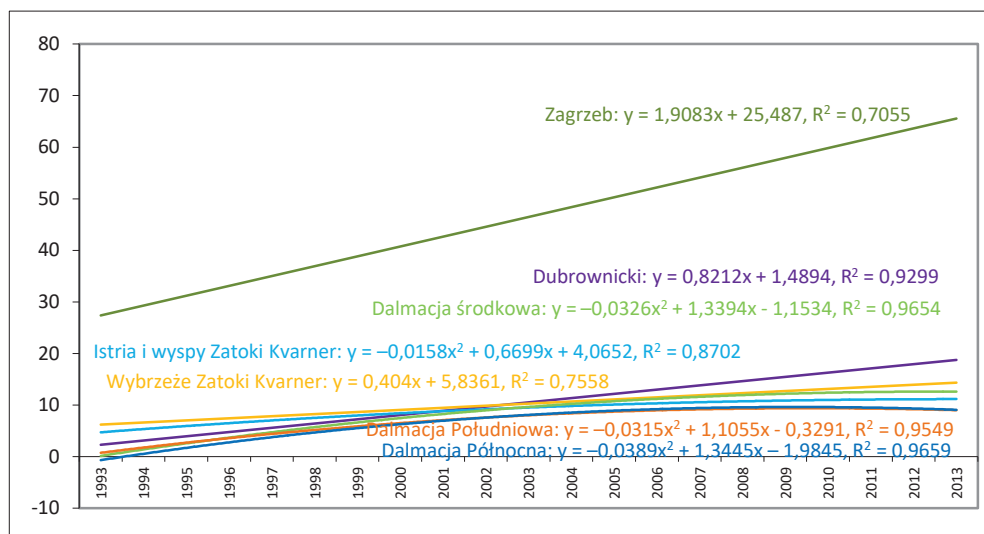


Zastosowano macierz korelacji Pearsona i metodę McQuitty'ego. Podziału na grupy dokonano przy współczynniku korelacji $\leq 0,800$.

Źródło: opracowanie własne

Wśród badanych regionów przeważała tendencja do zwiększania się poziomu analizowanego wskaźnika (ryc. 3). Od powyższego stwierdzenia zanotowane zostały nieznaczne odstępstwa w regionach Istrii i wysp Zatoki Kvarner, Dalmacji Północnej, Środkowej i Południowej. Dlatego omawianą zmienność zjawiska możemy opisać dopiero równaniem z wielomianu drugiego stopnia. Tendencja wzrostowa wskaźnika rozwoju bazy noclegowej najprawdopodobniej spowodowana była pośrednio przez reformy i przemiany gospodarcze, które zaszły od początku analizowanego okresu, tj. zakończenia wojny i zwiększenia bezpieczeństwa dzięki przynależności do międzynarodowych organizacji. Ze względu na zróżnicowanie mocy poszczególnych wiązań poprzez wydzielenie regionu Zagrzebia można byłoby wyróżnić dwie podgrupy. Jednak ze względu na przyjęte kryterium wysokiego współczynnika korelacji autorzy zaniechali tego podziału.

Ryc. 3. Zmiany wskaźnika rozwoju bazy noclegowej w regionach turystycznych Chorwacji zaliczonych do typu A w latach 1993–2013



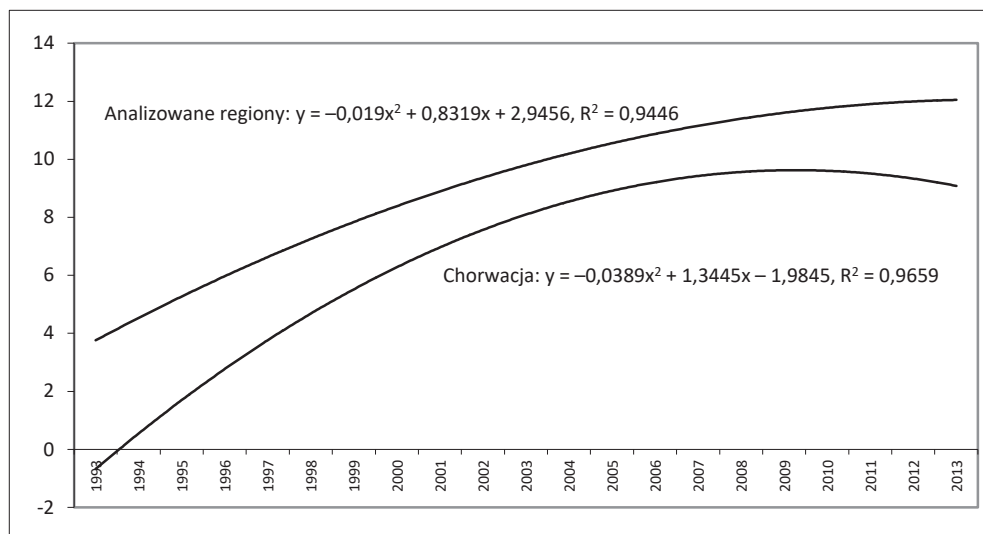
Brano pod uwagę równania liniowe, potęgowe, wykładnicze, logarytmiczne i wielomianu drugiego stopnia. Starano się podać równania liniowe, zamiast tego podawano inne spośród wymienionych, jeżeli R^2 dla niego było lepsze o co najmniej 0,05 niż dla liniowego. W przypadku gdy wartość R^2 dla któregoś spośród wymienionych powyżej równań przyjmowała wartości $\leq 0,700$, nie umieszczano na rycinie równania regresji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Krajowego Urzędu Statystycznego w Zagrzebiu

W regionie traktowanym jako całość analizowanego obszaru przemiana wskaźnika rozwoju bazy noclegowej przez cały badany okres wykazywała tendencję wzrostową, której przyrosty z każdym kolejnym rokiem zaczęły maleć (ryc. 4). Przemiany w całej Chorwacji przybierały zbliżone wartości w prawie każdym poddanym analizie roku. Dopiero w roku 2013 widać było znaczny spadek wartości wskaźnika, przy jednoczesnym niewielkim spadku dla regionów turystycznych.

Wysokim wskaźnikiem rozwoju bazy noclegowej charakteryzował się region Zagrzebia, niskim zaś pozostałe regiony turystyczne (tab. 1, ryc. 5). Dodatkowo wszystkie analizowane regiony zostały zaklasyfikowane do jednego typu przemian, w którym przeważa wzrost wielkości opisywanego wskaźnika.

Ryc. 4. Zmiany wskaźnika rozwoju bazy noclegowej w regionach turystycznych i całej Chorwacji w latach 1993–2013



Brano pod uwagę równania liniowe, potęgowe, wykładnicze, logarytmiczne i wielomianu drugiego stopnia. Starano się podać równania liniowe, zamiast tego podawano inne spośród wymienionych, jeżeli R^2 dla niego było lepsze o co najmniej 0,05 niż dla liniowego. W przypadku gdy wartość R^2 dla któregoś spośród wymienionych powyżej równań przyjmowała wartości $\leq 0,700$, nie umieszczano na rycinie równania regresji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Krajowego Urzędu Statystycznego w Zagrzebiu

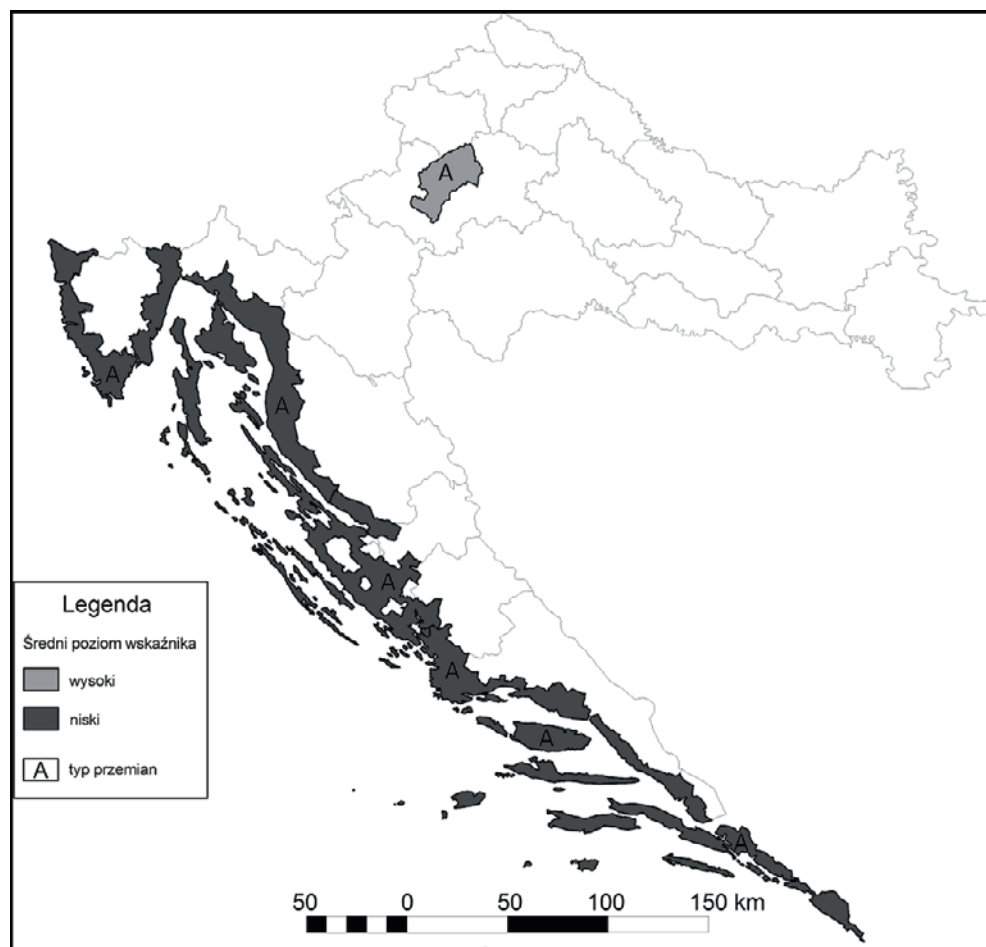
Tab. 1. Syntetyczna ocena wskaźnika rozwoju bazy noclegowej w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013

		Typy przemian	
		A	
Wskaźnik rozwoju bazy noclegowej	wysoki	Zagrzeb	
	niski	Istria i wyspy Zatoki Kvarner, Dubrownicki, Dalmacja Północna, Dalmacja Południowa, Dalmacja Środkowa, Wybrzeże Zatoki Kvarner	

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc. 1 i 2

W analizowanym okresie największy przyrost wskaźnika miał miejsce w regionie Dalmacji Północnej, gdzie wzrósł on 46,21 razy od roku 1993. Najmniejszy procentowy przyrost miał miejsce w regionie Zagrzebia, gdzie wzrósł on jedynie o 68%. Zaskakująco niski przyrost wartości wskaźnika miał miejsce w regionie Istrii i wysp Zatoki Kvarner. Wyniósł on 161%.

Ryc. 5. Ujęcie przestrzenne syntetycznej oceny wskaźnika rozwoju bazy noclegowej w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013



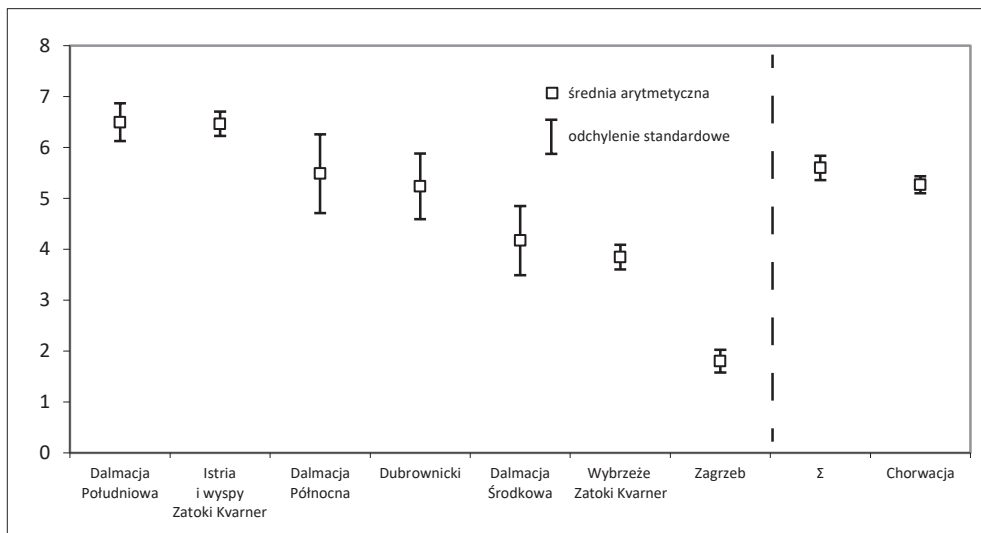
Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 1

ZMIANY WSKAŹNIKA ŚREDNIEGO CZASU POBYTU

Średni poziom wskaźnika średniego czasu pobytu w analizowanym regionie traktowanym jako całość wyniósł 5,6 nocy na turystę. Analizując ryc. 6, obrazującą średni poziom wskaźnika oraz jego zmienność w latach 1993–2013, możemy zauważyć wyraźny podział regionów turystycznych. Bazując na przyjętych wytycznych, otrzymano dwie grupy regionów.

Wysoka średnia wartość wskaźnika wystąpiła w regionach Dalmacji Południowej, Środkowej i Północnej, w regionie Dubrownickim oraz w Istrii i na wyspach Zatoki Kvarner. Przyczyną takiego stanu rzeczy był charakter zagospodarowania turystycznego oraz walory turystyczne tych terenów, które w znacznym stopniu wpływają na

Ryc. 6. Poziom wskaźnika średniego czasu pobytu w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Krajowego Urzędu Statystycznego w Zagrzebiu

Ryc. 7. Dendryt podobieństw w zmianach wskaźnika średniego czasu pobytu w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013

A

Istria i wyspy
Zatoki Kvarner ————— Dubrownicki

B

Dalmacja
Południowa

C

Dalmacja
Północna

D

Dalmacja
Środkowa

E

Wybrzeże
Zatoki Kvarner

E

Zagrzeb

Zastosowano macierz korelacji Pearsona i metodę McQuitty'ego. Podziału na grupy dokonano przy współczynniku korelacji $\geq 0,800$.

Źródło: opracowanie własne

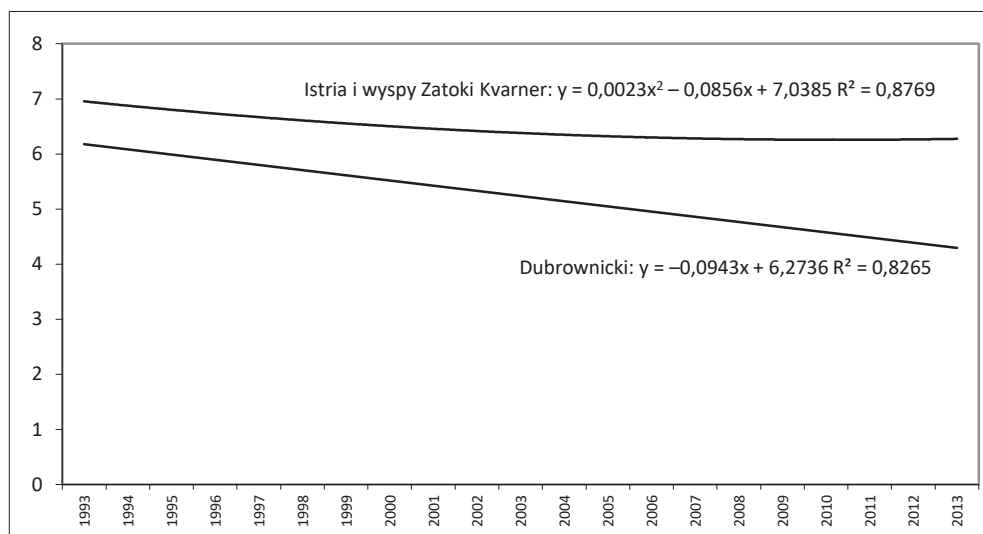
wydłużenie czasu pobytu (Wiluś, Włodarczyk, 1996; Markowska, 2013). Wszystkie te regiony charakteryzowały się dużą stabilnością w zakresie zmienności wartości wskaźnika. Współczynnik zmienności właściwej przyjął w ich przypadku wartości poniżej 20%. Było to ubocznym skutkiem zmian ekonomicznych i społecznych.

Niska średnia wartość wskaźnika wystąpiła w regionach Wybrzeża Zatoki Kvarner oraz Zagrzebia. Przy czym w obu przypadkach mieliśmy do czynienia z niskim współczynnikiem zmienności właściwej – poniżej 20%. Świadczyło to o stabilnych zmianach w wielkości wskaźnika w tym regionie.

Po analizie podobieństwa w zmianach wielkości wskaźnika średniego czasu pobytu w latach 1993–2013 wyróżniono sześć typów podobieństw (ryc. 7).

Do typu A zaliczono dwa regiony: Istrii i wysp Zatoki Kvarner oraz Dubrownicki. W obu występowała tendencja spadkowa analizowanego poziomu wskaźnika (ryc. 8). Największy spadek odnotowano w regionie Dubrownickim, gdzie średni czasu pobytu w analizowanym okresie obniżył się o 2,35 nocy. Z kolei w regionie Istrii i wysp Zatoki Kvarner wartość wskaźnika zmalała w analogicznym okresie o 0,5. Sytuacja ta znacząco wpłynęła na kształtowanie ogólnej tendencji średniego czasu pobytu w Chorwacji.

Ryc. 8. Zmiany wskaźnika średniego czasu pobytu w regionach turystycznych Chorwacji zaliczonych do typu A w latach 1993–2013

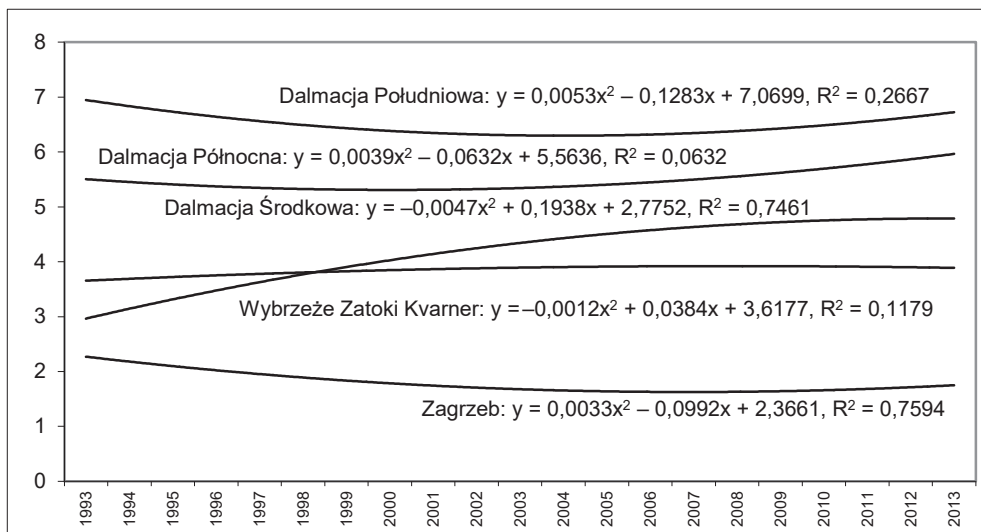


Brano pod uwagę równania liniowe, potęgowe, wykładnicze, logarytmiczne i wielomianu drugiego stopnia. Starano się podać równania liniowe, zamiast niego podawano inne spośród wymienionych, jeżeli R^2 dla niego było lepsze o co najmniej 0,05 niż dla liniowego. W przypadku gdy wartość R^2 dla któregoś spośród wymienionych powyżej równań przyjmowała wartości $\leq 0,700$, nie umieszczano na rycinie równania regresji (Michalski, 2012).

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Krajowego Urzędu Statystycznego w Zagrzebiu

Pozostałe pięć regionów zaliczono do osobnych typów (ryc. 9). W regionie Dalmacji Południowej w początkowym etapie badanego okresu można było zauważyć tendencję spadkową analizowanego wskaźnika. Jednak od roku 2004 następowało wyhamowanie spadku oraz powolny wzrost jego wielkości. W regionie Dalmacji Północnej w analizowanym okresie wartość wskaźnika wzrosła o 2,02. Jednocześnie, mając na uwadze

Ryc. 9. Zmiany wskaźnika średniego czasu pobytu w regionach turystycznych Chorwacji zaliczonych do typów B-F w latach 1993–2013



Brano pod uwagę równania liniowe, potęgowe, wykładnicze, logarytmiczne i wielomianu drugiego stopnia. Starano się podać równania liniowe, zamiast tego podawano inne spośród wymienionych, jeżeli R^2 dla niego było lepsze o co najmniej 0,05 niż dla liniowego. W przypadku gdy wartość R^2 dla któregoś spośród wymienionych powyżej równań przyjmowała wartości $\leq 0,700$, nie umieszczano na rycinie równania regresji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Krajowego Urzędu Statystycznego w Zagrzebiu

małą wartość współczynnika zmienności właściwej, należy pamiętać, że zaistniałe zmiany były dość regularne. W regionie Dalmacji Środkowej zauważono największy wzrost wielkości wskaźnika średniego czasu pobytu spośród wszystkich badanych regionów. Wartość wskaźnika wzrosła o 2,25, osiągając w roku 2013 poziom 5,0.

W regionie Wybrzeża Zatoki Kvarner również nastąpił wzrost wielkości analizowanego wskaźnika. Jednak mając na uwadze współczynnik zmienności właściwej na poziomie 6,14%, można wnioskować, iż zmiany zachodziły w dość regularny sposób. W regionie Zagrzebia po roku 1995 nastąpił znaczny spadek wielkości analizowanego wskaźnika do poziomu poniżej 2,0. Wyższa wartość we wcześniejszych latach wynikała z ówczesnej sytuacji politycznej, kiedy w stolicy kraju częstymi odwiedzającymi byli pracownicy międzynarodowych organizacji. Dodatkowo w regionie Zagrzebia odnotowano najniższą wartość analizowanego wskaźnika spośród wszystkich regionów turystycznych. Było to spowodowane specyfiką ruchu turystycznego, który koncentrował się wokół modelu 3E¹, w przeciwieństwie do regionów nadmorskich, w których wiodący był model 3S².

W regionie, traktowanym jako całość przemiany wskaźnika średniego czasu pobytu w latach 1993–2013, nastąpił jego nieznaczny spadek o 0,22, przy współczynniku

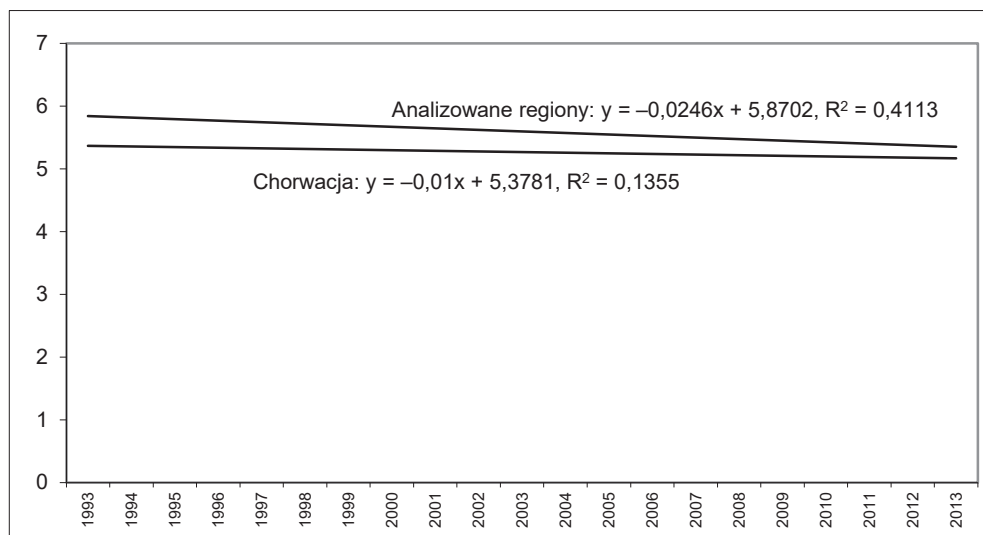
¹ Entertainment – Excitement – Education.

² Sun – Sand – Sea.

zmienności właściwej na poziomie 4,16% (ryc. 10). Spadek ten był niewiele większy niż spadek w całej Chorwacji, gdzie wyniósł on 0,04, przy współczynniku zmienności właściwej na poziomie 3,11%. Oznacza to, iż w krótkiej perspektywie czasowej średni czas pobytu w regionach turystycznych i całej Chorwacji ulegnie wyrównaniu.

Aby dokonać syntetycznej oceny wskaźnika średniego czasu pobytu, wydzielono sześć typów regionów turystycznych (tab. 2, ryc. 11). Do pierwszego typu zaliczono regiony, w których analizowany wskaźnik przyjął wysokie średnie wartości oraz nastąpił jego stopniowy spadek w badanym okresie. Do drugiego typu zaliczono region Dalmacji Południowej, w którym średnia wartość wskaźnika przyjęła najwyższe wartości spośród wszystkich analizowanych oraz charakteryzuje się on niewielką zmiennością w kolejnych latach. Do trzeciego typu zaliczono region Dalmacji Północnej, gdzie średnia wartość wskaźnika przyjęła wysoką wartość, a przez cały badany okres wielkość wskaźnika wzrosła o prawie 49%. Czwarty typ stanowi region Dalmacji Środkowej, charakteryzujący się wysoką średnią wartością wskaźnika oraz wzrostem wielkości wskaźnika w latach 1993–2013 o prawie 82%. Do piątego typu zaliczono region Wybrzeża Zatoki Kvarner, w którym występuje niski poziom wskaźnika średniej długości pobytu oraz nastąpił wzrost wielkości wskaźnika w całym analizowanym okresie o 24%. Do ostatniego typu zaliczono region Zagrzebia, gdzie wskaźnik średniej długości pobytu przyjął niską wartość, a wartość wskaźnika spadła o 28%.

Ryc. 10. Zmiany wskaźnika średniego czasu pobytu w regionach turystycznych i całej Chorwacji w latach 1993–2013



Brano pod uwagę równania liniowe, potęgowe, wykładnicze, logarytmiczne i wielomianu drugiego stopnia. Starano się podać równania liniowe, zamiast niego podawano inne spośród wymienionych, jeżeli R^2 dla niego było lepsze o co najmniej 0,05 niż dla liniowego. W przypadku gdy wartość R^2 dla któregoś spośród wymienionych powyżej równań przyjmowała wartości $\leq 0,700$, nie umieszczano na rycinie równania regresji.

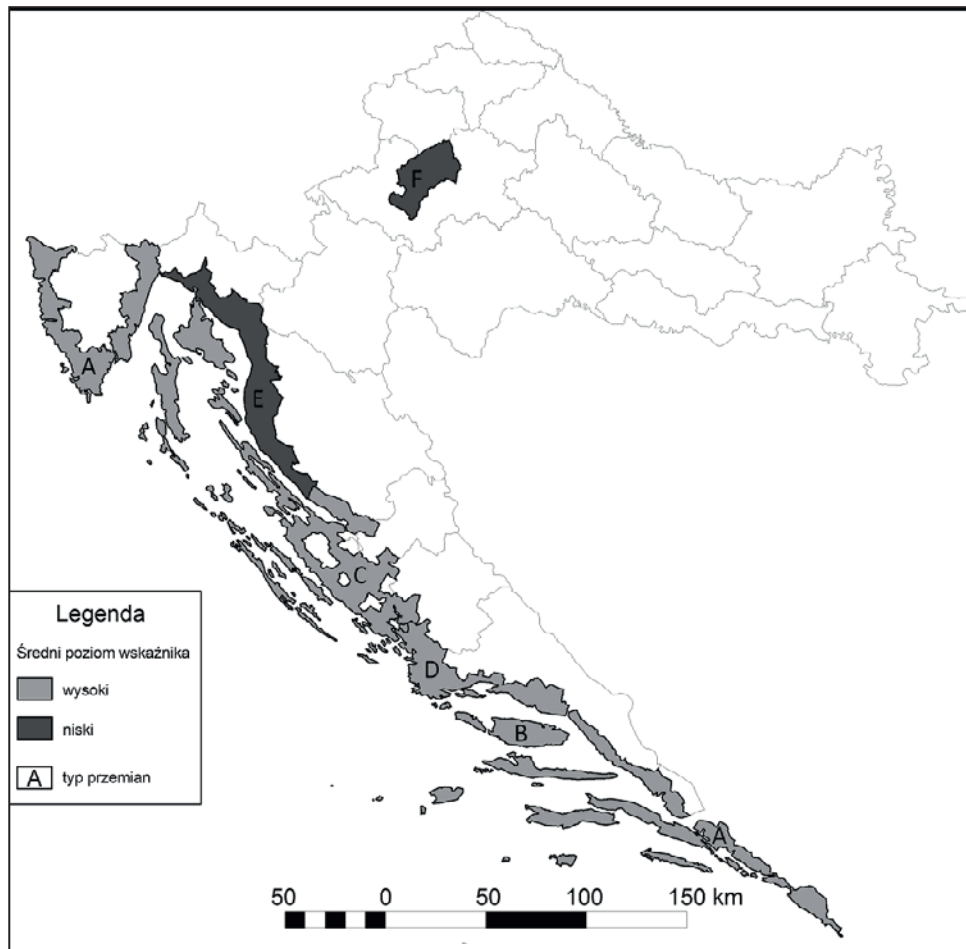
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Krajowego Urzędu Statystycznego w Zagrzebiu

Tab. 2. Syntetyczna ocena wskaźnika średniego czasu pobytu w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013

		Typy przemian	
		A	Pozostałe typy
Wskaźnik średniego czasu pobytu	wysoki	Istria i wyspy Zatoki Kvarner, Dubrownicki	Dalmacja Południowa (typ B), Dalmacja Północna (typ C), Dalmacja Środkowa (typ D)
	niski		Wybrzeże Zatoki Kvarner (typ E), Zagrzeb (typ F)

Źródło: opracowanie własne na podstawie ryc. 6 i 7

Ryc. 11. Ujęcie przestrzenne syntetycznej oceny wskaźnika średniego czasu pobytu w regionach turystycznych Chorwacji w latach 1993–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 2

PODSUMOWANIE

Lata 1993–2013 były okresem wielkich przemian w zakresie rozwoju i wykorzystania bazy noclegowej w regionach turystycznych Chorwacji. Opisywany okres rozpoczął się zmianą podziału administracyjnego Chorwacji, któremu towarzyszyły zarówno przemiany społeczne, jak i polityczne. Wpływ, jaki wywarły one na turystykę, rozłożył się nierównomiernie, czego dowodem jest przeprowadzona analiza. Przemiany, jakie zaszły w zakresie wskaźnika rozwoju bazy noclegowej we wszystkich regionach, zaklasyfikowane zostały do jednego typu. Jednak znaczne różnice w wartościach wyjściowych z roku 1993 oraz charakter regionów pozwalają wyodrębnić region Zagrzebia jako wiodący.

Z kolei analizując wskaźnik średniego czasu pobytu oraz zachodzące w jego obrębie zmiany, udało się wyodrębnić sześć typów przemian. Najbardziej zbliżone do siebie były przemiany, które zaszły w dwóch skrajnie położonych geograficznie regionach turystycznych, tj. Istrii i wysp Zatoki Kvarner oraz Dubrownickim. Zmiany, które zaszły w pozostałych analizowanych obszarach, zaklasyfikowane zostały do jednoelementowych zbiorów przedstawiających typy zaistniałych przemian. Analizując średnie wartości wskaźnika w poszczególnych regionach, podzielono regiony na dwie grupy: o niskiej średniej wartości wskaźnika (regiony Zagrzebia i Wybrzeża Zatoki Kvarner) i o wartości wysokiej (wszystkie pozostałe regiony).

Tak znaczne dysproporcje przemian zachodzących w obrębie bazy noclegowej pozwalają wnioskować o braku wspólnej realnej polityki marketingowej na arenie międzynarodowej, co w dłuższej perspektywie czasowej może doprowadzić do jeszcze większych dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami turystycznymi Chorwacji.

Literatura

References

- Markowska, J. (2013). Zróżnicowanie ruchu turystycznego w parkach narodowych Chorwacji. *Problemy Ekologii Krajobrazu. Rekreacja w krajobrazach o wysokim potencjale*, XXXIV, 181–187.
- Michalski, T. (2012). *Przemiany w umieralności w Europie Środkowej i Środkowo-Wschodniej w okresie transformacji*. Pelplin: Bernardinum.
- Parysek, J.J., Wojtasiewicz, L. (1979). *Metody analizy regionalnej i metody planowania regionalnego*. Warszawa: PWN.
- Rettinger, R. (2010). Turystyka jako czynnik aktywizacji gospodarki Chorwacji. *Przedsiębiorczość-Edukacja*, 6, 459–461.
- Runge, J. (2006). *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Wiluś, R., Włodarczyk, B. (1996). Współczesne problemy rozwoju turystyki dalmatyńskiego wybrzeża Chorwacji. *Turyzm*, 6(2), 101–115.

Tomasz Wiskulski, mgr, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Wydział Turystyki i Rekreacji, Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją. Absolwent studiów na Wydziale Oceanografii i Geografii na kierunku geografia oraz na Wydziale Ekonomicznym na kierunku ekonomia. Doktorant na Uniwersytecie Gdańskim na Wydziale Oceanografii i Geografii. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się wokół rozwoju regionalnego, turystyki oraz transportu drogowego.

Tomasz Wiskulski, M.Sc., Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation, the Unit of the Basics of Recreation and Leisure Management. He graduated from Geography at the Faculty of Oceanography and Geography and from Economy at the Faculty of Economics. His research focuses on regional development, tourism, and road transport.

Adres/address:

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku
Wydział Turystyki i Rekreacji
Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją
ul. K. Górskiego 1, 80-336 Gdańsk, Polska
e-mail: twiskulski@awf.gda.pl

Marta Jaźwiecka, mgr, Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii, Instytut Geografii, Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego. Absolwentka studiów na Wydziale Oceanografii i Geografii – kierunek geografia, oraz na Wydziale Ekonomicznym – kierunek ekonomia. Doktorantka środowiskowych studiów doktoranckich o specjalizacji geografia. Zainteresowania badawcze: turystyka biznesowa, turystyka kulturowa i hotelarstwo.

Marta Jaźwiecka, M.Sc., University of Gdańsk, Faculty of Oceanography and Geography, Institute of Geography, Department of Regional Geography Development. Graduate of studies at the Faculty of Oceanography and Geography with degree in Geography and at the Faculty of Economics with degree in Economics. PhD Candidate in Environmental Studies with specialization in geography. Research interests: business tourism, culture tourism and hotel industry.

Jan A. Wendt, profesor Uniwersytetu Gdańskiego, Wydziału Oceanografii i Geografii, Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego. Ponadto jest profesorem i wykładowcą na Wydziale Turystyki i Rekreacji Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. W swoich badaniach zajmuje się geograficznymi uwarunkowaniami i zagrożeniami rozwoju turystyki, teorią i metodami badań i planowaniem turystycznym. Prowadził badania w zakresie turystyki transgranicznej, polskiego ruchu turystycznego, turystyki historycznej, dark tourism i turystyki morskiej.

Jan A. Wendt, professor at the University of Gdansk, Faculty of Oceanography and Geography, Department of Regional Development Geography. He is also a professor at the Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation. His research deals with the geographical conditions and threats of tourism development, theory and research methods, and tourism planning. His research work included cross-border tourism, Polish tourism movement, historical tourism, dark tourism, and nautical tourism.

Adres/address:

Uniwersytet Gdański
Wydział Oceanografii i Geografii
Instytut Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk, Polska
e-mail: jazwiecka.marta@gmail.com (Marta Jaźwiecka)
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl (Jan Wendt)

RENATA RETTINGER, FRANCISZEK MRÓZ

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska • Pedagogical University of Cracow, Poland

Popytowe uwarunkowania rozwoju usług rekreacyjnych w Krakowie na przykładzie młodzieży akademickiej

Demand-related Conditions of the Development of Recreational Services in Krakow Based on the Example of University Students

Streszczenie: Rosnące znaczenie rekreacji jako zjawiska gospodarczego budzi pytania dotyczące mechanizmów jej rozwoju. Współcześnie podstawowym regulatorem procesów gospodarczych jest rynek i relacje popyt-podaż. W związku z tym w niniejszym opracowaniu podjęto próbę określenia czynników warunkujących wielkość i strukturę popytu na usługi rekreacyjne młodzieży akademickiej Krakowa. Badaniami ankietowymi objęto w sumie 490 studentów studiów stacjonarnych i niestacjonarnych pierwszego stopnia Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II oraz Uniwersytetu Rolniczego. Jedną z hipotez badawczych była weryfikacja stwierdzenia, że czynnik ekonomiczny leży u podstaw możliwości uczestniczenia w rekreacji. Współcześnie młodzi ludzie mają wiele możliwości aktywnego wypoczynku i rekreacji. Czy zatem wydaje się zasadne stwierdzenie, że jedynie czynnik ekonomiczny może utrudniać uczestnictwo w różnych formach rekreacji? Badania wykazały, że główną barierą ograniczającą uczestnictwo studentów w różnych formach rekreacji jest brak wolnego czasu (34% ogółu odpowiedzi), następnie sytuacja finansowa (20,73%) oraz „brak chęci” (16,16% wszystkich wskazań). Blisko połowa respondentów (46,6%) wskazała, że przynajmniej raz w tygodniu korzysta z bazy sportowo-rekreacyjnej Krakowa, przy czym 5,9% codziennie, 24,5% – dwa–trzy razy w tygodniu, zaś 16,2% – raz w tygodniu. Porównanie wyników badań prowadzi do wniosku, że studenci dysponują wolnym czasem, ale przeznaczają go na korzystanie z internetu, natomiast aktywny wypoczynek i rekreacja są zajęciami o mniejszym znaczeniu.

Abstract: The growing importance of recreation as an economic phenomenon raises questions on its developmental mechanisms. At present, the market and demand-supply relations are the basic regulators of economic processes. Therefore, this paper is an attempt to determine the factors which are conditions for the size and structure of demand for recreation services among the university students in Krakow. The survey was administered among a total of 490 students of full-time and extramural undergraduate studies at the Pedagogical University in Krakow, the Pontifical University of John Paul II and the Agricultural University. One of the research hypotheses was the verification of the statement that the economic factor lies at the base of the possibilities to participate in recreation. Currently, young people have broad possibilities of active relaxation and recreation and it seems justified to state that only an economic factor may hinder participation in various forms of recreation. Research has shown that the main barriers that restrict student participation in various forms of recreation include the lack of free time (34% of all answers), followed by the financial condition (20.73%) and “lack of eagerness” (16.16%). Almost half of the respondents (46.6%) indicated that they use sports and recreational facilities in Krakow at least once a week while 5.9% do it every day, 24.5% – twice or three times a week, 16.2% once a week. The comparison of research results leads to the conclusion that students have their free time but they spend it on the Internet whereas active relaxation and recreation are of less importance to them.

Słowa kluczowe: aktywność turystyczna; czas wolny; funkcja rekreacyjna; turystyka; usługi rekreacyjne

Keywords: free time; recreation function; recreation services; tourism; tourism activity

Otrzymano: 21 stycznia 2016

Received: 21 January 2016

Zaakceptowano: 20 lipca 2016

Accepted: 20 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Rettinger, R., Mróz, F. (2016). Popytowe uwarunkowania rozwoju usług rekreacyjnych w Krakowie na przykładzie młodzieży akademickiej, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 158–173.

WSTĘP

Potrzeba wypoczynku i regeneracji sił jest aktualnie jednym z ważniejszych elementów składowych stylu życia współczesnych mieszkańców dużych miast. Miasta oraz ich otoczenie stwarzają wiele możliwości aktywnego wypoczynku, są tam zarówno obszary rekreacyjne na „świeżym powietrzu”, jak i obiekty o przeznaczeniu rekreacyjnym i rozrywkowym. Zmiana zachowań rekreacyjnych mieszkańców miast ma wpływ na wielkość zaplecza sportowo-rekreacyjnego oraz różnorodność oferowanych usług. Wydaje się zasadne stwierdzenie, że rynek usług rekreacyjnych w miastach jest bardzo dobrze przygotowany na zwiększający się popyt w zakresie aktywnego wypoczynku.

W niniejszym opracowaniu podjęto próbę analizy uwarunkowań wielkości popytu na usługi rekreacyjne wśród studentów trzech krakowskich uczelni: Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II w Krakowie, Uniwersytetu Pedagogicznego im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie oraz Uniwersytetu Rolniczego im. Hugona Kołłątaja w Krakowie. W badaniach wykorzystano kwestionariusz ankiety skonstruowany przez autorów prezentacji, który zawierał 32 pytania dotyczące funkcji rekreacyjnej miasta, znaczenia urządzeń rekreacyjno-sportowych w rozwoju tej funkcji, kultury wolnego czasu oraz zdrowego trybu życia. Opracowanie jest próbą analizy wielkości i struktury popytu na usługi rekreacyjne w Krakowie w obrębie jednej grupy (studentów).

METODYKA BADAŃ

Bazę empiryczną opracowania stanowiły wyniki badań ankietowych przeprowadzonych na reprezentatywnej grupie studentów w trzech krakowskich uczelniach: w Uniwersytecie Papieskim Jana Pawła II, Uniwersytecie Pedagogicznym oraz Uniwersytecie Rolniczym. Jednym z podstawowych warunków przeprowadzonych badań był udział w nich minimum 60% studentów danego kierunku. Założenie to zostało spełnione, gdyż próba w przypadku wszystkich uczelni wyniosła ponad 70% ogółu studiujących.

W badaniach wykorzystano arkusz ankiety skonstruowany przez autorów prezentowanego opracowania, który składał się z trzech części: krótkiej informacji o celu

badań, zestawu 32 pytań oraz metryczki. Pytania zamknięte zarówno z odpowiedziami ilościowymi, jak i kategorialnymi (kafeteria dysjunktywna i koniunktywna) dotyczyły: funkcji rekreacyjnej miasta, znaczenia urządzeń rekreacyjno-sportowych w rozwoju tej funkcji, spędzania wolnego czasu, uprawiania turystyki, czynników hamujących aktywność turystyczną, tradycji rodzinnych w uprawianiu turystyki.

Badania pilotażowe zostały przeprowadzone w grudniu 2014 roku, a ich głównym celem była weryfikacja przygotowanej ankiety. Właściwe badania ankietowe – audytoryjne, przeprowadzono w dwóch okresach: od stycznia do czerwca 2015 roku wśród studentów studiów stacjonarnych i niestacjonarnych, a także od października do grudnia 2015 roku wśród studentów I roku studiów stacjonarnych rozpoczynających studia w roku akademickim 2015/2016.

Zgromadzone podczas badań materiały zostały uporządkowane i opracowane statystycznie w formie graficznej oraz w formie tablic wynikowych. Wykorzystano tu m.in. metody prezentacji graficznej. W przedstawieniu wyników posłużono się przede wszystkim metodą opisowo-analityczną oraz dynamiczno-porównawczą. Autorzy prezentowanego tekstu pragną podkreślić, że przeprowadzone badania mają charakter przyczynkowy i są podstawą do szerszych badań związanych z aktywnością turystyczną, czasem wolnym i zdrowym trybem życia dzieci, młodzieży oraz studentów w wybranych regionach Polski.

CHARAKTERYSTYKA BADANEJ GRUPY

Badania związane z kulturą czasu wolnego oraz aktywnością turystyczną wśród studentów są prowadzone od kilkunastu lat i dotyczą różnych ośrodków akademickich w Polsce, m.in.: Krakowa i Jarosławia (Deleka, 2013; 2014), Poznania (Bergier, 2012), Łodzi (Latosińska, Ludwicka, 2010), Torunia (Lubowiecki-Vikuk, Podgórski, 2013), Rzeszowa (Godek, Brożyna, Śliż, 2014), Słupska (Zaniewska, 2012), Kielc (Kamińska, 2009).

Badaniami ankietowymi objęto w sumie 490 studentów I, II i III roku studiów stacjonarnych i niestacjonarnych pierwszego stopnia, przy czym na Uniwersytecie Pedagogicznym przebadano w sumie 375 studentów kierunku turystyka i rekreacja, na Uniwersytecie Papieskim Jana Pawła II w Krakowie 24 studentów I i II roku studiów stacjonarnych na kierunku turystyka religijna, a w Uniwersytecie Rolniczym w Krakowie badania ankietowe przeprowadzono w grupie 91 studentów kierunku ekonomia. Ponad 80% ogółu badanych (81,24%) stanowiły kobiety, 18,76% mężczyźni, przy czym odsetek kobiet wśród studentów Uniwersytetu Rolniczego (82,22%) i Uniwersytetu Pedagogicznego (81,4%) był wyższy od studentów Uniwersytetu Papieskiego (75%). Ponad 96% respondentów była w wieku 19–24 lat, a tylko 16 osób miało powyżej 25 lat (10 studentów było w wieku 25–29 lat, cztery osoby w wieku 30–34 lat i dwie osoby powyżej 50 lat). Ponad 2/3 ankietowanych (67,3%) zamieszkiwało województwo małopolskie, z czego grupa 162 studentów (33%) mieszkała w Krakowie. Poza Małopolską najwięcej osób mieszkało w województwie śląskim (6,7%), podkarpackim (5,5%) i świętokrzyskim (4,5%). Ponad 11% badanych nie wskazało miejsca zamieszkania.

USŁUGI REKREACYJNE W MIEŚCIE

Przemiany polityczne, a przede wszystkim gospodarcze ostatnich lat (gospodarka wolnorynkowa) zasadniczo zmieniły politykę zarządzania terenami w miastach. Przestrzeń miejska uległa znacznej komercjalizacji, a przestrzeń wolna, niezabudowana stała się deficytowa. Zmiany te wpłynęły również na system terenów rekreacyjnych w miastach, które często składają się z terenów otwartych, spontanicznie wykorzystywanych w celach wypoczynkowych (Maksymiuk, 2005). Z powodu deficytu przestrzeni można zaobserwować zabudowywanie terenów otwartych w dużych miastach, szczególnie w atrakcyjnych dzielnicach. Jest paradoksem, że największą popularnością cieszą się nieruchomości położone w sąsiedztwie dużych, otwartych terenów rekreacyjnych, ale bardzo często wybudowanych kosztem zmniejszenia areału obszarów zielonych.

Ta dostępność obszarów rekreacyjnych często jest stawiana na równi z innymi aspektami, takimi jak np. dogodna komunikacja, które brane są pod uwagę przy kupnie nieruchomości. W obrębie wielu miast znajduje się nadal dość dużo niezagospodarowanych terenów otwartych, które są spontanicznie wykorzystywane w celach rekreacyjnych, aczkolwiek coraz więcej mieszkańców nie akceptuje tego typu terenów jako obszarów wypoczynkowych, gdyż nie są one do tego celu przystosowane ani odpowiednio urządzone. Jest to dowód na to, że w porównaniu do lat ubiegłych wymagania mieszkańców rosną (Maksymiuk, 2005). Ostatnie lata oznaczają zmianę poglądów na pojęcie rekreacji. Wcześniej była ona postrzegana jako wypoczynek „na świeżym powietrzu”, „na łonie przyrody”, aktualnie rekreacja jest łączona z rozrywką i może mieć miejsce w różnych obiektach.

Współczesne miasto posiada różnorodne miejsca aktywności społecznej, w których przestrzenie rekreacyjne stanowią specyficzną i atrakcyjną formę. Obszary i obiekty rekreacyjne są obecne w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej każdego miasta, choć w różnej skali. Ostatnie lata oznaczają dla polskich miast okres intensywnego rozwoju infrastruktury służącej aktywnej rekreacji (Ujma-Wąsowicz, 2007). W ramach tych działań powstają m.in.: nowoczesnie wyposażone hale sportowe, kryte pływalnie, boiska wielofunkcyjne, skateparki. W ramach procesu rewitalizacji niektórych części miast adaptowane są istniejące budynki czy też pomieszczenia na kręgielnie, siłownie, sale bilardowe, sale do sztuk i sportów walki. Na terenach bezpośrednio sąsiadujących z miastami powstaje infrastruktura dla sportów plenerowych, czyli korty do tenisa ziemnego, boiska do siatkówki plażowej i piłki nożnej. Dawniej funkcję rekreacyjną przypisywano przede wszystkim terenom otwartym, zielonym, natomiast obecnie bardzo dużą popularnością cieszą się wyspecjalizowane obiekty rekreacyjne. Elementy infrastruktury rekreacyjnej najogólniej możemy podzielić na kubaturowe i otwarte.

Współczesne życie nacechowane jest znacznym przyspieszeniem, ponownie cenna staje się oszczędność czasu związana z realizowaniem podstawowych funkcji lokalnie (Stangel, 2013). W związku z tym zorganizowana przestrzeń miejska jest skoncentrowaną, wielofunkcyjną strukturą, w której niezbędne funkcje są łatwiej dostępne. Dotyczy to także funkcji rekreacyjnej miast, aktualnie obserwuje się tendencję do lokalizowania nowych komercyjnych obiektów rekreacyjnych w pobliżu biurowców, uczelni, centrów handlowych i dużych osiedli mieszkaniowych. Czynnikiem dostępności jest

aktualnie jednym z najważniejszych warunków udanej lokalizacji. Mieszkańcy miast jako wymarzone miejsce rekreacji podają park wyposażony w urządzenia do aktywnego wypoczynku, zlokalizowany w odległości kilku minut od miejsca zamieszkania.

Drugim w kolejności preferowanym miejscem rekreacji są obiekty o charakterze rekreacyjno-rozrywkowym (kina, kręgielnie, kluby), których dostępność komunikacyjna może być już trudniejsza (Maksymiuk, 2005). Mieszkańcy wysoko cenią „zielone” dzielnice miast, gdzie dostęp do terenów rekreacyjnych jest swobodny. Wzrastająca popularność sportów aktywnych wymaga odpowiednio przystosowanych terenów.

Zmiana zachowań wolnoczasowych mieszkańców dużych miast spowodowała zmiany w podaży usług rekreacyjnych. Wiele nowych podmiotów gospodarczych zainwestowało środki w budowę i modernizację obiektów rekreacyjnych (siłownie i kluby fitnessu), które w ostatnich latach cieszą się bardzo dużą popularnością. Należy pamiętać, że bogata oferta podmiotów gospodarczych działających w sferze usług rekreacyjnych jest nastawiona na działalność komercyjną. Ten fakt ma duże znaczenie w kontekście ponoszenia przez mieszkańców miast określonych nakładów związanych z organizacją czasu wolnego. Dawniej podejmowanie działań rekreacyjnych było bezkosztowe. Jedną z hipotez badawczych poniższego opracowania jest pytanie, w jakim stopniu posiadane środki finansowe wpływają na poziom aktywności w czasie wolnym.

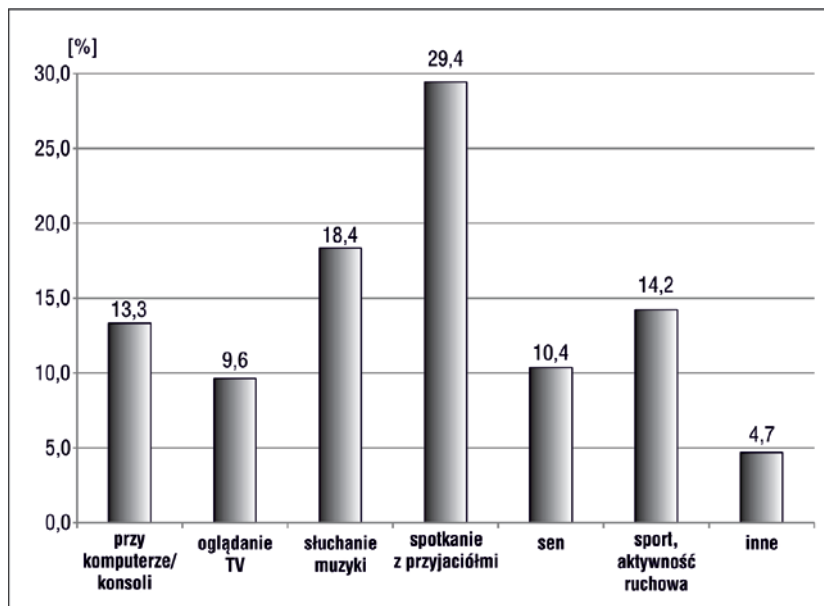
KULTURA CZASU WOLNEGO

Zagadnienie dotyczące sposobów spędzania czasu wolnego może być analizowane w szerokim kontekście społecznym. Badanie preferowanych sposobów spędzania czasu wolnego przez młodzież akademicką jest uzasadnione tym, że procesy zachodzące wśród młodzieży mają charakter symptomatyczny dla szerszych zjawisk społecznych. Sposób spędzania czasu wolnego jest jednym z elementów funkcjonowania, jest odbiciem postaw, zainteresowań i wartości ważnych dla człowieka (Zaniewska, 2012). Młodzież akademicka powinna upowszechniać nowe, aktywne sposoby spędzania czasu wolnego, natomiast badania wskazują sytuację odwrotną. Coraz częściej mamy do czynienia z „wyczoną beczynnością”, czyli brakiem umiejętności konstruktywnego spędzania czasu wolnego (Zaniewska, 2012).

Wyniki przeprowadzonych badań skłaniają do wielu analiz socjologiczno-społecznych, choć zapewne nie dziwią już tak bardzo badaczy zajmujących się zagadnieniem czasu wolnego młodzieży. Interesująco przedstawiają się odpowiedzi na pierwsze pytanie: „W jaki sposób najczęściej spędza Pan/i czas wolny?”, na które respondenci mogli udzielić maksymalnie trzech odpowiedzi z siedmiu wskazanych w ankiecie. Pewnym zaskoczeniem może być fakt, że najczęściej wskazywaną przez respondentów formą spędzenia wolnego czasu są spotkania z przyjaciółmi – kolegami (niemal 29,4% ogółu odpowiedzi) (ryc. 1). Drugim najczęściej wskazywanym zajęciem realizowanym w wolnym czasie przez badaną grupę studentów jest słuchanie muzyki (18,4%), zaś w dalszej kolejności uprawianie sportu (14,2%) oraz czas spędzony przy komputerze lub konsoli (13,3%) (ryc. 1). W odniesieniu do tej ostatniej odpowiedzi zapytano studentów, ile czasu w ciągu doby poświęcają na przeglądanie stron internetowych (w tym także

portali społecznościowych np. Facebook, Twitter), oglądanie telewizji, filmów, seriali telewizyjnych, czy w końcu na gry komputerowe lub gry na konsolach.

Ryc. 1. Formy spędzania wolnego czasu przez badaną grupę respondentów



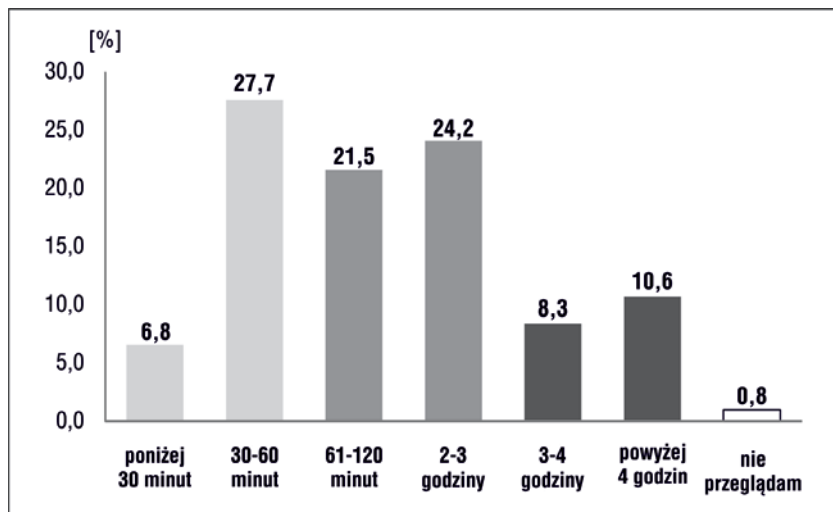
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W doniesieniach medialnych podawane są dane, z których wynika, iż przeciętni nastolatki spędzają w sieci średnio 3 godziny i 40 minut. Aktualne badania prowadzone w wielu ośrodkach akademickich wskazują, że obecnie internet stał się najważniejszym medium dla młodzieży. Wręcz mówi się o „zarazie informatycznej”, którą można dostrzec w organizacji czasu wolnego (Czerepniak-Walczak, 2007).

Ponad 43% respondentów wskazała, że każdego dnia spędza co najmniej 2 godziny, przeglądając strony internetowe, a 10,6% ogółu badanych podało, że codziennie w internetowym świecie spędza ponad 4 godziny (ryc. 2). Tylko czterech respondentów zadeklarowało, że nie przegląda stron internetowych.

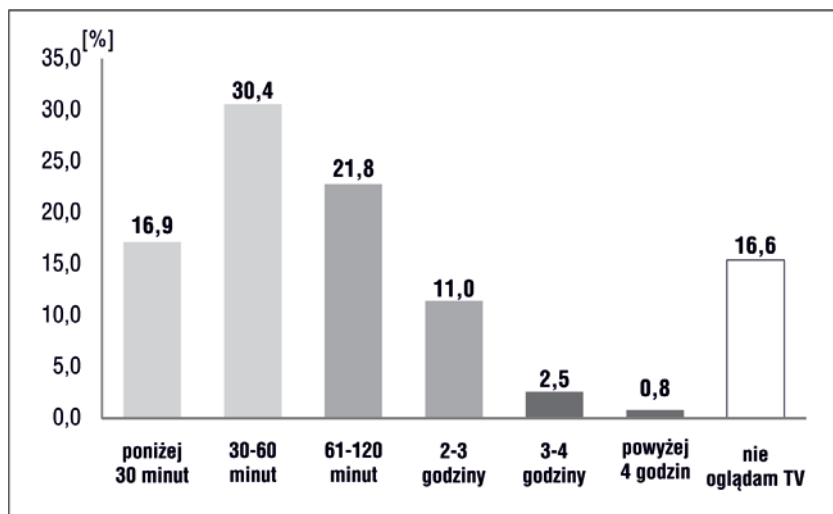
Porównując wyniki przeprowadzonych badań dotyczących czasu spędzonego na przeglądanie stron internetowych (w tym także portali społecznościowych, np. Facebook, Twitter) wśród studentów badanych ośrodków akademickich, należy podkreślić, że studenci Uniwersytetu Rolniczego oraz Uniwersytetu Papieskiego w Krakowie znacznie krócej surfują po internecie w porównaniu do kolegów i koleżanek z Uniwersytetu Pedagogicznego. Warto zwrócić bowiem uwagę, że 27,8% badanej grupy studentów Uniwersytetu Rolniczego i 33,4% Uniwersytetu Papieskiego każdego dnia spędza ponad 2 godziny w wirtualnym świecie, zaś w przypadku studentów Uniwersytetu Pedagogicznego było to 47,5% ogółu badanych.

Ryc. 2. Czas (średnia w ciągu doby) spędzany na przeglądaniu stron internetowych (w tym także portali społecznościowych) przez badaną grupę respondentów



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ryc. 3. Czas (średnia w ciągu doby) spędzany na oglądaniu telewizji, filmów lub seriali filmowych w ciągu doby przez badaną grupę respondentów



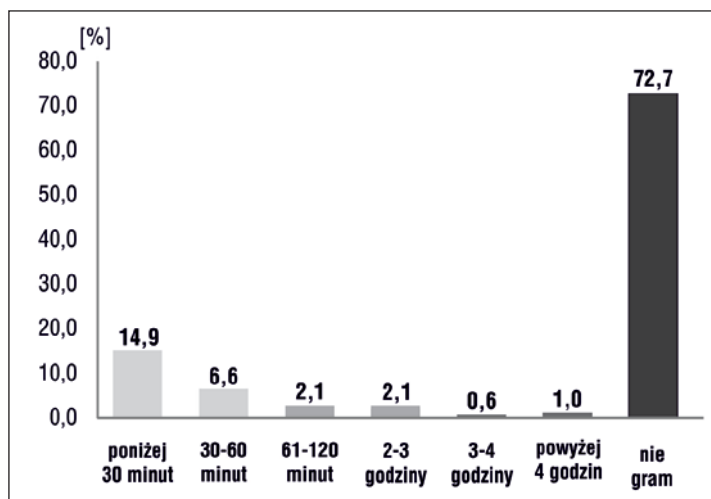
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Odmienne przedstawiają się rozkłady odpowiedzi na pytania dotyczące długości czasu spędzanego na oglądaniu telewizji (programów, filmów, seriali telewizyjnych) oraz na gry komputerowe lub gry na konsolach. Ponad 16% respondentów zadeklarowało, że nie ogląda telewizji, a blisko połowa badanych (47,3%) spędza przed telewizorem nie dłużej niż godzinę w ciągu doby. Grupa respondentów, którzy każdego

dnia spędzają na oglądaniu telewizji ponad 2–3 godziny, stanowi 14,3% ogółu (ryc. 3). Studenci Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II w Krakowie znacznie rzadziej oglądają telewizję (25% nie ogląda jej wcale) w porównaniu ze studentami Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie i Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie.

Nieco zaskakujące wydawać się mogą wyniki dotyczące czasu przeznaczanego na gry komputerowe lub gry na konsolach wśród badanej grupy studentów. Brak zainteresowania taką rozrywką zadeklarowała ponad 72% badanych. Odsetek respondentów, którzy każdego dnia ponad 2 godziny grają na komputerze, jest niewielki i wynosi niespełna 4% (ryc. 4).

Ryc. 4. Czas (średnia w ciągu doby) spędzany na grach komputerowych lub grach na konsolach przez badaną grupę respondentów



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Z przedstawionego w tab. 1 rozkładu odpowiedzi na pytanie „Ile w ciągu ostatniego roku odbył/a Pan/i wyjazdów turystycznych (z wyłączeniem obowiązkowych wyjazdów na studiach)?” wynika, że tylko 11 respondentów (2,24%) (z których 10 to studenci Uniwersytetu Rolniczego, czyli 11% ogółu respondentów tej uczelni) odpowiedziało, że nie wyjechało w celach turystycznych w ostatnim roku (roku poprzedzającym przeprowadzone badanie). Największą grupę wśród badanych stanowili studenci, którzy w ciągu ostatniego roku wyjeżdżali trzykrotnie (22,65%) i dwukrotnie (21,43%). Na podkreślenie zasługuje jednak także grupa 79 badanych (16,12%), która wskazała, że podróżowała w ostatnim roku więcej niż sześć razy. Porównując częstotliwość wyjazdów turystycznych wśród studentów badanych ośrodków akademickich, widać wyraźnie, że studenci kierunku turystyka i rekreacja na Uniwersytecie Pedagogicznym w Krakowie podróżują częściej niż studenci Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II oraz studenci Uniwersytetu Rolniczego. Ponad 30% studentów Instytutu Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego wskazało, że w ostatnim roku wyjeżdżało w celach turystycznych co najmniej pięć razy w ostatnim roku, zaś w przypadku studentów było to zaledwie 13,19% Uniwersytetu Rolniczego, a 20,83% Uniwersytetu Papieskiego (por. tab. 1).

Tab. 1. Częstotliwość wyjazdów turystycznych w ostatnim roku studentów kierunku turystyka i rekreacja wybranych ośrodków akademickich w Krakowie – rozkład odpowiedzi na pytanie: „Ile w ciągu ostatniego roku odbył/a Pan/i wyjazdów turystycznych?”

Ośrodek akademicki	Wcale	1	2	3	4	5	6–10	Powyżej 10	Brak odpowiedzi
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Uniwersytet Papieski w Krakowie	0	25,0	20,83	20,83	12,50	8,33	4,17	8,33	0,0
Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie	0,27	10,13	18,67	23,47	15,73	12,0	12,27	6,67	0,8
Uniwersytet Rolniczy w Krakowie	10,99	12,09	32,97	19,78	8,79	7,69	4,40	1,10	2,20
Ogółem	2,24	11,22	21,43	22,65	14,29	11,02	10,41	5,71	1,02

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

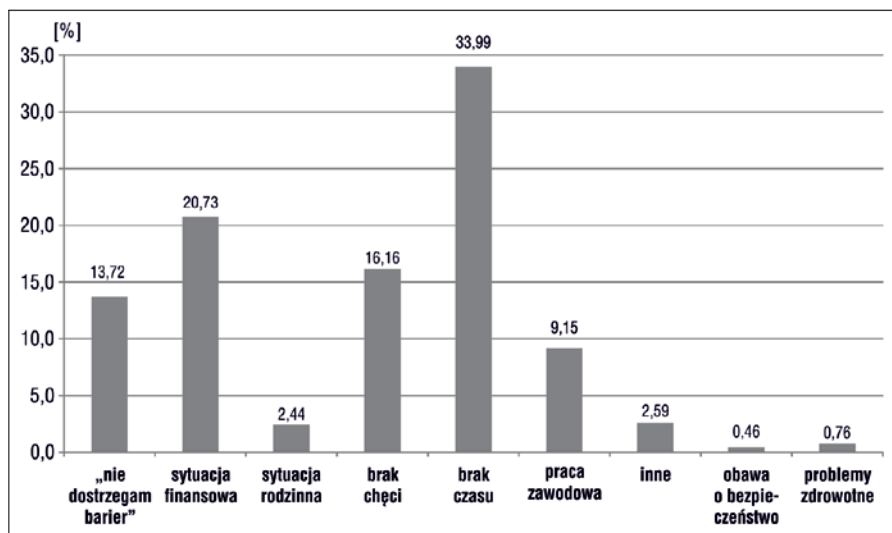
INHIBITORY AKTYWNOŚCI TURYSTYCZNEJ I REKREACYJNEJ

Przeprowadzone badania miały na celu również poznanie, jakie czynniki warunkują aktywność rekreacyjną studentów. W opracowaniu wykorzystano termin „inhibitor” aktywności turystycznej i rekreacyjnej, którego twórcą jest W. Alejski, a za tym autorem rozumiany jest on jako „czynnik hamujący proces tworzenia się i podejmowania aktywności turystycznej, prowadząc w danym momencie do braku wyjazdu, choć nie wykluczając podjęcia tej aktywności w przyszłości” (Alejski, 2007). Na potrzeby niniejszego opracowania użyto tego terminu także w kontekście aktywności wolnoczasowej – rekreacyjnej.

Formułując pytania dotyczące głównych przeszkód w podejmowaniu aktywności turystycznej, kierowano się przyjętą w literaturze przedmiotu typologią opracowaną przez Ch.R. Goeldnera i B.J. Ritchie, którzy wyróżnili sześć głównych barier w podróży: brak czasu, koszty, ograniczenia zdrowotne, czynniki rodzinne, obawa o bezpieczeństwo i brak zainteresowania. Jakże zatem są główne inhibitory aktywności turystycznej badanej grupy studentów kierunku turystyka i rekreacja? Na zadane pytanie: „Jakie są według Pana/i główne bariery podejmowania przez Pana/Panią aktywności turystycznej?” studenci mogli zaznaczyć maksymalnie trzy z dziewięciu zaproponowanych odpowiedzi (Mróz, Rettinger, 2015).

Przeprowadzone badania ankietowe wykazały, że największą barierą w aktywności turystycznej badanych studentów jest brak wolnego czasu (34% ogółu odpowiedzi), następnie sytuacja finansowa (20,73%) oraz brak chęci (16,16% wszystkich wskazań). Do pozostałych przeszkód należą praca zawodowa (9,15% wskazań) i sytuacja rodzinna (2,44%). Należy podkreślić, że 13,72% wskazań respondentów dotyczyło braku barier w podejmowaniu aktywności turystycznej. Warto zwrócić uwagę, że głosy studentów za wyjątkiem odpowiedzi „nie dostrzegam barier” i problemów zdrowotnych rozłożyły się bardzo podobnie (ryc. 5).

Ryc. 5. Inhibitory aktywności turystycznej badanej grupy studentów



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Problem braku wolnego czasu jest jednym z najczęściej wymienianych inhibitorów aktywności turystycznej czy też ruchowej (Bergier, 2012). W opozycji do tego stwierdzenia stoją badania Flash Eurobarometr (2007), według których niemal we wszystkich krajach UE czas wolny ludzi młodych w wieku 15–19 lat stanowi 20% ich całkowitego budżetu czasu. Po przekroczeniu 30 roku życia ulega on znacznemu obniżeniu (mniej więcej o jedną czwartą), co wynika z nagłego zwiększenia obowiązków domowych i rodzinnych. W związku z tym pojawia się zagadnienie spędzania wolnego czasu, a w szczególności mediatyzacja życia kulturalnego i czasu wolnego młodzieży akademickiej, co zostanie poruszone w kolejnej części opracowania.

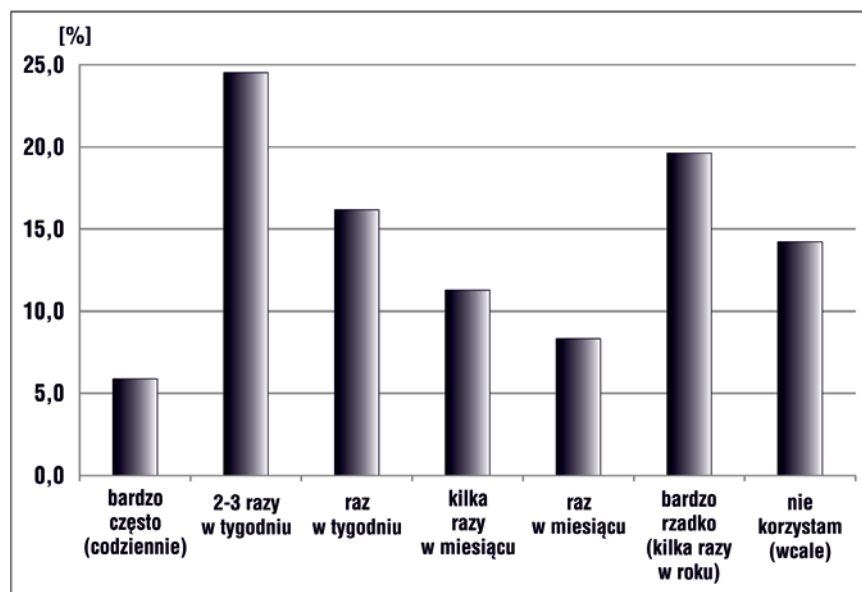
W dotychczasowej literaturze przedmiotu bardzo często za główną barierę aktywności turystycznej uznawano czynnik ekonomiczny. Przeprowadzone badania wskazują, że jego znaczenie jest mniejsze, co wynika z ogólnych trendów rozwojowych społeczeństwa polskiego. W ostatnich latach materialne warunki życia społecznego uległy poprawie, czego konsekwencją jest poszerzenie się możliwości aktywnego wykorzystania czasu wolnego, zatem czas wolny może być istotną kategorią wyjaśniającą zmiany społeczne, również w ujęciu globalnym (Lubowiecki-Vikuk, Paczyńska-Jędrycka, 2010; Zielińska, 2011).

ROZWÓJ USŁUG REKREACYJNYCH KRAKOWA

Współczesne zmiany modelu zachowań wolnoczasowych spowodowały powstanie i rozwój różnych obiektów, w których są świadczone usługi rekreacyjne. Model spontanicznego wykorzystywania przestrzeni niezabudowanych i otwartych obiektów sportowych (boiska osiedlowe i szkolne) w celach rekreacyjnych ustąpił miejsca wyspecjalizowanym i dobrze wyposażonym obiektom rekreacyjnym (siłownie, kluby fitness). Szczególnie dotyczy to dużych miast, w których ciągle powstają nowe obiekty.

Ponad 85% respondentów uważa, że powstanie i rozbudowa infrastruktury sportowo-rekreacyjnej Krakowa jest istotnym czynnikiem motywującym aktywność ruchową, 8% badanych nie ma w tej kwestii wypracowanego zdania, a jedynie 5% uważa, że nie ma to znaczenia. Interesująco przedstawia się rozkład odpowiedzi na pytanie „Jak często korzysta Pan/i z urządzeń sportowo-rekreacyjnych Krakowa?”. Blisko połowa respondentów (46,6%) wskazała, że przynajmniej raz w tygodniu korzysta z bazy sportowo-rekreacyjnej Krakowa, przy czym 5,9% codziennie, 24,5% – dwa–trzy razy w tygodniu, zaś 16,2% – raz w tygodniu. Niemal 20% badanych wskazało, że bardzo rzadko (kilka razy w roku) korzysta z analizowanej bazy, zaś 14,2% ankietowanych nie korzysta z niej wcale (ryc. 6).

Ryc. 6. Częstotliwość korzystania z obiektów i urządzeń sportowo-rekreacyjnych Krakowa przez badaną grupę respondentów

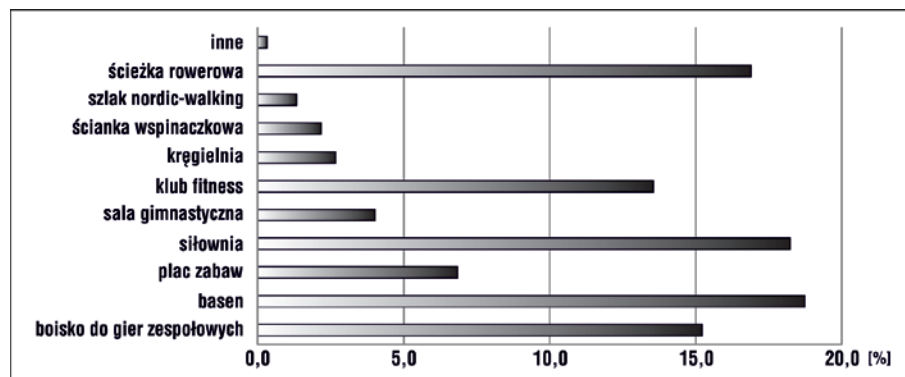


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Jednym z celów przeprowadzonych badań było uzyskanie odpowiedzi na pytanie, jakie obiekty – urządzenia mają największe znaczenie w rozwoju funkcji rekreacyjnej miasta. Respondenci mieli możliwość wskazania maksymalnie trzech odpowiedzi z 11 zaproponowanych. Do obiektów i urządzeń, które wśród badanej grupy studentów mają największy udział w rozwoju omawianej funkcji, należą: baseny (18,7% wszystkich wskazań), siłownie (18,2%), ścieżki rowerowe (16,9%), boiska do gier zespołowych (15,2%) oraz kluby fitness (13,5% ogółu odpowiedzi). Z kolei najmniej szłą rangę studenci przypisali szlakom nordic-walking (1,3% odpowiedzi), ściankom-wspinaczkowym (2,2%) oraz kręgielniom (2,7) (ryc. 7). Szczegółowa analiza wskazań studentów badanych ośrodków akademickich wykazała pewne zróżnicowanie w określeniu znaczenia obiektów i urządzeń rekreacyjnych w rozwoju funkcji rekreacyjnej miasta. Studenci Uniwersytetu Pedagogicznego oraz Uniwersytetu Rolniczego

największe znaczenie przypisali siłowniom (odpowiednio 29,1% i 18,4% wskazań) oraz basenom (odpowiednio 19,3% i 18,5%). Z kolei studenci Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II najczęściej wskazywali boisko do gier zespołowych (20,3) oraz basen i ścieżkę rowerową (po 17,4% odpowiedzi).

Ryc. 7. Znaczenie obiektów i urządzeń rekreacyjnych w rozwoju funkcji rekreacyjnej miasta w ocenie badanej grupy respondentów



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Tab. 2. Wykorzystanie obiektów i urządzeń rekreacyjno-sportowych w Krakowie przez studentów krakowskich uczelni – rozkład odpowiedzi respondentów na pytanie: „Z jakich obiektów najczęściej korzysta Pan/Pani podejmując aktywność ruchową?”

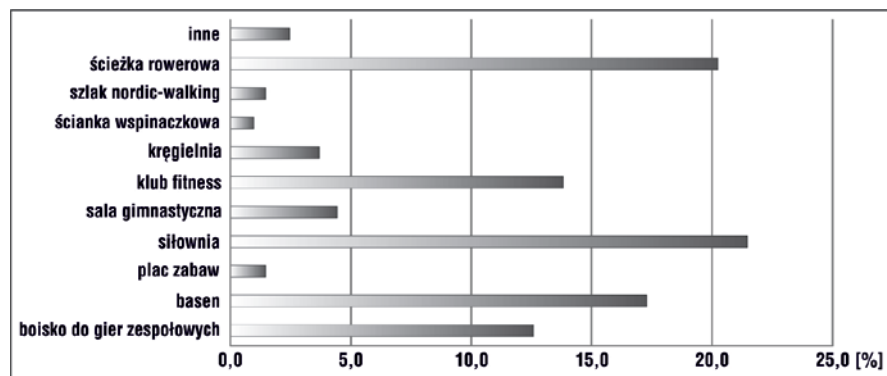
Ośrodek akademicki	Obiekty i urządzenia rekreacyjno-sportowe										
	boisko do gier zespołowych	basen	plac zabaw	siłownia	sala gimnastyczna	klub fitness	kręgielnia	ścianka	szlak nordic-walking	ścieżka rowerowa	inne
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Uniwersytet Papieski w Krakowie	21,7	13,0	4,3	13,0	13,0	8,7	0	0	0	23,9	0
Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie	13,3	18,7	1,1	22,8	2,2	13,9	4,4	1,7	2,2	17,8	1,1
Uniwersytet Rolniczy w Krakowie	9,5	16,2	1,1	22,3	4,5	15,1	3,9	0,6	1,1	21,8	3,9
Ogółem	12,6	17,3	1,5	21,5	4,4	13,8	3,7	1,0	1,5	20,2	2,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W tab. 2 oraz na ryc. 8 przedstawiono rozkład odpowiedzi na pytanie „Z jakich obiektów najczęściej korzysta Pan/Pani, podejmując aktywność ruchową?”.

Respondenci mieli możliwość wskazania maksymalnie trzech odpowiedzi z 11 zaproponowanych. Do najczęściej wykorzystywanych przez badaną grupę studentów obiektów i urządzeń bazy rekreacyjnej Krakowa należą: siłownie (21,5%), ścieżki rowerowe (20,2), baseny (17,3%), oraz kluby fitness (13,8%). Znikomą popularnością cieszą się z kolei ścianki wspinaczkowe (1,0%), a także szlaki nordic-walking (1,5%) i place zabaw (1,5%). Podobnie jak w przypadku wcześniej analizowanych odpowiedzi, tak również w tym przypadku widoczne są różnice wskazań studentów badanych uczelni. Studenci kierunku turystyka religijna Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II w Krakowie, podejmując aktywność ruchową, najczęściej korzystają z ścieżek rowerowych (23,9% wskazań) oraz z boisk do gier zespołowych (21,7%). Żadna z osób w tej grupie studentów nie wskazała na korzystanie ze ścianki wspinaczkowej, szlaku nordic-walking oraz z kręgielni. Wśród studentów Uniwersytetu Pedagogicznego największą popularnością cieszą się siłownie (22,8% wskazań), baseny (18,7%), ścieżki rowerowe (17,8%) oraz kluby fitness (13,9%). Studenci Uniwersytetu Rolniczego, podejmując aktywność ruchową, najczęściej korzystają z siłowni (22,3% wskazań), ścieżek rowerowych (21,8%) oraz basenu (16,2%) (por. tab. 2 i ryc. 8).

Ryc. 8. Korzystanie z obiektów i urządzeń rekreacyjno-sportowych w Krakowie przez studentów krakowskich uczelni



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ponad 45% respondentów oceniło funkcję rekreacyjną Krakowa dobrze, a 19,6% bardzo dobrze. Tylko jedna osoba z badanych na zadane pytanie odpowiedziała krytycznie, zaś 4% oceniło tę bazę miernie.

ZAKOŃCZENIE

Aktywny wypoczynek odgrywa rolę nie tylko w kształtowaniu przestrzeni publicznej, wyrażającej się w materialnej obecności zespołu lub założenia sportowo-rekreacyjnego w strukturze miasta, ale wkroczył również do modelu zdrowego życia. Współczesne miasta charakteryzują się bardzo dobrze rozwiniętą funkcją rekreacyjną. W założeniach planistycznych utrzymuje się w dalszym ciągu konieczność istnienia

w przestrzeni miasta terenów niezabudowanych, zielonych, które mogą być wykorzystywane jako obszary spontanicznej rekreacji. Z drugiej strony w miastach powstają obiekty o wyspecjalizowanej funkcji rekreacyjnej, które są odpowiedzią na zgłaszany popyt mieszkańców miast. W niniejszym opracowaniu założono, że strona podażowa usług turystycznych jest wynikiem mechanizmów wolnorynkowych, w związku z tym skoncentrowano się na stronie popytowej, czyli próbowano odpowiedzieć na pytanie „czy jest realne zapotrzebowanie na usługi rekreacyjne w mieście?”.

Młodzież akademicka tworzy (ze względu na wiek) w miarę homogeniczną grupę społeczno-demograficzną, wyselekcjonowaną i postrzeganą jako awangarda każdego społeczeństwa (Kamińska, 2009). Wydaje się, że badana zbiorowość powinna charakteryzować się zdefiniowanymi potrzebami rekreacyjnymi, prezentując określone postawy oraz zachowania na rynku. Jednocześnie jako środowisko opiniotwórcze wpływa na kształtowanie przeszłych wzorców społecznych w zakresie form i częstotliwości zajęć wolnoczasowych (Gołębski, Hołderna-Mielcarek, Niezgoda, Szmatuła, 2002). Przeprowadzone badania pokazały, że nie tylko czynnik ekonomiczny leży u podstaw braku bądź też niewielkiej aktywności turystycznej studentów, ale przede wszystkim iluzoryczny brak czasu. Analizując współczesne tendencje wykorzystywania wolnego czasu, można sformułować tezę, że jeśli „sport środowiskowy” nie zaoferuje nowej, atrakcyjnej formy oraz dopasowanej do aktualnie panujących trendów powszechnie dostępnej infrastruktury, proces braku zainteresowania dzisiaj aktywną rekreacją młodych ludzi, a w przyszłości dorosłych, będzie się pogłębiał (Ujma-Wąsowicz, 2007).

Literatura

References

- Alejsiak, W. (2007). Inhibitory aktywności turystycznej. Teoretyczne i metodologiczne aspekty studiów nad ograniczeniami i barierami uczestnictwa w wyjazdach wypoczynkowych, *Folia Turistica*, 18, 59–87.
- Bergier, J. (2012). Aktywność fizyczna społeczeństwa – współczesny problem (przegląd badań), *Człowiek i Zdrowie*, 6(1).
- Czerepniak-Walczak, M. (2007). Od próżniaczenia do zniewolenia – w poszukiwaniu dyskursów czasu wolnego. W: E. Marynowicz-Hetka (red.). *Pedagogika społeczna*, t. II. Warszawa: PWN.
- Delekta, A. (2013). *Determinanty aktywności i destynacji turystycznych studentów dużego i małego ośrodka akademickiego*. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego.
- Delekta, A. (2014). Społeczne determinanty aktywności turystycznej studentów krakowskiego ośrodka akademickiego, *Humanities and Social Sciences*, 19(21), 25–35.
- Godek, Ł., Brożyna, M., Śliż, M. (2014). Aktywność turystyczna studentów I roku turystyki i rekreacji w Wydziale Wychowania Fizycznego Uniwersytetu Rzeszowskiego. *Turystyka i Rekreacja*, 11(2), 82–86.
- Gołębski, G., Hołderna-Mielcarek, B., Niezgoda, A., Szmatuła, P. (2002). Model zachowań turystycznych w czasie wolnym polskiej młodzieży studiującej. *Problemy turystyki*, 1–2, 69–85.
- Kamińska, J. (2009). Model wypoczynku wakacyjnego studentów Kielecczyny i jego determinanty. *Handel Wewnętrzny*, 11, 76–86.
- Latośńska, J., Ludwicka, D. (2010). Aktywność turystyczna młodzieży akademickiej na przykładzie wyższych uczelni w Łodzi. *Turyzm*, 1, 21–28.
- Lubowiecki-Vikuk, A.P., Paczyńska-Jędrycka, M. (2010). *Współczesne tendencje w rozwoju form rekreacyjnych i turystycznych*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

- Lubowiecki-Vikuk, A.P., Podgórski, Z. (2013). Zachowania i preferencje turystyczne młodzieży akademickiej. W: R. Pawlusiński (red.). *Współczesne uwarunkowania i problemy rozwoju turystyki*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, 149–158.
- Maksymiuk, G., (2005). Rozwój terenów rekreacyjnych – wspomaganie czy ograniczenie w przyrodniczej rewitalizacji miast. *Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych Oddziału Lubelskiego PAN*, 1, 149–156.
- Młodzi w internecie* (2015, 12 grudnia). Dziennik Zachodni. Pozyskano z [http://www.dziennikzachodni.pl/arttykul/4509763,młodzi-w-internecie-ponad-polowa-rodzicownie-wie-co-robia-tam-ich-dzieci,1,id,t,sa.html](http://www.dziennikzachodni.pl/arttykul/4509763,mlodzi-w-internecie-ponad-polowa-rodzicownie-wie-co-robia-tam-ich-dzieci,1,id,t,sa.html)
- Mróz, F., Rettinger, R. (2015). Turystyka aktywna a spędzanie czasu wolnego przez studentów kierunku „Turystyka i rekreacja” wybranych szkół wyższych w Małopolsce. W: A. Stasiak, J. Śledzińska, B. Włodarczyk B., (red.). *Wczoraj, dziś i jutro turystyki aktywnej i specjalistycznej*. Warszawa, 373–386.
- Stangel, M., (2013). *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Ujma-Wąsowicz, K. (2007). Otwarte tereny aktywnej rekreacji na obszarach zurbanizowanych. Cele i kierunki rozwoju. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 104(1A), 169–174.
- Young Europeans: A survey among Young people aged between 15 and 30 in the European Union-Analytical Report* (2007) (2016, 21 stycznia). Flash Eurobarometr, 202. Pozyskano z http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_202_en.pdf
- Zaniewska, K. (2012). Kultura czasu wolnego młodzieży akademickiej średniego miasta. *Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych*, 3, 123–144.
- Zielińska, M. (2011). Teoretyczne i metodologiczne problemy badania czasu wolnego – co, jak i po co badać. W: E. Narkiewicz-Niedbalec, M. Zielińska (red.). *Młdzież w czasie wolnym. Między przyjemnością a obowiązkiem*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, 5–6.

Renata Rettinger, doktor, adiunkt w Zakładzie Turystyki i Badań Regionalnych Instytutu Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Autorka w swoich badaniach koncentruje się na problematyce rozwoju turystyki w regionie karaibskim. W problematyce badawczej przeważają tematy dotyczące wielkości i przestrzennego zróżnicowania zagospodarowania i ruchu turystycznego, a w szczególności kierunki rozwoju turystyki. W opracowaniach przewija się także tematyka enklaw turystycznych jako dominującej formy zagospodarowania turystycznego na Karaibach w kontekście rozwoju zrównoważonego i turystyki pro-poor.

Renata Rettinger, Ph.D., an assistant professor at the Department of Tourism and Regional Research of the Institute of Geography at the Pedagogical University of Cracow. In her research, the author concentrates on the problems of tourism development in the Caribbean region. Her research is mostly concerned with issues of the size and spatial differentiation of tourist infrastructure and tourism volume itself, alongside the directions of tourism development. The research topics also include the issue of tourist enclaves as a dominating form of tourist infrastructure in Caribbean in the light of sustainable development and pro-poor tourism.

Franciszek Mróz, doktor, geograf społeczno-ekonomiczny, pracownik naukowo-dydaktyczny (adiunkt) w Zakładzie Turystyki i Badań Regionalnych Instytutu Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Wykładowca w Uniwersytecie Papieskim Jana Pawła II w Krakowie. Tytuł doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii otrzymał w 2006 roku na podstawie rozprawy doktorskiej nt. genezy i typologii sanktuariów Pańskich w Polsce, przygotowanej pod kierunkiem prof. dr. hab. Antoniego Jackowskiego w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ. Konsultor w Radzie ds. Migracji, Turystyki i Pielgrzymek Konferencji Episkopatu Polski. Członek Archicofradia Universal del Apóstol Santiago. Instruktor Krajoznawstwa Polski. Członek zespołu konsultacyjnego ds. przygotowania planu działań na rzecz rozwoju turystyki religijnej w Krakowie do roku 2020 powołanego przez prezydenta miasta Krakowa. Obecnie jego zainteresowania badawcze koncentrują się m.in. wokół zagadnień związanych z pielgrzymowaniem, turystyką religijną i turystyką

kulturową w Polsce, genezą i funkcjonowaniem ośrodków pielgrzymkowych w Europie, a także europejskimi szlakami kulturowymi, ze szczególnym uwzględnieniem Camino de Santiago – Drogi św. Jakuba. Jest autorem ponad 90 publikacji naukowych i ponad 40 publikacji popularnonaukowych z tego zakresu, a także redaktorem 11 prac zbiorowych.

Franciszek Mróz, Ph.D., an assistant professor at the Department of Tourism and Regional Research of the Institute of Geography at the Pedagogical University of Cracow. Lecturer at the Pontifical University of John Paul II in Cracow. In 2006 he received his Ph.D. in Earth Science in the fields of geography based on a doctoral dissertation entitled *Origins and Typology of Sanctuaries in Poland*, written under the supervision of Professor Antoni Jackowski, Ph.D., of the Institute of Geography and Spatial Management at the Jagiellonian University. He is a consultant in the Migration, Tourism and Pilgrimage Council of the Polish Episcopal Conference, member of Archicofradia Universal del Apóstol Santiago, instructor of Polish cultural and regional studies. He is also a member of the consulting team for the preparation of the Action Plan for the development of religious tourism in Cracow until 2020, nominated by the Mayor of Cracow. His present research interests are concentrated on, for example, issues related to pilgrimages, religious and cultural tourism in Poland, origins and functioning of pilgrimage centres in Europe, and European cultural routes, especially *Camino de Santiago* – the Way of St. James. He is the author of more than 90 publications and more than 40 popular science publications in this field, as well as an editor of 11 collaborative publications.

Adres/Address:

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
Zakład Turystyki i Badań Regionalnych
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, Polska
e-mail: rettinger@onet.eu (Renata Rettinger)
e-mail: fmroz@up.krakow.pl (Franciszek Mróz)

BOŻENA WÓJTOWICZ

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska • Pedagogical University of Cracow, Poland

Międzynarodowe uwarunkowania negatywnych konsekwencji ruchu turystycznego w Krakowie

International Determinants of the Negative Consequences of Tourism in Krakow

Streszczenie: Uprawianie turystyki ma zwykle wydźwięk pozytywny i rzadko kojarzy się z negatywnymi konsekwencjami. Podjęcie tematyki dysfunkcji turystycznych wynika z faktu, że współczesna turystyka coraz bardziej jest narażona na generowanie różnorodnych, negatywnych następstw społecznych. Celem badawczym niniejszej pracy było przedstawienie rodzaju dysfunkcji turystyki oraz międzynarodowych uwarunkowań negatywnych konsekwencji ruchu turystycznego w Krakowie. W empirycznej części dokonano analizy wielkości ruchu turystycznego oraz wskazano najczęstsze motywy przyjazdu turystów do Krakowa. Na podstawie przeprowadzonych badań sondażowych i wywiadów wyodrębniono trzy kategorie postaw mieszkańców wobec destrukcyjnych zachowań turystów.

Abstract: Leisure and tourism usually have a positive connotation and is rarely associated with negative consequences. Undertaking the subject of tourist dysfunction stems from the fact that contemporary tourism is increasingly prone to generating a variety of negative social consequences. The aim of the research was to show the type of dysfunction and international determinants of the negative consequences of tourist traffic in Krakow. In the empirical part of the paper the analysis of the size of tourist traffic was made through which common motivation of tourists arriving in Krakow was identified. On the basis of surveys and interviews, identified were three categories of attitudes of residents in respect to destructive behaviour of tourists.

Słowa kluczowe: dysfunkcje turystyczne; ruch turystyczny; motywy; postawy

Keywords: attitudes; motives; tourism; tourism dysfunctions

Otrzymano: 5 stycznia 2016

Received: 5 January 2016

Zaakceptowano: 14 lipca 2016

Accepted: 17 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Wójtowicz, B. (2016). Międzynarodowe uwarunkowania negatywnych konsekwencji ruchu turystycznego w Krakowie. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 174–186.

WSTĘP

Ośrodki miejskie od zawsze stanowiły cel podróży turystycznych. Popularność odwiedzania miast w ramach turystyki wzrosła znacząco od połowy XX wieku, wówczas też turystyka miejska przybrała rozmiary masowego zjawiska. Tradycyjne funkcje turystyki (religijna, poznawcza, wypoczynkowa itd.) współcześnie wzbogacone są o nowe formy, takie jak: rozrywkowa, biznesowa, handlowa, sportowa czy kongresowa (Kurek, 2007).

Specyfika dużego ośrodka turystycznego, jakim jest Kraków, sprawia, że pozytywnym funkcjom turystyki towarzyszą również negatywne zjawiska. Duża liczba turystów różnych narodowości sprzyja destrukcyjnym zachowaniom, jak: pijaństwo, udział w seksturystyce, agresywne zachowania pod wpływem środków odurzających itp. Na rozwój dysfunkcji turystycznych w Krakowie istotny wpływ ma przede wszystkim aspekt ekonomiczny – rozrywka jest tańsza niż w innych miastach europejskich (alkohol, prostytutka, narkotyki). Rozwojowi negatywnych form turystyki w Krakowie sprzyja również zjawisko *city break*¹, jest to także popularne miejsce spędzania przez obcokrajowców wieczorów kawalerskich.

Turyści, zwłaszcza młodszy, nie są zainteresowani realizacją funkcji poznawczej turystyki, wybierają rozrywkę. Dla Krakowa i innych dużych miast rozwój nowych form turystyki jest efektem kryzysu miast wysoko rozwiniętych.

PROBLEMATYKA I CEL BADAWCZY

Podjęcie tematyki dysfunkcji turystycznych wynika z faktu, że współczesna turystyka jest coraz bardziej narażona na generowanie różnorodnych, negatywnych następstw społecznych. Po epoce industrializacji, kultury masowej, nadszedł czas informatyzacji i „turystyfikacji” świata. Uprawianie turystyki jest obecnie dostępne dla każdego, coraz więcej państw, regionów i miejscowości przyjmuje turystów. Podróże turystyczne stanowią wciąż dominującą ilościowo formę turystyki, która jest związana z czasem wolnym (urlopami, wakacjami) (Przeclawski, 2004: 4). Sprawnemu przemieszczaniu się z miejsca na miejsce służą także liczne tanie linie lotnicze, oferujące promocyjne ceny za przelot.

Celem pracy było przedstawienie dysfunkcji turystyki w Krakowie oraz identyfikacja postaw mieszkańców w kontekście międzynarodowych uwarunkowań negatywnych konsekwencji ruchu turystycznego. W związku z tym w maju 2015 roku przeprowadzono badania sondażowe i wywiady ankietowe z 227 mieszkańcami Krakowa. Z uwagi na to, że turystyka to zjawisko wielowymiarowe, dynamiczne i masowe, rozważania objęły różne sfery życia.

W części empirycznej przedstawiono dynamikę ruchu turystycznego na podstawie danych statystycznych oraz wskazano najczęstsze motywy przyjazdu turystów do Krakowa w oparciu o badania prowadzone przez Małopolską Organizację Turystyczną oraz wywiady z 17 przewodnikami turystycznymi i trzema tancerkami go-go.

¹ Zjawisko związane z tzw. krótkotrwałym odpoczynkiem w mieście. Potocznie pojęcie to można utożsamiać z „wypadem do miasta”.

DYSFUNKCJE TURYSTYKI JAKO ZJAWISKO WSPÓŁCZESNEJ TURYSTYKI

Współczesna turystyka ma nie tylko pozytywne strony i pozytywny wpływ na człowieka, ma również swoje wady. Jej negatywne konsekwencje rozpatruje się w odniesieniu do takich sfer, jak: przyroda, kultura, gospodarka człowieka, społeczeństwo. Konieczność pogłębiania wiedzy na temat wszystkich skutków turystyki wynika z problemów, które pojawiają się wokół tego zjawiska. W rozważaniach na temat negatywnych konsekwencji ruchu turystycznego bierze się pod uwagę degradację środowiska, wzrost zachorowań na choroby, np. AIDS, oraz brak zainteresowania kulturą czy tradycją. Współczesny turysta kreuje swój wizerunek osoby znudzonej, skomercjalizowanej i niezainteresowanej miejscem, do którego przybywa (Łobożewicz, Bieńczyk, 2001: 73).

Dysfunkcje turystyki to niekorzystne zjawiska, które towarzyszą rozwojowi współczesnej turystyki. Podobnie jak eufunkcje, mają one zróżnicowany charakter. Najczęściej definiuje się je jako destrukcyjny wpływ turystów na życie i kulturę ludności mieszkającej w miejscowościach i na terenach atrakcyjnych turystycznie. W poszukiwaniu rozrywki turyści przenoszą zwyczaje, nawyki i zachowania, które są niejednokrotnie sprzeczne z wartościami i normami mieszkańców dużych miast turystycznych. Obserwujemy w ostatnich latach masowe przyjazdy turystów do „modnych” miast, co może skutkować przekroczeniem norm pojemności, chłonności i przepustowości. Stały rozwój ruchu turystycznego przynosi negatywne konsekwencje dla środowiska społecznego (Kurek, 2007).

Inną kwestią związaną z negatywnym oddziaływaniem turystyki są ryzykowne zachowania turystów. Nadużywanie alkoholu, ograniczenie godzin snu, przebywanie w miejscach rozrywki „do białego rana” nie sprzyja realizacji funkcji wypoczynkowej turystyki, a wręcz przeciwnie, może prowadzić do wyczerpania. Dysfunkcyjne jest również powierzchowne zainteresowanie turystów wycieczkami poznawczymi oraz unikanie wysiłku fizycznego.

Jak zauważył K. Przeclawski: „W czasie wyjazdów turystycznych upowszechniają się nader często postawy lekceważenia norm współżycia społecznego, aż do postaw przestępczych włącznie. Zaśmiecanie terenu, dewastacja obiektów kulturowych, niezgodne z przepisami zachowania, szczególnie późną porą, hałas – to jedne z przykładów” takich zachowań (2004: 17). Wśród dysfunkcji współczesnej turystyki coraz częściej występuje tzw. turystyka prostytutyczna. W jej ramach organizowane są wyjazdy, których celem jest zapewnienie turystom kontaktów hetero- i homoseksualnych.

Do negatywnych konsekwencji społecznych i kulturowych turystyki należą m.in:

- akulturacja – przejmowanie obyczajów i wzorców zachowań od przyjezdnych,
- komercjalizacja kultury regionalnej i jej zanik,
- kosmopolityzm form architektonicznych, zmiana pojęcia turystów o rdzennej kulturze regionu,
- niszczenie struktur społecznych – rozbijanie wspólnot lokalnych,
- wzrost postaw konsumpcyjnych miejscowej ludności,
- pogorszenie jakości życia lokalnych mieszkańców – wzrost zjawisk patologicznych (np. seksturystyka),

- niszczenie obiektów zabytkowych, wykopalisk archeologicznych, zbiorów muzealnych itp. (Gaworecki, 1997; Alejziak, 2000).

Negatywne oddziaływanie społeczne turystyki powoduje wiele niekorzystnych zmian w lokalnym środowisku terenów turystycznych. Ich przejawem są: frustracje mieszkańców w związku z obserwacją bogatszych turystów, którzy nie liczą się z wydatkami; ograniczenie autonomii miejscowej ludności w podejmowaniu decyzji w sprawach lokalnych, ponieważ wszystko jest podporządkowane turystom i ich wymaganiom; zmiany w stylu życia miejscowej ludności, liczne zachowania patologiczne (alkoholizm, narkomania, prostytutka, złodziejstwo); choroby o charakterze epidemicznym (np. cholera, ospa, tyfus); zachowania turystów sprzeczne z lokalnymi zwyczajami; zubożenie środowiska architektonicznego miejscowości turystycznych (Łobożewicz, Bieńczyk, 2001: 75).

Negatywne oddziaływanie społeczne turystyki ma również swoje odzwierciedlenie w kontaktach międzyludzkich. W relacji pomiędzy turystami a lokalną społecznością nie ma wzajemnego zrozumienia, co przekłada się na wzrost niechęci mieszkańców miejscowości turystycznych do przyjezdnych. Dysfunkcje turystyki to konsekwencje, które mogą prowadzić do przerwania ciągłości strukturalnego systemu społecznego. Dysfunkcje turystyczne to wszystkie negatywne (nieodwracalne) konsekwencje zachowania turystów lub negatywne (nieodwracalne) konsekwencje turystyki w ogóle (Anszpanger, 2013).

RUCH TURYSTYCZNY W KRAKOWIE

Miasta to najważniejsze destynacje turystyczne, które przyciągają podróżnych różnorodnością, aktywnością, zmiennością, obietnicą doznań, osiągnięć i możliwości. Miasta w wyjątkowy sposób koncentrują w sobie zasoby kultury i historii, przez co stają się ważnym miejscem ich poznawania (Strategia rozwoju..., 2014). Dla Krakowa i innych dużych miast rozwój nowych form turystyki jest efektem kryzysu miast wysoko rozwiniętych. Turystyka jest postrzegana jako katalizator rewitalizacji i czynnik stymulujący rozwój społeczno-gospodarczy. Dodatkową determinantą są zmiany zachodzące w społecznym modelu wartości i konsumpcji. Więcej potrzeb konsumpcyjnych stymuluje popyt na usługi rozrywkowe i rekreacyjne. Rozrywka jest jednym z ważniejszych elementów współczesnego oblicza turystyki miejskiej (Żabińska, 2012: 7).

Struktura i wielkość ruchu turystycznego zależy przede wszystkim od atrakcyjności turystycznej miasta. W jej skład wchodzi wiele elementów oraz czynników wewnętrznych i zewnętrznych (Sala, 2012: 29). Wysoki potencjał intelektualny, gospodarczy i rozrywkowy sprawia, że Kraków odgrywa ważną rolę w rozwoju regionalnym. Wśród miast europejskich zajmuje on jedną ze znaczących pozycji pod względem atrakcyjności po Barcelonie, Florencji, Paryżu, Pradze, Rzymie czy Wenecji. To powoduje, iż miasto jest coraz liczniej odwiedzane nie tylko przez turystów krajowych, ale także przez zagranicznych.

Analiza danych w tab. 1 wskazuje, że do Krakowa przyjeżdża coraz więcej turystów. Z roku na rok zwiększa się liczba turystów krajowych i zagranicznych. W roku 2010 do Krakowa przyjechało ponad 6 mln turystów krajowych, a w roku 2014 było ich

o ponad 1,2 mln więcej. Liczba turystów zagranicznych wzrosła w tym samym okresie o ponad 550 tys. Jak wskazują prognozy, w 2015 roku liczba turystów odwiedzających Kraków przekroczy 10 mln.

Tab. 1. Liczba turystów w Krakowie w latach 2010–2014

Lata	2010	2011	2012	2013	2014
Turyści ogółem	8 150 000	8 600 000	8 950 000	9 250 000	9 900 000
Turyści krajowi	6 050 000	6 450 000	6 600 000	6 700 000	7 250 000
Turyści zagraniczni	2 100 000	2 150 000	2 350 000	2 550 000	2 650 000

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Małopolskiej Organizacji Turystycznej (Borkowski i in., 2014: 40)

Ponieważ miasto stało się popularnym miejscem spędzania weekendów i celem podróży jednodniowych, przedstawiono również liczbę odwiedzających, którzy przyjechali tylko na jeden dzień. Ma to związek ze zmianą preferencji turystów, którzy coraz częściej wybierają weekendową turystykę rozrywkową.

Tab. 2. Liczba osób odwiedzających Kraków na jeden dzień w latach 2010–2014

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014
Odwiedzający ogółem	2 100 000	2 050 000	2 050 000	2 000 000	2 300 000
Odwiedzający krajowi	2 000 000	1 950 000	1 950 000	1 900 000	2 150 000
Odwiedzający zagraniczni	100 000	100 000	100 000	100 000	150 000

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Małopolskiej Organizacji Turystycznej (Borkowski i in., 2014: 42)

Dane przedstawione w tab. 2 wskazują, że w roku 2014 nastąpił znaczny wzrost liczby odwiedzających. Liczba jednodniowych pobytów turystów zagranicznych wzrosła o 50 tys. w stosunku do lat 2010–2013. Podobnie było w przypadku turystów krajowych – w 2014 roku odwiedziło Kraków na jeden dzień 2,15 mln osób, czyli o 150 tys. więcej w stosunku do roku 2010. Zauważalna jest stała tendencja wzrostowa, zarówno wśród odwiedzających krajowych, jak i zagranicznych.

DESTYNACJE EMISJI RUCHU TURYSTYCZNEGO KRAKOWA

Z punktu widzenia problematyki artykułu istotne jest przedstawienie struktury udziału turystów zagranicznych z wybranych państw w ruchu turystycznym Krakowa. Od kilku lat wiodące miejsce pod względem struktury udziału turystów zagranicznych przybywających do Krakowa zajmowała Wielka Brytania. W ostatnich trzech latach zauważalna jest tendencja spadkowa, jeśli chodzi o przyjazdy Anglików do miasta. Podobnie szczególnie widoczna jest ta tendencja w latach 2010–2014 w przypadku Rosji, co może wynikać z udziału tego państwa w konflikcie na Ukrainie. Sukcesywnie natomiast wzrasta udział turystów z Niemiec, Hiszpanii, Włoch, Holandii i Ukrainy w ruchu turystycznym Krakowa (tab. 3).

Tab 3. Struktura udziału turystów zagranicznych z wybranych państw w ruchu turystycznym Krakowa w latach 2010–2014 (%)

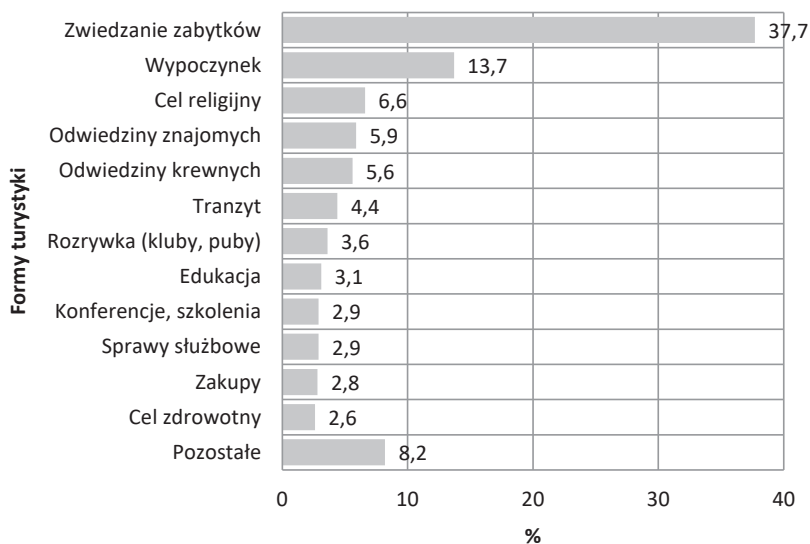
Państwo	2010	2011	2012	2013	2014
Wielka Brytania	26,17	20,00	23,0	20,0	17,0
Niemcy	11,22	12,60	13,0	13,8	16,5
Hiszpania	6,30	10,50	8,5	9,3	10,8
Włochy	9,08	9,50	9,40	9,1	10,2
Francja	8,32	7,50	9,0	8,4	7,1
Ukraina	3,03	2,80	1,8	1,4	4,5
USA	5,17	5,30	4,2	4,5	4,3
Irlandia	3,85	4,30	4,7	3,6	3,9
Rosja	3,03	4,90	5,9	6,7	2,9
Holandia	1,39	1,00	0,3	1,6	2,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Małopolskiej Organizacji Turystycznej (Borkowski i in., 2014: 47)

Charakteryzując ruch turystyczny w Krakowie, należy wspomnieć też o celach przyjazdu turystów do tego miasta i związanych z nimi dominującymi formami turystyki.

Pierwsze miejsce zajmuje turystyka poznawcza, związana przede wszystkim ze zwiedzaniem zabytków i innych miejsc, będących elementami dziedzictwa kulturowego (37,7% badanych). Ta forma turystyki jest najważniejsza dla Krakowa (ryc. 1). Poza tym turyści o motywacji poznawczej korzystają również z innych form (np. instytucji kulturowych).

Ryc. 1. Główne cele przyjazdu turystów zagranicznych do Krakowa w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie Małopolskiej Organizacji Turystycznej (Borkowski i in., 2014)

Drugą formą o podstawowym znaczeniu jest dla Krakowa turystyka wypoczynkowa (13,7%), w tym zwłaszcza bierne formy aktywności (spacery po mieście, przebywanie w kawiarniach, restauracjach). Bardziej aktywne formy wypoczynku (sport i rekreacja) mają dla turystów dużo mniejsze znaczenie podczas pobytu w mieście. Za rodzaj turystyki wypoczynkowej można uznać turystykę rozrywkową (3,6%), m.in. wizyty w klubach, pubach, dyskotekach, w kinie itp. Ta forma ma obecnie duże znaczenie, jeśli chodzi o zainteresowania turystów przyjeżdżających do Krakowa, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Turystyka poznawcza oraz wypoczynkowa zazwyczaj występują łącznie i uzupełniają się wzajemnie (Kwilecki, 2013).

Turystyka religijna nie należy do typowych form turystyki miejskiej, w Krakowie odgrywa jednak dużą rolę (6,6%). Zasoby miasta w tym względzie nadają mu status ośrodka o znaczeniu międzynarodowym. Stosunkowo ważnymi formami okazują się turystyka sentymentalna oraz typu VFR, związana ze spotkaniami z przyjaciółmi i członkami rodziny (5,9% i 5,6%). Sprzyja temu z pewnością wielkość ośrodka miejskiego oraz status „duchowej stolicy Polski”. Nie bez znaczenia jest także fakt, że Kraków ma dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową oraz turystyczną, sprzyjającą organizacji spotkań towarzyskich i rodzinnych (Chmielecki, 2014).

Dobrze rozwinięta infrastruktura zachęca także do turystyki tranzytowej (4,4%), występującej przy okazji podróży do innych ośrodków turystycznych, zwłaszcza położonych w górach, na południe od Krakowa, jak również do miejsc słabo dostępnych i zagospodarowanych. Poza wycieczkami szkolnymi, przyjeżdżającymi do Krakowa w ramach programu nauczania, cele edukacyjne stawia sobie stosunkowo niewielka liczba odwiedzających, stąd turystyka edukacyjna (3,1%) należy obecnie do mniej popularnych form turystyki w Krakowie. Osoby podróżujące w celach biznesowych to ważna grupa wśród odwiedzających miasto ze względu na duży potencjał ekonomiczny tej formy turystyki (2,9%). Najbardziej interesująca z punktu widzenia miasta jest turystyka konferencyjna (2,9%), która jednak obecnie ma mniejsze znaczenie w porównaniu do podstawowych form turystyki w Krakowie.

O upodobaniach turystów odwiedzających Kraków autorka dowiedziała się również z wywiadu z 17 krakowskimi przewodnikami, obsługującymi grupy turystów zagranicznych. Jak wynika z ich wypowiedzi, forma poznawcza turystyki nie jest najważniejsza, jej miejsce zajęła funkcja rozrywkowa. Wynik Małopolskiej Organizacji Turystycznej (40%) odbiega znacząco od danych zebranych w trakcie wywiadu. Rozmówcy wskazali, że istnieje zależność między formą spędzania wolnego czasu w Krakowie a wiekiem turystów. Im młodsi przyjeżdżający, tym większe prawdopodobieństwo, że nie będą zainteresowani zwiedzaniem miejsc historycznych, muzeów itp. Zdaniem przewodników turyści w wieku 20–40 lat najczęściej decydują się na aktywność sportową. Od organizatorów wymagają zapewnienia im rozrywki na strzelnicach, gokartach, quadach, zorbingu, off-roadzie, paintballu. Wieczorem natomiast preferują tzw. pub crawl, wizyty w lokalach oferujących oil wrestling, striptizerki itp. Coraz większą popularnością cieszą się party busy, w których bawią się mężczyźni na wieczorach kawalerskich (na podstawie wywiadów z przewodnikami).

NEGATYWNE ASPEKTY RUCHU TURYSTYCZNEGO W KRAKOWIE

W ostatnich latach Kraków odwiedziła bardzo duża liczba turystów z Wielkiej Brytanii. Pomimo że w 2014 roku odsetek Brytyjczyków wśród krakowskich turystów był nieco niższy, to jednak rynek przyjazdów z Wielkiej Brytanii jest nadal najwyższy (tab. 3). Właśnie turyści brytyjscy cieszą się szczególnie negatywną opinią. „Hałasują, biegają w dziwnych strojach, a czasami też nago, są pijani i zachowują się głośno” – to główne zastrzeżenia do odwiedzających miasto Brytyjczyków.

Problemem krakowskiej turystyki jest tzw. turystyka alkoholowa. Obcokrajowcy, zwłaszcza młodzi, postrzegają Kraków jako miejsce, gdzie można tanio napić się alkoholu. Pijaństwo turystów odnotowano również w statystykach policyjnych izb wytrzeźwień, gdzie coraz częściej trafiają turyści z zagranicy, głównie Anglicy. Postrzeganiu przez nich Krakowa jako miejsca, gdzie „picie jest tanie”, sprzyjają otwarte do późnych godzin nocnych kluby oraz coraz większa liczba (niespotykana w innych miastach) całodobowych sklepów z napojami alkoholowymi. W przypadku Anglików (bo zwłaszcza oni wyrabiają sobie negatywną opinię wśród mieszkańców Krakowa), całodobowy dostęp do alkoholu jest odskocznią od zasad panujących w Wielkiej Brytanii, gdzie napoje alkoholowe można zakupić w barach i sklepach tylko do godziny 23. W Krakowie pijaństwo turystów nasila się również z powodu braku stanowczej interwencji służb mundurowych. Strażnicy miejscy i policja niechętnie reagują na alkoholowe ekscesy obcokrajowców, co wynika też z nieznamomości języka angielskiego.

Rozwojowi negatywnych form turystyki w Krakowie sprzyja również zjawisko *city break*. Kraków jest popularnym miejscem spędzania przez obcokrajowców wieczorów kawalerskich. Zakłócenia bezpieczeństwa i porządku mają miejsce nie tylko na ulicach miasta, ale i w klubach nocnych czy barach. Awanturom wszczynanym przez turystów, głośnemu zachowaniu, alkoholizmowi i agresji może przeciwdziałać wyrównujący się na rynku krakowskim stosunek ceny świadczonych usług do ich jakości. Ta zależność daje szansę na zmniejszenie się liczby takich turystów, którzy szukają możliwości multiplikacji swoich pieniędzy w tanich destynacjach w ramach znanego w obsłudze ruchu turystycznego efektu kaskadowego (Hawrot, 2015).

Obok wszechobecnego alkoholu w Krakowie intensywnie rozwija się tzw. *clubbing*. W centrum miasta działają kluby, oferujące nie tylko alkohol, ale i usługi seksualne. Na ulicach przylegających do Rynku Głównego zlokalizowane są najpopularniejsze punkty rozrywkowe – kluby Gorączka, Afera i Cień. *Clubbing* to stosunkowo nowa forma turystyki miejskiej, sprzyjająca dysfunkcjom rozwoju ruchu turystycznego. Co wieczór na krakowskim Rynku Głównym pojawiają się całe grupy polskich turystów i obcokrajowców, które przemierzają kluby w poszukiwaniu zabawy, kontaktów z płcią przeciwną i przygodnego seksu. W jednym klubie piją piwo, chwilę potańczą, a po jakimś czasie zmieniają lokal. Niektórzy stali bywalcy krakowskich klubów co noc urządzają swego rodzaju wyprawę po tego typu lokalach.

W opinii turystów *clubbing* to „zabawa do utraty tchu, szaleństwo, a jednocześnie odpoczynek, który jest oderwaniem się od szarej codzienności. Na swój sposób to rodzaj relaksu, chociaż relaks kojarzy się raczej ze spokojem, odpoczynkiem, wyciszeniem, czyli przeciwieństwem gorących, rytmicznych nocy. Wytchnienie, odrealnienie,

nocne szaleństwo – to wciąga, ale nie wszystkich. – tak naprawdę chodzi o lans. Bananowa młodzież, która opływa we wszystko, a przy tym nie ma żadnych zainteresowań i sposobów na spędzanie wolnego czasu, wieczory spędza w nocnych klubach z alkoholem, dragami i seksem” (Pik, 2009: 18–19).

Nocne życie Krakowa, o ile zapewnia sporą dozę rozrywki, o tyle stanowi zagrożenie dla młodego człowieka. Można zaryzykować stwierdzenie, że rozrywkowa strona Krakowa to epicentrum dysfunkcji turystyki. W klubach, zwłaszcza tych popularnych, mamy do czynienia z multikulturowością. Polscy studenci, Anglicy świętujący wieczór kawalerski, Włosi, Holendrzy, Niemcy, wszyscy szukają dobrej zabawy z alkoholem. Z patologicznymi zachowaniami turystów w Krakowie muszą poradzić sobie również przewodnicy i organizatorzy wycieczek, którzy poniekąd sprawują nad nimi opiekę podczas pobytu (jeśli przyjazd ma charakter zorganizowany, a nie indywidualny).

W celu poznania upodobań zagranicznych turystów przeprowadzono wywiady z krakowskimi przewodnikami. Na podstawie ich spostrzeżeń można wnioskować, że nasilenie negatywnych zjawisk związanych z uprawianiem turystyki miejskiej ma charakter sezonowy, ponieważ „najwięcej grup jest pomiędzy marcem a czerwcem, potem następuje niewielki spadek, i znów wzrost od września do połowy listopada”. W grudniu i styczniu turystów zagranicznych jest zwykle dużo mniej, ich liczba zwiększa się natomiast od lutego. Turyści, zwłaszcza młodszy, nie są zainteresowani realizacją funkcji poznawczej turystyki. Stawiają na zabawę i rozrywkę, a nierzadko do Polski przylatują już w stanie nietrzeźwym. Niektóre grupy – zdaniem przewodników – zaczynają pić już w samolocie. Im większa grupa, tym większe stwarza problemy. Hałaśliwe zachowanie, wygłupy, awantury wynikają w tym przypadku z tzw. rozproszonej odpowiedzialności (Pik, 2009: 18–19).

W większej grupie turyści są pewniejsi siebie. Jak wynika z obserwacji jednego z rozmówców, alkoholizowanie się jest najczęstszym problemem wśród zagranicznych grup turystów. Zdarza się, że uczestnicy wycieczki są nietrzeźwi już przed przyjazdem do hotelu. Spożywaniu napojów alkoholowych sprzyja wynajmowanie limuzyn, party busów, gdzie serwowane są drinki. Party bus to pojazd przystosowany do „imprez na kółkach”. We wnętrzu, stylizowanym na wystrój klubowy, znajduje się miejsce dla 30 osób, bar, a nawet miejsce do tańca na rurze. Autobus często jest wynajmowany przez turystów, którzy przyjeżdżają do Krakowa, aby świętować wieczór kawalerski. Nierzadko pojazd odbiera klientów już z lotniska Balice.

Krakowska seksturystyka to liczne kluby nocne, w których półnagie lub nagie kobiety cieszą oko zagranicznych turystów. Coraz szybciej rozwija się seksturystyka jako forma pseudoturystyki (rozpatrujemy seksturystykę z pejoratywnego punktu widzenia), która ma związek z clubbingiem, alkoholizmem i zażywaniem narkotyków. Rozwojowi seksturystyki sprzyja duża liczba nocnych klubów czy klubów go-go, oferujących swoim klientom odpłatne towarzystwo kobiet.

Nocne kluby zlokalizowane w ścisłym centrum miasta, przy ulicach odchodzących od Rynku Głównego, wzbudzają protesty mieszkańców. Mimo że w mieście nie ma oficjalnych dzielnic „czerwonych latarni”, takich jak w Amsterdamie czy Pradze, jednak Kraków stał się ulubionym miejscem zagranicznych wypadów Irlandczyków i Brytyjczyków. Tanie bilety lotnicze spowodowały, że do Krakowa tylko na weekendy trafiają

setki zagranicznych turystów, którzy przyjechali tutaj tylko w jednym celu: dobrze się zabawić. Według angielskiego magazynu „Which” Kraków jest najlepszym miastem turystycznym Europy. O ile dla władz może być to powód do dumy, o tyle dla mieszkańców oznacza to, że miasto stało się europejską stolicą rozrywki (seksoturystyki) i destrukcyjnych zachowań.

POSTAWY MIESZKAŃCÓW KRAKOWA WOBEC NEGATYWNYCH KONSEKWENCJI RUCHU TURYSTYCZNEGO W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ

W ostatnich latach, jak wykazały badania diagnostyczne, więcej jest negatywnych postaw wśród mieszkańców (37,3%) w stosunku do krajowych i zagranicznych turystów. Blisko 32,3% respondentów zauważyło słabe zainteresowanie odwiedzających ofertą turystyczną miasta, związaną z obszarami poza centrum. Zdaniem mieszkańców zbyt duży odsetek turystów wskazuje Rynek, Wawel i Kazimierz jako atrakcje turystyczne. Badani dostrzegli, że w ostatnich latach rozwija się dynamicznie turystyka rozrywkowa (23,9%) kosztem turystyki poznawczej i kulturowej, ze szkodą dla miasta i mieszkańców. Wśród destrukcyjnych zachowań na pierwszym miejscu respondenci wskazali pijaństwo, następnie agresywne zachowania pod wpływem środków odurzających i udział w seksaturystyce. Dysfunkcjom turystycznym w Krakowie ich zdaniem sprzyja przede wszystkim aspekt ekonomiczny (43,9%) – rozrywka jest tańsza niż w innych miastach europejskich (alkohol, prostytutka, narkotyki). Rozwojowi negatywnych form turystyki w Krakowie sprzyja również zjawisko *city break* (27,9%).

Najistotniejszymi czynnikami dysfunkcji turystyki w Krakowie zdaniem ankietowanych są:

- wiele tanich połączeń lotniczych Krakowa z innymi dużymi miastami w Europie (23,5%),
- rozwój społeczeństwa konsumpcyjnego (21,3%),
- popularność Krakowa wśród europejskich turystów, zwłaszcza w grupie wiekowej 20–40 lat (18 %),
- rozwój internetu (14%),
- przemiany w trybie życia społeczeństw dzięki wyższym dochodom (13,9%),
- kupowanie ofert pakietowych (np. weekend w Krakowie itp.) (9,3%).

Na podstawie badań autorka wyodrębniła trzy kategorie postaw, które nawiązują do ogólnie przyjętych kryteriów (Doxey, 1973; Butler, 1980; Mathieson, Wall, 1982; Przeclawski, 2004; Kozak, 2009; Pike, 2011) i wyróżniają cechy postaw mieszkańców jako: negatywne, obojętne i pozytywne. Autorka określiła je nazwą (mianem) „nieprzychylni patologiom społecznym”, „obojętni wobec negatywnych zachowań” „przychylni różnym zachowaniom negatywnym”.

W tab. 4 przedstawiono skalę ich występowania, cechy oraz konsekwencje dla dalszego rozwoju dysfunkcji turystycznych w Krakowie.

Badania wykazały, że takie cechy, jak przyjazne miasto, gościnność, wyrozumiałość czy życzliwość wobec turystów, nie zawsze towarzyszą osobom mającym kontakt z przyjeżdżającymi do Krakowa. Średnio co trzeci badany przyznał, że turyści z Wielkiej

Brytanii i Irlandii wywołują irytację stałych mieszkańców i są niekiedy dla nich uciążliwi. Blisko 40% badanych jest przeciwnego zadania, prezentując przyjazne nastawienie wobec przyjeżdżających. Ponad jedna czwarta respondentów przyznała się do braku zainteresowania rozwojem dysfunkcji turystycznych, nie wykazując żadnego zaangażowania emocjonalnego ani też chęci przeciwdziałania destruktywnym zachowaniom turystów.

Tab. 4. Postawy mieszkańców Krakowa wobec turystów

Cechy	Postawy		
	negatywne	obojętne	pozytywne
Nazwa	Nieprzychylni patologiom społecznym	Obojętni wobec negatywnych zachowań	Aprobują negatywne zachowania
Skala występowania	33,3%	26,8%	39,9%
Cechy	Osoby nieprzyjaźnie nastawione do turystów przyjeżdżających w celach pseudorozrywkowych	Wykazują małe zainteresowanie sprawami mieszkańców Starego Miasta, a rozwój negatywnych zachowań związanych z turystyką rozrywkową nie wzbudza w nich większych emocji	Postawa przychylności i akceptacji, zaangażowanie emocjonalne we wspólną zabawę wśród osób młodych (20–40 lat)
Konsekwencje	Nieprzychylnie nastawienie może się przenosić na innych mieszkańców miasta. Negatywne zachowania stają się obiektem dezaprobaty i w krańcowych przypadkach mogą celowo szkodzić turystom poprzez ich obrażanie, agresję	Nie szkodzą, ale też nie przeciwdziałają negatywnym zachowaniom	Osoby te są świadome pozytywnego oddziaływania turystyki rozrywkowej na rozwój lokalny miasta i wspierają działania innych podmiotów w zakresie powstawania nowych klubów, pubów

Źródło: opracowanie własne

Wyodrębnione kategorie przedstawiają bardzo ogólny podział, który nie uwzględnia intensywności postaw ani ich zmian w czasie. Struktura tych grup może zmieniać się w czasie, gdyż pod wpływem pozytywnych czynników (zwłaszcza ekonomicznych i coraz bardziej widocznych korzyści dla mieszkańców, jak dochody z turystyki zagranicznej, dynamiczny rozwój infrastruktury miasta itd.), a także negatywnych (duży napływ turystów, co wiąże się z kolejnymi zachowaniami patologicznymi) postawy mieszkańców Krakowa mogą ewoluować.

PODSUMOWANIE

Efekty społeczno-ekonomiczne rozwoju turystyki postrzegać można przez pryzmat korzystnych zmian w postaci: wzrostu dochodów z turystyki, wzrostu zatrudnienia, poprawy standardu życia społeczności odwiedzanych, poprawy i rozwoju

infrastruktury, rozwoju przedsiębiorczości itd. Należy być jednak świadomym występujących także niekorzystnych zjawisk towarzyszących rozwojowi turystyki i miejsc, w których rozwój ten następuje.

Dysfunkcje turystyki Krakowa dotyczą w szczególności zjawisk o charakterze społecznym i przestrzennym, a przejawiają się wzrostem patologii społecznych.

Z punktu widzenia dominującego w pewnym okresie segmentu turystów zagranicznych, prosta rozrywka i „tanie piwo” okazują się być głównym celem przyjazdu do Krakowa. Rosnące dzięki temu przychody były też celem części usługodawców. Problemem krakowskiej turystyki jest tzw. turystyka alkoholowa. Obcokrajowcy, zwłaszcza młodzi, postrzegają Kraków jako miejsce, gdzie można tanio napić się alkoholu. Nocne życie miasta, o ile zapewnia sporą dozę rozrywki, o tyle stanowi zagrożenie dla młodego człowieka również przez rozwój seksturytyki, która utożsamiana jest z prostytutką, a ta jest nielegalna i pozostaje w sferze dysfunkcji turystyki.

Dla obcokrajowców pobyt w stolicy Małopolski zwykle jest jednorazowy, chociaż istnieją wyjątki. Rozwój sieci klubów w Krakowie powoduje, że młodzi ludzie traktują zabawę w klubach jako sposób na życie. Zagrożeniem jest również pogorszenie standardów życia miejskiego przez duże grupy turystów o destrukcyjnych zachowaniach. Od dawna już postulowane jest przez badaczy takie planowanie turystyki w miastach, by była ona przyjazna dla mieszkańców i by nie przekraczano granic ich wytrzymałości.

Literatura

References

- Aleziak, W. (2000). *Turystyka w obliczu wyzwań XXI wieku*. Kraków: Wydawnictwo Albis.
- Anszpanger, A. (2013). Efektywność lokalnych systemów turystycznych. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 156.
- Borkowski, K., Grabiński, T., Seweryn, R., Wilkowska, A., Mazanek, L., Grabińska, E. (2014). *Ruch turystyczny w Krakowie. Rok 2014*. Kraków: Małopolska Organizacja Turystyczna.
- Butler, R.W. (1980). The Concept of a Tourism and Cycle of Evolution. *Canadian Geographer*, 24.
- Chmielecki, O. (2014). Ruch turystyczny w Krakowie w 2014 roku. *Biuletyn Informacji Publicznej*.
- Doxey, G.V. (1976). When Enough's Enough: the Natives Are Restless in Old Niagara. *Heritage Canada*, 2.
- Gaworecki, W. (1997). *Turystyka*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Hawrot, K. (2015, 27 kwietnia). *Zagraniczne święte krowy? Mieszkańcy skarżą się na zachowanie turystów*. Wirtualna Polska. Pozyskano z <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1019401,title,Zagraniczne-swiete-krowy-w-Krakowie-Mieszkanicy-skarza-sie-na-zachowanie-turystow,wid,17158061,wiadomosc.html?ticaid=1184af>
- Łobozewicz, T., Bieńczyk, G. (2001). *Podstawy turystyki*. Warszawa: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej.
- Kozak, M. (2009). *Turystyka i polityka turystyczna a rozwój: między starym a nowym paradygmatem*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Kurek, W. (2007). *Turystyka*. Warszawa: PWN.
- Kwilecki, K. (2013). *Funkcje, motywy i potrzeby w turystyce*. Materiały Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej pt. „Współczesne trendy w hotelarstwie, gastronomii i turystyce międzynarodowej”. Poznań.
- Mathieson, A., Wall, G. (1982). *Tourism. Economic, Physical and Social Impact*. Harlow: Longman Scientific and Technical.

- Pik, A. (2009). Clubbing – sposób na życie czy ucieczka od odpowiedzialności? *Biuletyn Akademii Górniczo-Hutniczej*, 18–19.
- Pike, S. (2011). *Destination Marketing Organisations*. New York: Routledge.
- Przećlański, K. (2004). *Człowiek a turystyka. Zarys socjologii turystyki*. Kraków: Wydawnictwo Albis.
- Sala, J. (2012). Miasta jako cel podróży turystycznych. W: T. Żabińska (red.). *Turystyka na obszarach miejskich. Uwarunkowania rozwoju. Narzędzia promocji*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego.
- Strategia rozwoju turystyki w Krakowie na lata 2014–2020 (2014). Kraków: Urząd Miasta Krakowa.
- Żabińska, T. (red.) (2012). *Turystyka na obszarach miejskich. Uwarunkowania rozwoju. Narzędzia promocji*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego.

Bożena Elżbieta Wójtowicz, dr hab., prof. UP, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie. Geograf, dydaktyk geografii, podróżnik, zwiedziła większość krajów europejskich oraz Kubę, Dominikanę, Meksyk, Indie, Nepal, Egipt, Maroko, Jordanię, Turcję. Kierownik Zakładu Dydaktyki Geografii Instytutu Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Opublikowała ponad 198 prac naukowych w kraju i za granicą. Autorka monografii naukowej *Geografia. Rozwój zrównoważony. Edukacja ekologiczna* oraz współautorka i redaktor prac o charakterze monograficznym, m.in. *Przyroda województwa świętokrzyskiego, Funkcje turystyki i krajoznawstwa w strategii rozwoju regionów w Polsce, Turystyka i ekologia – rozbudzenie potrzeb poznawczych i świadomości społeczeństwa, Kształcenie i doksztalcanie nauczycieli geografii w Polsce i w krajach Unii Europejskiej, Edukacyjne zajęcia terenowe w Świętokrzyskim Parku Narodowym*. Współautorka podręczników szkolnych: *Geografia. Krajobrazy Polski* do klasy czwartej, *Geografia. Ziemia – nasza planeta* do klasy szóstej, *Przyroda* do klasy czwartej i piątej. Specjalistka z zakresu geografii, turystyki i rekreacji, dydaktyki geografii oraz ochrony środowiska.

Bożena Elżbieta Wójtowicz, Ph.D., an assistant professor, Pedagogical University of Cracow. Geographer, geography teacher, traveler, who who has visited most of the European countries, Cuba, Dominican Republic, Mexico, India, Nepal, Egypt, Morocco, Jordan, Turkey. She is the head of the Department of Didactics of Geography, Institute of Geography at the Pedagogical University of Cracow. She has published over 198 academic papers in the country and abroad. She is the author of the monograph *Geography Sustainable Development Environmental Education* and a co-author and editor of monographic works, such as *Nature of the Świętokrzyskie Voivodeship; Functions of tourism and sightseeing in the strategy of regional development in Poland; Tourism and ecology – to fostering the cognitive needs and public awareness; Education and additional training of teachers of geography in Poland and in the European Union; Educational fieldwork in Świętokrzyski National Park*, She is also a co-author of textbooks: *Geography. Polish Landscapes* 4th grade; *Geography. Earth – our planet* 6th grade; *Natural Scence* 4th and 5th grade. She is a specialist in the field of geography, tourism and recreation, teaching geography and the protection of the environment.

Adres/address:

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
Zakład Dydaktyki Geografii
ul. Podchorążych 2, 30-840 Kraków, Polska
e-mail: boz.wojt@gmail.com

MAREK HENDEL

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Polska • Wrocław University of Economics, Poland

MICHAŁ ŻEMŁA

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska • Pedagogical University of Cracow, Poland

Zrównoważona konsumpcja jako atrybut i uwarunkowanie rozwoju branży turystycznej w XXI wieku

Sustainable Consumption as Attribute and Condition of Tourism Sector Development in the 21st Century

Streszczenie: Celem artykułu jest ukazanie zrównoważonej konsumpcji jako współczesnego atrybutu i uwarunkowania rozwoju branży turystycznej. Przedstawiona w pracy koncepcja konsumpcji zrównoważonej oraz bezpośrednie odwołanie się do niej w turystyce pozwoliło autorom określić współczesne zmiany zachodzące na rynku usług turystycznych i podkreślić znaczenie troski o ochronę środowiska przyrodniczego we współczesnych wyborach konsumenta. Zdaniem autorów, ukierunkowanie konsumenta usług turystycznych na ochronę środowiska przyrodniczego wpisuje się w globalne zmiany zachowań konsumenckich, zauważalne również w innych sektorach usług. Jak podkreślają autorzy, w przypadku turystyki zmiana ta jest szczególnie ważna, bowiem powszechne uznawanie turystyki za formę działalności gospodarczej przyjaznej środowisku doprowadziło przez lata do nieodpowiedzialnego gospodarowania zasobami przyrody na rzecz jej rozwoju, a w konsekwencji do wielu nieodwracalnych zmian. Realizacja zasad zrównoważonego rozwoju w turystyce poprzez konsumpcję stanowi, w ocenie autorów, nie tylko element warunkujący rozwój turystyki, ale również istotną cechę wyróżniającą na tle innych sektorów usług. Odwołując się do pojęcia zrównoważonej konsumpcji, autorzy podkreślają również istotną rolę branży turystycznej w implementacji zrównoważonego rozwoju w turystyce.

Abstract: The aim of this article is to demonstrate the sustainable consumption as contemporary attribute and condition of the tourism sector development. The article presents the concept of sustainable consumption with direct reference to tourism that allowed the authors to define contemporary changes on tourism services market, highlighting the importance of protection of the natural environment in contemporary choices of consumers. In the authors' opinion, the focusing of consumers tourism services on this protection is in line with the global changes of consumers' behaviour that are visible in other services sectors. The authors also emphasize that this changes are particularly important for tourism. This relates to the universal recognition of tourism as a form of an environmentally friendly economic activity that over the years caused the irresponsible management of natural resources for development and consequently led to numerous irreversible changes. According to the authors, the implementation of the principles of sustainable tourism development by consumption is not only the element which decides on the development, it could be an important distinguishing feature in comparison to other services sectors. By referring to the concept of sustainable consumption the authors also emphasize the important role of tourism industry in implementation of sustainable development in tourism.

Słowa kluczowe: rozwój turystyki; turystyka zrównoważona; zrównoważona konsumpcja; zrównoważona konsumpcja w turystyce; zrównoważony rozwój

Keywords: sustainable consumption; sustainable consumption in tourism; sustainable development; sustainable tourism; tourism development

Otrzymano: 19 grudnia 2015

Received: 19 December 2015

Zaakceptowano: 14 lipca 2016

Accepted: 16 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Hendel, M., Żemła, M. (2016). Zrównoważona konsumpcja jako atrybut i uwarunkowanie rozwoju branży turystycznej w XXI wieku. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 187–197.

WSTĘP

Stale rosnąca pozycja sektora usług w gospodarkach współczesnego świata stała się cechą szczególną zmian gospodarczych zachodzących w XXI wieku. Ukierunkowanie na usługi zapoczątkowało proces zmian strukturalnych, których skutkiem było zmniejszenie w gospodarce udziału przemysłu wytwórczego. W konsekwencji to usługi bezpośrednio decydują o ekonomicznym, społecznym i kulturowym rozwoju współczesnych gospodarek, decydując jednocześnie o ich konkurencyjności i przyczyniając się do wzrostu produktywności w pozostałych sektorach (Czubała, Jonas, Smoleń, Wiktor, 2012).

Kształt struktury sektora usług w poszczególnych gospodarkach jest rezultatem zmian charakteru usług wynikających z rozwoju społeczno-gospodarczego. Flejterski, Klóska, Majchrzak (2005), na podstawie powyższego założenia, wyróżniają cztery fazy rozwoju sektora usług, w których szczególnie miejsce zajmują usługi o charakterze konsumpcyjnym, w tym usługi turystyczne. Nieprzypadkowe jest wyróżnienie usług turystycznych – wiąże się przede wszystkim z dynamiką rozwoju turystyki, która od drugiej połowy XX wieku stała się jedną z największych i najprężniej rozwijających się gałęzi gospodarki.

Zachodzące zmiany na rynku usług związane są nierozzerwalnie z pozycją konsumenta, który uznawany jest za podstawową siłę kształtującą wielkość i strukturę sektora usług (Rosa, 2005). Ciągłe modyfikacje decyzji konsumenta związane z wyborem środków i sposobów konsumpcji sprawiają, że rola konsumenta na rynku stale rośnie (Witek, 2011). Przykładem jest współczesny rynek usług turystycznych, gdzie wzrost wymagań i świadomości konsumenta uważany jest za jedną z jego najistotniejszych cech (Jedlińska, 2007).

Dynamiczny rozwój sektora usług i jego wpływ na współczesną gospodarkę wymaga analizy zmian zachodzących na rynku, w tym analizy umożliwiającej identyfikację czynników wpływających na rozwój poszczególnych usług. Na tej podstawie autorzy artykułu, ograniczając obszar badawczy do rynku usług turystycznych, starają się wskazać współczesne uwarunkowania rozwoju branży turystycznej, podkreślając szczególną rolę konsumenta.

CHARAKTERYSTYKA BRANŻY TURYSTYCZNEJ W XXI WIEKU

Silna pozycja turystyki w strukturze gospodarek świata związana jest z jej dynamicznym rozwojem, dającym w rezultacie określone efekty gospodarcze. W 2012 roku turystyka zajmowała pierwsze miejsce na świecie w międzynarodowym handlu usługami, stanowiąc 40% światowego handlu usług, 6% całkowitego obrotu handlowego świata, dając 8,5% globalnego zatrudnienia (Kurleto, 2013). Wyróżniony 2012 rok jest istotny ze względu na przekroczoną po raz pierwszy liczbę miliarda (1,035 mld) międzynarodowych wyjazdów turystycznych (UNWTO, 2013). Kolejne lata ukazują ciągły wzrost ruchu turystycznego na świecie i prognozują nieustanny wzrost zainteresowania podróżami turystycznymi – w 2013 roku to 1,087 mld wyjazdów, a w 2014 roku 1,138 mld (UNWTO, 2015).

Trwający proces rozwoju ruchu turystycznego na świecie sprawił, że ogólny sukces branży turystycznej zależy przede wszystkim od rozpoznania, a dalej od radzenia sobie ze zmianami czynników, m.in. ekonomicznych, politycznych, środowiskowych (Kurleto, 2013), oraz monitorowania rynku turystycznego, śledzenia uwarunkowań i szeroko pojmowanego otoczenia (Alejziak, 1999). Zmieniające się uwarunkowania gospodarcze, społeczne, środowiskowe i technologiczne decydują bowiem w szczególności o zmieniających się potrzebach, motywacjach i preferencjach turystów (Alejziak, 1999).

Pośród licznych uwarunkowań szczególnie istotny dla rozwoju branży turystycznej wydaje się kierunek zmian dotyczący charakteru relacji środowiska naturalnego z gospodarką. Pojawienie się koncepcji turystyki zrównoważonej jako idei wywodzącej się z zasad zrównoważonego rozwoju (Durydiwka, Kowalczyk, Kulczyk, 2010), która uwzględnia je w sposób kompleksowy w odniesieniu do gospodarki turystycznej (Niezgoda, 2006), miało decydujący wpływ na kształt rynku turystycznego. Zmiany zauważalne są także w zachowaniach konsumentów. Turyści coraz częściej zaczynają rozumieć, że ich działania mogą wpływać na inne dziedziny życia społecznego i gospodarczego (Niezgoda, 2011). Ukierunkowanie konsumenta i zmiana jego zachowań zaczęły również decydować o charakterze oferowanych produktów turystycznych (Meyer, 2010), sygnalizując podmiotom świadczącym usługi turystyczne potrzebę kształtowania oferty zgodnej z wymaganiami ochrony środowiska (Niezgoda, 2011).

KONCEPCJA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TURYSTYKI JAKO WYRAZ REALIZACJI IDEI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU W TURYSTYCE

Wieloletnie doświadczenia krajów funkcjonujących zarówno w realiach gospodarki wolnorynkowej, jak i centralnie sterowanej pokazały, że niekontrolowany wzrost gospodarczy jako jedyny wyznacznik kierunków rozwoju nie spełnia założonej roli i prowadzi do wystąpienia szeregu dysfunkcji, zwłaszcza w dziedzinie degradacji środowiska naturalnego (Żemła, 2010b). Niekontrolowanemu wzrostowi gospodarczemu towarzyszą problemy, których nie obejmuje prosty rachunek ekonomiczny w postaci skutków społecznych nierównomiernego podziału dochodów czy następstw ekologicznych ekspansji przemysłowej.

Zasadniczą zmianę przyniósł nowy paradygmat rozwoju oparty na trzech głównych wyznacznikach: równowadze ekologicznej, równowadze społecznej i kulturowej oraz równowadze gospodarczej (Turystyka i środowisko, 1994). W wielu opracowaniach (Sumień, 1998; Sztumski, 2006) lista ta jest rozszerzana o kolejne elementy ładu, najczęściej o ład przestrzenny i ład instytucjonalno-polityczny.

Rozwój oparty na powyższych zasadach określa się mianem rozwoju zrównoważonego (ang. sustainable development) i definiuje jako ewolucyjny proces przemian strukturalnych, ukierunkowany na poprawę jakości życia wszystkich istot dzisiaj i w przyszłości (Żabińska, 2000). W polskim prawodawstwie rozwój zrównoważony jest definiowany jako „taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub ich obywateli, zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń” (Ustawa..., 2001: poz. 67, art. 3 pkt 50).

Takie ujęcie rozwoju zrównoważonego uwypukla współzależność ładów w rozwoju społeczno-gospodarczym oraz konieczność zachowania zasobów dla przyszłych generacji, zachowując przy tym zasadę sprawiedliwości między- i wewnątrzpokoleniowej. Rozwój taki oznacza również maksymalizowanie korzyści netto z rozwoju ekonomicznego, przy jednoczesnym zachowaniu użyteczności i jakości zasobów naturalnych w długim okresie (Nieżgoda, 2006).

Zagadnienia zrównoważonego rozwoju pozostają w pełni aktualne w odniesieniu do obszarów recepcji turystycznej. Turystyka wywiera ciągły wpływ na środowisko, w którym funkcjonuje, zmieniając je w korzystnym kierunku – poprzez racjonalne kształtowanie, bądź niekorzystnym – przez niszczenie zasobów, a tym samym pomniejszając jego wartość (Chudy-Hyski, 2013). Turystyka bywa wprawdzie postrzegana jako jedna z najbardziej przyjaznych środowisku form działalności gospodarczej, jednak w przeciwieństwie do m.in. uciążliwego przemysłu ciężkiego z reguły korzysta z zasobów najbardziej wartościowych ekosystemów, stwarzając zagrożenie dla ostatnich, względnie naturalnych fragmentów przyrody.

Gwałtowny rozwój turystyki masowej w latach siedemdziesiątych XX wieku i towarzyszące mu silne dysfunkcje ekologiczne, społeczne i gospodarcze (Dziedzic, 1998; Kurek, 1999) rozwiały entuzjazm, jaki turystyka wcześniej budziła – jako alternatywa dla bardziej uciążliwych przyrodniczo form działalności gospodarczej.

Gospodarka turystyczna w każdej formie polega na wykorzystywaniu zasobów przyrody, co wymusza ciągłe śledzenie konsekwencji, jakie jej rozwój może spowodować w ekosystemie. Wytwarzanie produktu turystycznego zawsze odbywa się kosztem środowiska naturalnego, a ponieważ niemożliwa jest substytucja naturalnych walorów turystycznych, każde ilościowe lub jakościowe ich ograniczenie prowadzi do spadku atrakcyjności turystycznej danego regionu.

Istnieją zatem naturalne granice korzystania ze środowiska na potrzeby turystyki, poza którymi walory turystyczne ulegają takiemu ograniczeniu, że teren przestaje być atrakcyjny turystycznie (Jędrzejczyk, 1995). Granice te w literaturze są wyznaczone przez szereg wskaźników, budowanych na podstawie pojęć chłonności i pojemności turystycznej obszaru (Jędrzejczyk, 1995; Kruczek, Sacha, 1995).

Idealne rozwiązanie, do którego powinno się dążyć, zostało w literaturze określone mianem turystyki zrównoważonej (ang. sustainable tourism) lub zrównoważonego rozwoju turystyki (ang. sustainable tourism development) (Żemła, 2010a). Turystyka zrównoważona to każda forma rozwoju turystycznego, zarządzania i aktywności turystycznej, która podtrzymuje ekologiczną, społeczną i ekonomiczną integralność terenów, a także zachowuje dla przyszłych pokoleń w niezmiennym stanie zasoby naturalne i kulturowe tych obszarów (Zaręba, 2010). Podobnie jak ma to miejsce w przypadku zrównoważonego rozwoju, opracowanie i wprowadzenie w życie turystyki zrównoważonej nie jest wolne od problemów. Brak precyzyjnego określenia tego, czym turystyka zrównoważona ma być, czym się charakteryzować (Eccles, 1995; Hunter, 1997), powoduje wielość i różnorodność poglądów lansowanych przez teoretyków oraz wdrażanych w życie rozwiązań praktycznych (Vera Rebollo, Ivars Baidal, 2003; Butler, 2005). Przyczyną takiego stanu rzeczy jest trudność operacjonalizacji koncepcji rozwoju zrównoważonego (Berry, Ladkin, 1997). Stąd obszar zagadnień, co do którego panuje zgodność opinii, dotyczy przede wszystkim bardzo ogólnie sprecyzowanych celów i zadań stawianych turystyce zrównoważonej, brakuje natomiast jednoznacznych wskazówek określających sposób realizacji tych celów i teoretycznej ich analizy.

KONCEPCJA KONSUMPCJI ZRÓWNOWAŻONEJ W TURYSTYCE

Zmiany w zachowaniach konsumentów, widoczne na wielu płaszczyznach (Borowska, 2013), oraz rosnący wpływ zasad zrównoważonego rozwoju na współczesne decyzje nabywcze konsumentów ukształtowały wiele koncepcji, które umożliwiły realizację celów zrównoważonego rozwoju w obszarze konsumpcji – przykładem jest konsumpcja zrównoważona. Łącząca szereg praktyk społecznych, gospodarczych i politycznych na poziomie jednostek, gospodarstw domowych, wspólnot, środowisk biznesowych i rządów (Kramer, 2011) konsumpcja zrównoważona spełnia zasady zrównoważonego rozwoju w sposób wielowymiarowy i wielopodmiotowy. Jednocześnie jej realizacja odbywa się w sposób ograniczony w stosunku do dóbr pochłaniających zbyt duże zasoby środowiska naturalnego, zgodnie z zasadą oszczędności gospodarowania dobrami (Włodarczyk-Śpiewak, 2011). Poziom konsumpcji zrównoważonej określić więc można jako „...konsumpcję dóbr materialnych i usług w stopniu wystarczającym, by zaspokajać podstawowe potrzeby i osiągać wyższą jakość życia, minimalizując zużycie zasobów naturalnych, materiałów szkodliwych dla środowiska, powstających na wszystkich etapach produkcji, nie ograniczając jednocześnie praw następnym pokoleń do takiej konsumpcji” (Kramer, 2011: 8).

W odniesieniu do turystyki, trudności związane z praktycznym wdrożeniem zasad zrównoważonego rozwoju wymagają w pierwszej kolejności wypracowania i określenia odpowiednich sposobów ich realizacji. Istotne w tym zakresie jest umiejętne kierowanie rozwojem turystyki oraz poszukiwanie takich form, które umożliwiłyby realizację zasad zrównoważonego rozwoju w możliwie jak najlepszy sposób (Żemła, 2013). Turystyka zrównoważona, uznawana za model idealny w ściśle zachowanych warunkach równowagi pomiędzy środowiskiem przyrodniczym, turystami, społecznością lokalną i usługodawcami turystycznymi (Durydiwka, Kowalczyk, Kulczyk, 2010),

stanowi podstawę do rozważań na temat realizacji zasad zrównoważonego rozwoju w turystyce poprzez konsumpcję.

Jednym z ważnych problemów związanych z wdrożeniem zasad turystyki zrównoważonej jest dualny charakter negatywnego oddziaływania turystyki na środowisko. Z jednej strony są to straty związane z trwałym przekształceniem przestrzeni przez inwestycje turystyczne, z drugiej – straty związane z użytkowaniem tego środowiska przez turystów. O ile w pierwszym przypadku dostrzeżenie i w miarę możliwości minimalizacja strat jest możliwe, o tyle w drugim, m.in. ze względu na zmiany sezonowe w intensywności ruchu turystycznego oraz trudne do przewidzenia zachowania odwiedzających, jest to dużo trudniejsze. Tymczasem nawet w przypadku inwestycji tak uciążliwych dla środowiska, jak budowa ośrodków narciarskich, coraz częściej słychać głosy podkreślające, że najważniejszym problemem ekologicznym związanym z ich funkcjonowaniem jest masowy charakter ruchu turystycznego i jego konsekwencje w postaci spalin samochodów „zalegających” w powietrzu wąskich górskich dolin, zanieczyszczenia wód ściekami komunalnymi oraz zaśmiecenia (Kurek, 2004). Część z nich wynika jednak z samej skali ruchu turystycznego, w niewielkim stopniu zależąc od decyzji i zachowań konsumentów.

Zupełnie inaczej jest w przypadku pozostałych konsekwencji, gdzie wspomniany stopień znaczenia jest zdecydowanie inny. Zatem skala strat w środowisku przyrodniczym pozostaje w pewnym stopniu zależna od zachowań wynikających z poziomu świadomości ekologicznej turystów i ich wyborów, takich jak np. wybór publicznej komunikacji zamiast własnego samochodu przy dojeździe do stoku narciarskiego, wybór obiektów noclegowych i gastronomicznych posiadających certyfikaty ekologiczne w zakresie wykorzystywania odnawialnych źródeł energii, segregacji odpadów i ich recyklingu itp. Zachowania te stanowią podstawę implementacji koncepcji zrównoważonej konsumpcji, a ich rozpowszechnienie, wraz z oczekiwanym wzrostem świadomości ekologicznej, spowoduje większe działania po stronie podaży, będące odpowiedzią na oczekiwania coraz liczniejszej grupy klientów. O ile w Polsce i wielu krajach europejskich zjawiska te są wciąż opisywane w czasie przyszłym, tak ich obserwacja możliwa jest od wielu lat w Stanach Zjednoczonych, gdzie najważniejsze ośrodki narciarskie ubiegają się o certyfikaty ekologiczne gwarantujące niski poziom zużycia wody i środków chemicznych do naśnieżania tras, wykorzystywania odnawialnych źródeł energii oraz uczestniczenia w akcjach ochrony i odbudowy przyrody w ekosystemach naruszonych przez inwestycje narciarskie (Hudson, 1996; Todd, Williams, 1996; Hudson, Miller, 2005; Smerecnik, Andersen, 2011).

Pojawienie się nowych czynników decydujących o rozwoju branży turystycznej, takich jak wzrost wymagań konsumentów i zmiana ich zachowań nabywczych, oraz wyłonienie się nowych modeli konsumpcji wymagają wdrożenia szczególnych działań przez branżę turystyczną. Jednym z nich jest ukierunkowanie branży turystycznej na konsumenta, a więc myślenie w kategoriach jego potrzeb i wymagań (Panasiuk, 2007). W efekcie wzrostu poziomu świadomości ekologicznej i zmian zachowań turystów pojawił się nowy konsument, który – chroniąc środowisko – skłonny jest zmienić swój dotychczasowy styl życia, przyzwyczajenia oraz model konsumpcji (Niezgoda, 2010). Konsument ten gotów jest za produkty ekologiczne (np. pobyt w ekohotelu)

ponieść wyższe koszty zakupu, rezygnując z tańszych produktów masowych, gotów jest również zrezygnować z udogodnień estetycznych – przykładem są ekohotelowe łazienki, które mogą być skromniej urządzone niż w innych obiektach (Nieżgoda, 2010).

Charakter przedstawionych zmian nie tylko sygnalizuje podmiotom świadczącym usługi turystyczne potrzebę kształtowania oferty zgodnej z ich wymaganiami. W momencie dostosowywania się do potrzeb nabywców branża turystyczna może zastosować rozwiązania proekologiczne, które pozwolą ograniczyć koszty stałe, minimalizując negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze. Branża turystyczna może w tym przypadku wystąpić w roli inicjatora edukacji ekologicznej społeczeństwa (Bohdanowicz, 2008), narzucając pewne ograniczenia w korzystaniu z zasobów, jednocześnie zachęcając do oszczędności w tym obszarze. Charakter zmian w tym przypadku będzie nie tylko jakościowy, ale i ilościowy.

Możliwe do zastosowania działania proekologiczne można przedstawić na przykładzie obiektów hotelarskich. Zredukowanie negatywnego wpływu na środowisko naturalne możliwe jest w kilku obszarach: gospodarce wodnej, energii elektrycznej, gospodarce odpadami, gospodarce produktami (Kłós, 2013). W obszarze gospodarki wodnej warto wspomnieć, iż turyści zużywają średnio kilka razy więcej wody niż lokalni mieszkańcy, wywołując często konflikty społeczne (Tourism Concern, 2012; Becken, 2014). Spośród licznych sposobów gospodarowania wodą, m.in. przez montaż w łazienkach urządzeń ograniczających zużycie wody, można to zużycie ograniczyć poprzez zachęcanie gości hotelowych do powtórnego wykorzystania ręczników kąpielowych (Kłós, 2013). Zastosowanie takich rozwiązań kształtuje proekologiczną postawę konsumenta, który zostaje postawiony przed dokonaniem świadomego wyboru. Niestety proekologiczne działania obiektów hotelarskich związane są głównie z czynnikiem ekonomicznym, na drugim planie stawiając troskę o środowisko przyrodnicze. Jednym z wyznaczników właściwej troski obiektów noclegowych o środowisko są certyfikaty ekologiczne, które pozwalają wyróżnić na rynku ośrodki kierujące się w działaniach głównie czynnikiem środowiskowym. Niestety nie wszystkie certyfikaty poddają właściwej ocenie obiekty, powodując rynkową asymetrię informacji (Pawlicz, Sidorkiewicz, 2013).

Element środowiskowy w przypadku turystyki zrównoważonej uznawany jest za dość szczególny. Zdaniem Buckleya (2012), z analizy przeprowadzonych badań naukowych w ostatnich czterech dekadach wynika, że ograniczenie negatywnego wpływu turystyki, poprzez m.in. umiejętne zarządzanie środowiskiem w praktyce, jest jednym z priorytetów badawczych na najbliższe lata. W odniesieniu do środowiska naturalnego ciągły wzrost konsumpcji dóbr i usług turystycznych stanowi dla turystyki zrównoważonej ogromne wyzwanie. Jej zadaniem bowiem jest niezmiennie utrzymywanie wzrostu konsumpcji w formie jak najbardziej przyjaznej środowisku (Zaręba, 2010), uwzględniając przy tym warunki ekonomicznego i społecznego rozwoju (Nieżgoda, 2006).

Zrównoważony kierunek zmian konsumpcji w turystyce wymaga szczególnej oceny znaczenia poszczególnych podmiotów w jej realizacji. Przypisanie ról poszczególnym podmiotom – w tym branży turystycznej – oraz identyfikacja instrumentów możliwych do zastosowania w nowej sytuacji rynkowej to tylko jedno z licznych przykładów działań możliwych do przeprowadzenia w tym obszarze. Możliwość realizacji koncepcji

konsumpcji zrównoważonej wymaga na wstępie wprowadzenia przez podmioty branży turystycznej samoograniczenia, które polega na odstąpieniu od kierowania się przy prowadzeniu działalności tylko i wyłącznie celem osiągnięcia największych bieżących korzyści finansowych (Durydiwka, Kowalczyk, Kulczyk, 2010).

ZAKOŃCZENIE

Zrównoważona konsumpcja, uznawana za interpretację zrównoważonego rozwoju w sferze spożycia, prowadzi do refleksji nad problemami, które wykraczają poza interesy jednostki podczas dokonywania zakupu dóbr i usług oraz ich konsumowania (Zalejski, Faszczewska, 2012). Szeroki zakres oddziaływań konsumpcji zrównoważonej (Kiełczewski, 2012) nakazuje spojrzeć na możliwość realizacji tejże koncepcji na różnych rynkach usług, zwłaszcza na rynku dóbr i usług turystycznych. Zachodzące na nim przemiany spowodowane są licznymi uwarunkowaniami o różnym charakterze oraz zasięgu oddziaływania i w sposób szczególny wpływają na stronę podażową, decydując o funkcjonowaniu podmiotów w niej uczestniczących (Zdon-Korzeniowska, Rachwał, 2011). Ze względu na silne powiązania turystyki z wszelkimi tendencjami w zakresie potrzeb, motywacji i udogodnień konsumentów współcześnie to właśnie konsumpcja ma wyraźny wpływ na obecny kształt i funkcjonowanie rynku turystycznego, nadając również istotny kierunek zmian (Dąbrowska, 2006).

W. Alejziak uważa, iż „...zmiany i przewartościowania zachodzące w modelu życia i charakterze konsumpcji mają nie tylko decydujący wpływ na obecny kształt i funkcjonowanie rynku turystycznego, ale – według większości prognoz – będą nadawać ton i kierunek zmianom w przyszłości” (Alejziak, 1999: 192). Podobnego zdania jest również M. Żemła, który uważa, że „...proces podejmowania decyzji przez konsumentów na rynku usług turystycznych podlega ciągłym modyfikacjom wynikającym z przemian w otoczeniu, zwłaszcza kulturowym, i konieczne wydają się dalsze jego badania” (Żemła, 2010a: 89). Szczególna specyfikacja rynku turystycznego wymaga, by w sposób specjalny odnieść się w analizie koncepcji konsumpcji zrównoważonej również do turystyki.

Konsumpcja zrównoważona, uważana za trend w zachowaniach współczesnych konsumentów (Wasilik, 2014), jest niewątpliwie istotnym uwarunkowaniem wpływającym na funkcjonowanie sektorów usług. Kierunek zmian oparty na zrównoważonej konsumpcji pojawił się również w świadczeniu usług turystycznych. Branża turystyczna reaguje i dostosowuje się do zmieniającej się sytuacji rynkowej, co decyduje o jej kształcie i funkcjonowaniu, odmiennym od istniejącego do tej pory. Realizacja zasad zrównoważonego rozwoju w turystyce poprzez konsumpcję stanowi w tym przypadku nie tylko element warunkujący jej rozwój, stanowić może również istotną cechę wyróżniającą na tle innych sektorów usług. Niewątpliwie jej znaczenie stale rośnie, nadając ton zmianom i decydując o ich przebiegu. Dlatego tak ważne w dyskusji o praktycznym wdrożeniu zasad zrównoważonego rozwoju jest bezpośrednio odniesienie do poszczególnych sektorów usług, a dalej do podmiotów odpowiedzialnych za ich funkcjonowanie.

Literatura**References**

- Alejsiak, W. (1999). *Turystyka w obliczu wyzwań XXI wieku*. Kraków: Wydawnictwo Albis.
- Becken, S. (2014). Water equity – Contrasting tourism water use with that of the local community. *Water Resources and Industry*, 7–8, 9–22.
- Berry, S., Ladkin, A. (1997). Sustainable tourism: a regional perspective. *Tourism Management*, 18(7), 433–440.
- Bohdanowicz, P. (2008). *Turystyka a świadomość ekologiczna*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Borowska, A. (2013). Tendencje we współczesnej konsumpcji w dobie globalizacji i wobec wyzwań zrównoważonego rozwoju. *Handel Wewnętrzny*, 71, 66–73.
- Buckley, R. (2012). Sustainable tourism: Research and reality. *Annals of Tourism Research*, 2(39), 528–546.
- Butler, R.W. (2005). Developing the destination: Difficulties in achieving sustainability. W: W. Alejsiak, R. Winiarski (red.). *Tourism in Scientific Research*. Kraków–Rzeszów: Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego w Krakowie i Wyższej Szkoły Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie, 33–45.
- Chudy-Hyski, D. (2013). Bezpośrednie i pośrednie oddziaływanie turystyki na środowisko przyrodnicze. W: D. Chudy-Hyski, M. Żemła (red.). *Turystyka bardziej przyjazna. Wybrane zagadnienia minimalizacji negatywnego wpływu turystyki na środowisko przyrodnicze*. Katowice: Wydawnictwo Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej w Katowicach, 25–38.
- Czubała, A., Jonas, A., Smoleń, T., Wiktor, J.W. (2012). *Marketing usług*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Dąbrowska, B.J. (2006). *Rozwój usług turystycznych w warunkach globalizacji*. Gdańsk: Wyższa Szkoła Turystyki i Hotelarstwa w Gdańsku.
- Durydiwka, M., Kowalczyk, A., Kulczyk, S. (2010). Definicja i zakres pojęcia „turystyka zrównoważona”. W: A. Kowalczyk (red.). *Turystyka zrównoważona*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 21–43.
- Dziedzic, E. (1998). Obszar recepcji turystycznej jako przedmiot zarządzania strategicznego. *Monografie i Opracowania Szkoły Głównej Handlowej*, 442.
- Eccles, G. (1995). Marketing, sustainable development and international tourism. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 7(7), 20–26.
- Flejterski, S., Klóska, R., Majchrzak, M. (2005). Tendencje rozwoju sektora usług. W: S. Flejterski, A. Panasiuk, J. Perenc, G. Rosa (red.). *Współczesna ekonomika usług*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 36–40.
- Hudson, S. (1996). The 'greening' of ski resorts: a necessity for sustainable tourism, or a marketing opportunity for skiing communities? *Journal of Vacation Marketing*, 2(2), 176–185.
- Hudson, S., Miller, G.A. (2005). The responsible marketing of tourism: the case of Canadian Mountain Holidays. *Tourism Management*, 26(2), 133–142.
- Hunter, C. (1997). Sustainable tourism as an adaptive paradigm. *Annals of Tourism Research*, 24(4), 850–867.
- Jedlińska, M. (2007). Zachowanie klienta na rynku usług turystycznych. W: A. Panasiuk (red.). *Marketing usług turystycznych*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 45–61.
- Jędrzejczyk, I. (1995). *Ekologiczne uwarunkowania i funkcje turystyki*. Katowice: Wydawnictwo Śląsk.
- Kiełczewski, D. (2012). Różnorodność stylów życia jako czynnik rozwoju zrównoważonego. *Ekonomia i Środowisko*, 3(43), 73–84.
- Kłós, A. (2013). Proekologiczne rozwiązania w obiektach hotelarskich. *Zeszyty Naukowe. Turystyka i Rekreacja*, 1(11), 147–162.
- Kramer, J. (2011). Konsumpcja – ewolucja ról i znaczeń. *Konsumpcja i Rozwój*, 1, 5–15.
- Kruczek, Z., Sacha, S. (1995). *Geografia atrakcji turystycznych Polski*. Kraków: Oficyna Wydawnicza Ostoja.

- Kurek, W. (1999). Rozwój turystyki i jej wpływ na środowisko przyrodnicze Alp. *Turyzm*, 9(1), 161–172.
- Kurek, W. (2004). *Turystyka na obszarach górskich Europy*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Kurleto, M. (2013). Współczesne oddziaływanie polityki państwowej na rozwój przedsiębiorstw związanych z turystyką. *Zarządzanie i Finanse*, 1(11), 411–427.
- Meyer, B. (2010). Nowe trendy w kształtowaniu produktów turystycznych. *Acta Scientiarum Poloniarum, Oeconomia*, 9(4), 313–322.
- Niezgoda, A. (2006). Obszar recepcji turystycznej w warunkach rozwoju zrównoważonego. *Prace habilitacyjne*, 24.
- Niezgoda, A. (2010). Ekologiczne uwarunkowania zachowań nabywczych w turystyce. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne problemy usług*, 52, 643–652.
- Niezgoda, A. (2011). The role of Environmental Knowledge, Attitudes and Initiatives in the Development of Tourism Product. *Turism*, 21(1–2), 33–39.
- Panasiuk, A. (2007). Koncepcja marketingowa w turystyce. W: A. Panasiuk (red.). *Marketing usług turystycznych*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 62–73.
- Pawlicz, A., Sidorkiewicz, M. (2013). Ekologia jako podstawa innowacyjnego produktu hotelarskiego. W: P. Dominik (red.). *Innowacyjne rozwiązania we współczesnym hotelarstwie*. Warszawa: Almamater Szkoła Wyższa. Wydział Turystyki i Rekreacji, 195–207.
- Rosa, G. (2005). Przyczyny wzrostu znaczenia sektora usług. W: S. Flejterski, A. Panasiuk, J. Perenc, G. Rosa (red.). *Współczesna ekonomika usług*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 59–63.
- Smerecnik, K.R., Andersen, P.A. (2011). The diffusion of environmental sustainability innovations in North American hotels and ski resorts. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(2), 171–196.
- Sumień, T. (1998). Idea zrównoważonego rozwoju w nowym systemie standardów urbanistycznych. *Człowiek i Środowisko*, 22, 7–24.
- Sztumski, W. (2006). Idea zrównoważonego rozwoju a możliwości jej urzeczywistnienia. *Problemy Ekorozwoju*, 1(2), 73–76.
- Todd, S.E., Williams, P.W. (1996). From white to green: A proposed environmental management system framework for ski areas. *Journal of Sustainable Tourism*, 4(3), 147–173.
- Tourism Concern (2012) (2016, 19 grudnia). *Water Equity in Tourism – A Human Right, A Global Responsibility*. Pozyskano z <http://www.tourismconcern.org.uk/>
- Turystyka i środowisko (1994). *Tourin. Dodatek do Rynku Turystycznego*, 9.
- UNWTO (2013). *UNWTO World Tourism Barometer*, 11.
- UNWTO (2015). *UNWTO World Tourism Barometer*, 13.
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2001 r. nr 62, poz. 627).
- Vera Rebollo, J.F., Ivars Baidal, J.A. (2003). Measuring sustainability in a mass tourist destination: Pressures and Policy responses in Torrevieja, Spain. *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2–3), 181–203.
- Wasilik, K. (2014). Trendy w zachowaniach współczesnych konsumentów – konsumpcjonizm a konsumpcja zrównoważona. *Konsumpcja i Rozwój*, 1(6), 66–74.
- Witek, J. (2011). Zachowania konsumentów – wyzwaniem rynku. W: J. Perenc, G. Rosa (red.). *Zachowania nabywców*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 9–23.
- Włodarczyk-Śpiewak, K. (2011). Konsumpcja jako przedmiot badań ekonomicznych. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 3, 63–80.
- Zalejski, J., Faszczewska, K. (2012). Zachowania polskich konsumentów wobec produktów ekologicznych. *Oeconomia i Zarządzanie*, 3, 92–104.
- Zaręba, D. (2010). *Ekoturystyka. Wyzwania i nadzieje*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Zdon-Korzeniowska, M., Rachwał, T. (2011). Turystyka w warunkach światowego kryzysu gospodarczego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 18, 116–128.

- Żabińska, T. (2000). Marketing a rozwój turystyki zrównoważonej. W: S. Bosiacki (red.). *Gospodarka turystyczna u progu XXI wieku*. Poznań: Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego w Poznaniu.
- Żemła, M. (2010a). *Wartość dla klienta w procesie kształtowania konkurencyjności obszaru recepcji turystycznej*. Katowice: Wydawnictwo Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej w Katowicach.
- Żemła, M. (2010b). Zrównoważony rozwój turystyki – problemy i dylematy. *Zeszyty Naukowe Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej w Katowicach*, 40, 11–30.
- Żemła, M. (2013). Turystyka zrównoważona. W: D. Chudy-Hyski, M. Żemła (red.). *Turystyka bardziej przyjazna. Wybrane zagadnienia minimalizacji negatywnego wpływu turystyki na środowisko przyrodnicze*. Katowice: Wydawnictwo Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej w Katowicach, 49–62.

Marek Hendel, magister, doktorant kierunku ekonomia na Wydziale Ekonomii, Zarządzania i Turystyki Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Pracownik dydaktyczny Górnośląskiej Wyższej Szkoły Handlowej w Katowicach. Zainteresowania badawcze związane są ze zrównoważonym rozwojem turystyki, zachowaniami konsumentów na rynku turystycznym oraz rolą samorządu terytorialnego w rozwoju turystyki.

Marek Hendel, M.Sc., Ph.D. student in the field of Economics at the Wrocław University of Economics, Faculty of Economics, Management and Tourism in Jelenia Góra. He is a member of the teaching staff in Katowice School of Economics. His research interests are related to sustainable tourism development, consumers behavior on the tourist market and the role of local government in tourism development.

Adres/address:

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wydział Ekonomii, Zarządzania i Turystyki w Jeleniej Górze
ul. Nowowiejska 3, 58-500 Jelenia Góra, Polska
e-mail: hendel.marek@gmail.com

Michał Żemła, dr hab., prof. Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, w Instytucie Geografii, Zakładzie Turystyki i Badań Regionalnych. Ukończył studia magisterskie na Wydziale Organizacji i Zarządzania Politechniki Śląskiej w Gliwicach, otrzymał doktorat na Akademii Ekonomicznej w Katowicach, a habilitację na Uniwersytecie Ekonomicznym we Wrocławiu. Jego zainteresowania badawcze są związane z marketingiem obszarów turystycznych ze specjalnym uwzględnieniem obszarów górskich. Jest autorem lub współautorem trzech książek i prawie 100 artykułów naukowych.

Michał Żemła, Ph.D., associate professor, Pedagogical University of Cracow, Institute of Geography, Department of Tourism and Regional Studies. He graduated at the Faculty of Organization and Management of the Silesian University of Technology in Gliwice, he obtained his Ph.D. at the Economic University in Katowice and habilitation at the Economic University in Wrocław. For many years he has been working in Katowice School of Economics. His research interests are connected with tourism destinations marketing, with special regards put to mountain areas. He is an author or co-author of 3 books and almost 100 scientific papers.

Adres/address:

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Wydział Geograficzno-Biologiczny, Instytut Geografii
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, Polska
e-mail: michal.zemla@up.krakow.pl

PAWEŁ NOWAK

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska • Pedagogical University of Cracow, Poland

Gwarancje komercyjne jako narzędzie ochrony konsumenta

The Commercial Warranties as a Tool of Consumer Protection

Streszczenie: Efektywna alokacja zasobów wymaga racjonalnych decyzji konsumenckich. Konsumenti w sposób pośredni i bezpośredni decydują o tym, co i ile w gospodarce jest wytwarzane. Racjonalność wyborów konsumenckich jest często niska, ponieważ decyzje podejmowane są w warunkach nierównowagi pomiędzy konsumentem a przedsiębiorcą. Prowadzi to do utraty, przynajmniej części, korzyści przez konsumentów i obniżenia społecznego dobrobytu. Interesy konsumentów w krajach UE są chronione w sposób obligatoryjny i fakultatywny. Obligatoryjnym narzędziem ochrony konsumenta w sprzedaży konsumenckiej jest ustawowa odpowiedzialność sprzedawcy z tytułu rękojmi za wady towaru. Niektórzy przedsiębiorcy oferują konsumentom dodatkowo komercyjne gwarancje. W artykule porównano ochronę konsumenta z tytułu ustawowej odpowiedzialności sprzedawcy z ochroną z tytułu komercyjnych gwarancji w Polsce na tle innych krajów UE. W ocenie wykorzystano głównie przepisy ustawy o prawach konsumenta, informacje pochodzące z dokumentów gwarancyjnych wybranych urzędów gospodarstwa domowego oraz wyniki badań przeprowadzonych przez sieć Europejskich Centrów Konsumenckich. Z badania wynika, że ustawowa ochrona konsumenta przewyższa ochronę z tytułu komercyjnych gwarancji, dlatego konsumenci powinni przede wszystkim realizować swoje uprawnienia, korzystając z rękojmi.

Abstract: The effectiveness of resource allocation requires rational decisions. The consumers decide in direct and indirect way on what and how many goods are produced in the market economy. Rationality of decisions is often low because of unbalance of market force between producers and consumers. The unbalance leads to the lost of consumer profits and social welfare decrease. The UE consumer interests are protected in the mandatory and voluntary ways. The mandatory tool of consumer protection are legal warranties. However some entrepreneurs stand forth and offer voluntary commercial warranties as well. The main aim of the research is to compare the level of consumer protection from legal guarantees to commercial warranties in Poland against the background of the UE Members. In his research, the author used the information coming from the law on consumer rights, results of his examination of household products warranties, and the results of the checks conducted by the ECC-Net. The research shows that the legal warranties offer higher protection than commercial warranties therefore the consumers should use them first of all.

Słowa kluczowe: gwarancje; jakość produktu; ochrona konsumenta; rękojmia

Keywords: consumer protection; legal guarantee; product quality; warranty

Otrzymano: 10 stycznia 2016

Received: 10 January 2016

Zaakceptowano: 18 lipca 2016

Accepted: 18 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Nowak, P. (2016). Gwarancje komercyjne jako narzędzie ochrony konsumenta. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 198–210.

WSTĘP

Zmiany w przepisach regulujących prawa konsumenta w poszczególnych krajach europejskich wynikają głównie z konieczności dostosowania ustawodawstwa krajowego do regulacji unijnych. Ochrona konsumenta w krajach europejskich wynika w zasadniczym stopniu z wdrożenia dyrektywy 1999/44/WE w sprawach niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji oraz dyrektywy 2011/83/UE w sprawie praw konsumentów. Aktualny stan prawny jest ukształtowany pod wpływem implementacji dyrektywy 2011/83/UE.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami konsument posiada prawa wynikające z ustawowej odpowiedzialności sprzedawcy, a także z tytułu gwarancji, o ile taka została udzielona. Gwarancje mogą zostać udzielone konsumentowi przez każdego z uczestników obrotu gospodarczego. Najczęściej udzielane są przez producentów, rzadko przez sprzedawców końcowych, chyba że są oni równocześnie producentami.

Celem badania jest ocena poziomu ochrony konsumenta wynikającego z ustawowej odpowiedzialności sprzedawcy oraz komercyjnych gwarancji w Polsce na tle innych krajów europejskich. Do jego realizacji wykorzystano przepisy ustawy o prawach konsumenta z 30 maja 2014 roku, informacje zawarte w dokumentach gwarancyjnych wybranych urzędów gospodarstwa domowego w okresie 2010–2014 oraz wyniki badań przeprowadzonych przez sieć Europejskich Centrów Konsumentekich w 2014 roku.

OCHRONA KONSUMENTA Z TYTUŁU ODPOWIEDZIALNOŚCI SPRZEDAWCY

Aktualnie ustawowa odpowiedzialność sprzedawcy regulowana jest ustawą z 30 maja 2014 roku o prawach konsumenta oraz przepisami Kodeksu cywilnego (Ustawa..., 2014; Ustawa..., 1964). Zakres ochrony konsumenta jest określony przez przedmiotowy i podmiotowy zakres tejże ustawy. Konsument to osoba fizyczna dokonująca z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową (Ustawa..., 1964). Uznanie kupującego za konsumenta ma istotne znaczenie prawne, ponieważ od tego statusu zależy, jakie przepisy mają zastosowane do oceny transakcji. W wielu przypadkach sytuacja prawna konsumenta jest z góry wzmacniana z mocy prawa (Łętowska, 2002).

Zbyt wąskie pojęcie konsumenta prowadzi do niedopasowania zakresu ochrony do rzeczywistych stosunków łączących konsumenta z przedsiębiorcą. Stąd też potrzeba nowelizacji prawa gospodarczego i konieczność definiowania stosunków konsumentekich w sposób funkcjonalny, zgodnie z intencją źródłowego prawa unijnego (Gneta, 2012).

Konsument ma prawo do złożenia reklamacji na podstawie rękojmi, jeżeli towar konsumpcyjny jest wadliwy. Towar konsumpcyjny to rzecz ruchoma, która podlega sprzedaży. Jeżeli konsument składa reklamację na podstawie rękojmi, podmiotem odpowiedzialnym za powstałe wady jest sprzedawca. Rękojmia jest ustawowo uregulowanym sposobem dochodzenia roszczeń. Przedsiębiorca nie może w żaden sposób odmówić przyjęcia reklamacji, jeżeli nie wynika to wprost z przepisów.

W poprzednim stanie prawnym, sprzed 25 grudnia 2014 roku, odpowiedzialność za wady fizyczne w przypadku sprzedaży konsumenckiej regulowała ustawa z dnia 27 lipca 2002 r. o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej oraz o zmianie kodeksu cywilnego (Ustawa..., 2002). Obecnie, na mocy ustawy z 30 maja 2014 roku o prawach konsumenta, przepisy o rękojmi zostały ujednoczone dla obrotu jednostronnie i obustronnie handlowego i wprowadzone ponownie do Kodeksu cywilnego poprzez jego nowelizację.

Odpowiedzialność z tytułu rękojmi opiera się na pojęciu wady. Rozróżnia się dwa rodzaje wad: fizyczną i prawną. Wada fizyczna to niezgodność produktu z umową. Dochodzi do niej zwłaszcza wtedy, gdy rzecz (Ustawa..., 1964):

- nie ma właściwości, które produkt tego rodzaju powinien mieć,
- nie ma właściwości, o których konsument został zapewniony przez sprzedawcę lub reklamę,
- nie nadaje się do celu, o którym kupujący poinformował sprzedawcę przy okazji zawierania umowy, jeśli przedsiębiorca nie zgłosił zastrzeżenia co do takiego jej przeznaczenia,
- została wydana kupującemu w stanie niezupełnym.

Przepis ten należy stosować nie tylko do wad sprzedanej rzeczy, ale także do sprzedaży energii, praw oraz wody.

Wada prawna może polegać na tym, że kupiony przez konsumenta towar (Ustawa..., 1964):

- jest własnością osoby trzeciej,
- jest obciążony prawem osoby trzeciej,
- cechuje się ograniczeniami w korzystaniu lub rozporządzaniu nim w wyniku decyzji lub orzeczenia właściwego organu.

Składając reklamację na podstawie rękojmi, konsument ma prawo żądać od razu od sprzedawcy (Ustawa..., 1964):

- naprawienia wady,
- wymiany towaru na nowy,
- obniżenia ceny,
- odstąpienia od umowy z wzajemnym zwrotem świadczeń – pod warunkiem, że wada jest istotna.

Uprawnienia te powstają niezależnie od tego, czy przedmiotem umowy są rzeczy oznaczone co do tożsamości, czy co do gatunku (Namysłowska, Lubasz, 2015). Wybór żądania należy do konsumenta. Jednak sprzedawca może w granicach prawa nie uznać jego wyboru i zaproponować inny sposób rozpatrzenia reklamacji. Gdy kupiona rzecz ma wadę, kupujący może złożyć oświadczenie o obniżeniu ceny albo odstąpieniu od umowy. Kupujący nie może z tych uprawnień skorzystać, gdy sprzedawca rzecz niezwłocznie i bez nadmiernych niedogodności dla kupującego wymieni albo wadę usunie. Sekwencja zdarzeń zależy od indywidualnych okoliczności faktycznych – m.in. od tego, czy towar był wcześniej reklamowany, od charakteru wady czy łatwości i szybkości naprawy lub wymiany towaru.

W przypadku gdy towar z wadą był już wcześniej naprawiany, konsument ma prawo odstąpić od umowy (jeśli wada jest istotna) lub domagać się obniżenia ceny.

Sprzedawca nie może odmówić spełnienia tych żądań. Wada istotna musi zatem ograniczać lub uniemożliwiać normalne korzystanie z rzeczy. Istotność wady należy analizować z uwzględnieniem jej znaczenia dla przeznaczenia rzeczy i celu, dla którego konsument nabył towar. Charakter istotności należy badać w każdym przypadku indywidualnie.

Zatem zgodnie z obecnymi przepisami rękojmia obejmuje odpowiedzialność za wady fizyczne i prawne, w odróżnieniu z kolei od gwarancji, która dotyczy tylko wad fizycznych.

Na obszarze Unii Europejskiej ochrona konsumenta w ramach odpowiedzialności sprzedawcy ma charakter imperatywny lub semiimperatywny. Prawa konsumenta wynikające z tej odpowiedzialności nie mogą być ograniczane, zawieszane lub wyłączane, mogą natomiast być kształtowane przez sprzedawcę w sposób bardziej korzystny, aniżeli to wynika z regulacji.

Zróżnicowanie między krajami w zakresie ustawowej odpowiedzialności sprzedawcy obejmuje wiele kwestii ważnych dla bezpieczeństwa konsumenta. Do najważniejszych można zaliczyć: długość okresu ochrony, długość okresu obowiązywania domniemania wady, dostępność części zamiennych. W większości krajów UE obowiązuje dwuletnia ustawowa odpowiedzialność sprzedawcy. Wyjątkami są:

- Szwecja – trzy lata,
- Norwegia i Islandia – pięć lat dla dóbr o dłuższym „okresie życia”,
- Irlandia – sześć lat,
- Wielka Brytania – sześć lat w Anglii, Walii i Północnej Irlandii; pięć lat w Szkocji,
- Holandia i Finlandia – długość okresu odpowiedzialności sprzedawcy jest związana z oczekiwaną „długością życia” produktu.

W Polsce sprzedawca odpowiada za wadę produktu, jeżeli pojawi się w okresie dwóch lat od momentu zakupu.

CHARAKTER I FUNKCJE GWARANCJI

Gwarancja to dobrowolne oświadczenie dotyczące jakości towaru złożone przez gwaranta. Gwarancja określa obowiązki gwaranta i uprawnienia konsumenta, w przypadku gdy sprzedany towar nie ma właściwości określonych w oświadczeniu gwarancyjnym.

Gwarancje należą do najczęściej stosowanych umów w obrocie gospodarczym. Jak wynika z raportu Europejskich Centrów Konsumentckich, ponad połowa klientów wykupuje komercyjne gwarancje. Najwięcej, czyli około 40% w przypadku sprzętu gospodarstwa domowego, około 37% w przypadku sprzętu elektronicznego i około 12% w przypadku zakupu samochodów (*Commercial...*, 2015). Porównanie stopnia zainteresowania komercyjnymi gwarancjami w poszczególnych krajach jest trudne ze względu na niejednolity sposób definiowania gwarancji. Do komercyjnych gwarancji włączane są często odpłatne polisy ubezpieczeniowe. Przepisy najczęściej nie regulują, czy gwarancje mają być odpłatne, czy nie. Tylko w Finlandii, Słowenii i na Łotwie gwarancje komercyjne muszą być bezpłatne (*Commercial...*, 2015).

Trzy rodzaje gwarancji, obejmujące: naprawę, wymianę i rekompensatę pieniężną, proporcjonalną do długości czasu pozostającego do momentu wygaśnięcia ważności gwarancji w momencie wystąpienia wady, stanowią 80% wszystkich gwarancji (Menezes, Quelch, 1990). Gwarancja jest dobrowolnym zobowiązaniem ze strony przedsiębiorcy wobec konsumenta, ale konstrukcja i realizacja umów gwarancyjnych są uregulowane prawnie. Na rynku sprzętu artykułów gospodarstwa domowego gwarancje komercyjne są powszechnie udzielane przez producentów.

W celu zwrócenia uwagi klientów i ich zdobycia niektóre przedsiębiorstwa oferują nadzwyczajne gwarancje (Hart, 1993). Nie ma jednego uniwersalnego sposobu na ich kształtowanie. Nadzwyczajne gwarancje opierają swoją wyjątkowość m.in. na bardzo długim okresie ważności, szerokim zakresie ochrony, oferowaniu szczególnie prostej i dogodnej dla klienta procedury składania reklamacji lub prawie do zwrotu bez podania przyczyn (Ostrom, Iacobucci, 1998).

Spośród nadzwyczajnych gwarancji największą ochronę kupującym dają bezwarunkowe gwarancje (Hart, 2005). Posiadając bezwarunkową gwarancję, opartą na prawie do zwrotu bez podania przyczyn, konsumenci są w pełni bezpieczni, ponieważ mogą w przypadku zmiany decyzji oddać produkt i otrzymać zwrot pieniędzy. Stosowanie polityki bezproblemowych zwrotów zapewnia konsumentom maksymalną ochronę. Udzielenie bezwarunkowych gwarancji stanowi dla gwaranta prawdziwe wyzwanie – wymusza na nim prawidłowe rozpoznanie potrzeb i oczekiwań klientów. Przed udzieleniem bezwarunkowych gwarancji gwarant musi doskonale znać czynniki kształtujące zachowanie nabywców. Niektóre cechy, takie jak: funkcjonalność, trwałość lub niezawodność, są łatwo mierzalne i identyfikowalne, natomiast inne, jak: estetyka, jakość, postrzegane są subiektywne i pozostają wyłącznie w gestii oceny klienta.

Do nadzwyczajnych gwarancji należą dożywotnie gwarancje. Rzadko jednak produkt jest tak trwały i niezawodny, aby gwarant mógł udzielić takich gwarancji, dlatego zazwyczaj gwaranci muszą określić okres ich ważności. Zazwyczaj podmioty udzielające gwarancji określają okres ich ważność w jednostkach czasu lub za pomocą wielkości dostarczonych korzyści (np. liczby przejechanych kilometrów). Ustalając okres ważności gwarancji, gwarant winien wziąć pod uwagę, aby nie był to okres zbyt krótki z punktu widzenia oczekiwań klientów. Niestety – jak wskazują wyniki badań – okres gwarancji nie ma na ogół związku z oczekiwaną długością życia produktu, co zasadniczo obniża wartość gwarancji dla klientów (Priest, 1981).

Gwarancje pełnią różne funkcje na poszczególnych etapach relacji łączącej konsumenta z produktem. W fazie przedzakupowej, obejmującej gromadzenie i porównywanie dostępnych ofert, gwarancje mogą zwracać uwagę konsumenta na produkt i służyć jako pośrednie źródło informacji na temat jego jakości (Forlicz, 2001). Długość gwarancji, jako pośrednia wskazówka o jakości produktów, ma duże znaczenie, gdy jakość produktu jest niewidoczna dla konsumentów przed zakupem, produkt jest skomplikowany technicznie i ocena jego jakości przekracza możliwości konsumenta lub jego zakup przedstawia duży wydatek (Nelson, 1970; Nowak, 2003). Gwarancje najczęściej sygnalizują jakość w aspekcie niezawodności i trwałości (Wiener, 1985). Pozostałe elementy jakości nie są zwykle wiązane z gwarancją.

W modelu sygnalizowania M. Spence'a zróżnicowane warunki gwarancyjne produktów obecnych na rynku pozwalają konsumentom na ocenę ich jakości (Spence, 1977). Produkty wysokiej jakości psują się rzadziej, dlatego mają niższe koszty napraw i wymiany, co umożliwia ich producentom udzielenie wysokich gwarancji. Okres ważności gwarancji wpływa na szacowane przez konsumenta prawdopodobieństwo wystąpienia awarii, a tym samym na ocenę jakości. Im wyższy poziom zabezpieczenia gwarancyjnego, tym mniejsze prawdopodobieństwo wystąpienia awarii i większa użyteczność zakupu. Udzielanie przez producentów artykułów niskiej jakości takich samych warunków gwarancyjnych, jakie mogą zaproponować producenci towarów wysokiej jakości, jest dla tych pierwszych nieopłacalne ze względu na wysokie koszty. Model M. Spence'a dotyczy produktów, dla których nie ma związku między sposobem użytkowania a jakością produktu. M. Spence wyklucza pokusę nadużycia po obu stronach transakcji – producenci nie mogą zmienić jakości produktu po zawarciu umowy, a konsumenci – wpływać na jakość poprzez sposób użytkowania.

Alternatywną teorię wyjaśniającą pełnienie przez gwarancję funkcji sygnału jakości przedstawia S.J. Grossman (1981). Model Grossmana dotyczy zakupów jednorazowych, nowych produktów, co do których nabywca nie ma żadnych doświadczeń z wcześniejszej konsumpcji. Przypadek przedstawiony przez Grossmana jest wyjątkowo niekorzystny dla konsumenta, ponieważ spełnione są wszelkie przesłanki do przekazywania mylących informacji. Autor udowadnia jednak, że przy tak skrajnie niekorzystnych założeniach istnieje mechanizm, który zapewnia opłacalność przekazywania pełnych i prawdziwych informacji, a producenci nie mają motywacji do ukrywania jakości.

Gwarancje informują o jakości produktu dzięki racjonalnej reakcji konsumentów (Tyszka, Zaleśkiewicz, 2001). Konsumenci przyjmują, że jakość ma najniższy poziom, jaki wynika z informacji przekazanej przez producenta. Oznacza to, że konsumenci są gotowi zapłacić za najniższą jakość mieszczącą się w zapewnieniach producenta. Dlatego producenci są zainteresowani przekazaniem szczegółowych i wyczerpujących informacji, zgodnych z prawdą, i uzyskaniem możliwie najwyższej ceny.

Rozwinięciem teorii sygnalizowania z gwarancją są modele równowagi z pokusą nadużycia, które przedstawili N.A. Lutz (1989) oraz R. Cooper i T.W. Ross (1985). W modelu Lutza istnieje pojedyncza pokusa nadużycia po stronie konsumenta, natomiast w modelu Coopera i Rossa pokusa nadużycia występuje po obu stronach wymiany. W pierwszym przypadku jakość jest zmienną egzogeniczną niezależną od producenta, natomiast w drugim traktowana jest jako zmienna zależna. Prawdopodobieństwo wystąpienia wady jest funkcją dostarczonej przez producenta jakości i sposobu użytkowania.

Lutz udowadnia, że w warunkach pokusy nadużycia ze strony konsumentów producenci mogą sygnalizować wysoką jakość produktu niską gwarancją i niską ceną. Przy założeniu, że konsumenci traktują jakość i troskę o produkt jako elementy substytucyjne, zastosowanie wysokiej gwarancji byłoby droższe, aniżeli zastosowanie niskiej gwarancji. Rodzaj interakcji, zachodzącej pomiędzy jakością a wysiłkiem nabywców, określa wybór strategii sygnalizowania i poziom oferowanej jakości.

W fazie zakupowej gwarancje wchodzi w zestaw świadczeń nabywanych przez konsumenta przez zawarcie umowy sprzedaży. Pełnią funkcję ubezpieczenia

otrzymywanego przez konsumenta razem z produktem. Im wyższe gwarancje towarzyszą produktowi, tym oferta jest bardziej atrakcyjna dla kupującego. W teorii alokacji inwestycji G.L. Priesta gwarancja jest polisą ubezpieczeniową, która określa podział odpowiedzialności między gwarantem (najczęściej producentem) a konsumentem z tytułu wystąpienia wady towaru (Priest, 1981). Model Priesta dotyczy produktów, których jakość zależy zarówno od jakości dostarczonej przez producenta, jak i od sposobu eksploatacji konsumenta. Warunki gwarancyjne odzwierciedlają preferencje konsumentów odnośnie do alokacji środków na inwestycje naprawcze i zapobiegawcze oraz na zakup ubezpieczenia i samoubezpieczenie.

Gwarancje są atrakcyjne dla konsumentów, gdy obejmują zdarzenia, wobec których koszty samoubezpieczenia oraz inwestycji prewencyjnych lub naprawczych są dla konsumentów wyższe od ceny gwarancji (Williams, Smith, Young, 2002). Jeżeli nabywcy są w stanie we własnym zakresie ograniczyć wystąpienie wady, to duży popyt będą miały produkty oferowane bez gwarancji, ale za to w niższej cenie. Podobna zależność będzie dotyczyć samoubezpieczenia, którego koszty mogą być niższe od ceny polisy gwarancyjnej. Samoubezpieczenie polega na zgromadzeniu rezerw pieniężnych na okoliczność pojawienia się strat i jest wybierane przez konsumentów z motywów finansowych i pozafinansowych.

Podniesienie obowiązkowej odpowiedzialności prawnej sprzedawców może powodować zastąpienie tańszych rozwiązań służących zapewnieniu jakości produktów – zależnych od konsumentów – przez droższe rozwiązania realizowane przez przedsiębiorców. Efektem podniesienia obowiązkowej odpowiedzialności prawnej może być wzrost kosztów zapewnienia trwałości i niezawodności produktów. W konsekwencji paradoksalnie wzrost odpowiedzialności prawnej sprzedawcy może skracać długość życia produktu i zwiększać stopień wadliwości (Stigler, 1970).

Konstatacja ta jest zgodna z wnioskami wyprowadzonymi z modelu alokacji ryzyka przez G. Heala, z których wynika, że przedsiębiorcy nie powinni podnosić nadmiernie poziomu własnej odpowiedzialności i pewna wielkość ryzyka powinna pozostawać po stronie konsumenta (Heal, 1977). Wnioski z modelu Heala wskazują, że niektóre firmy mają skłonność do nadmiernego zabezpieczania konsumentów w stosunku do ich udziału w ryzyku. Optymalna gwarancja powinna zapewniać równowagę pomiędzy ubezpieczeniem a motywacją do należytej troski o produkt.

Traktowanie przez konsumentów gwarancji jako istotnego narzędzia ochrony przed ryzykiem kwestionują dostępne wyniki badań (Roselius, 1971; Mazurek-Łopacińska, 2003). W badaniu T. Roseliusa główną rolę w redukowaniu ryzyka odegrała lojalność wobec marki i wybór wiodącej marki na rynku. Nabywcy byli skłonni w największym stopniu zaufać marce lub oprzeć się na własnym doświadczeniu. Gwarancyjną funkcję marki potwierdzają również badania przeprowadzone przez K. Mazurek-Łopacińską. Respondenci wskazali, że marka w największym stopniu pełni funkcję: gwarancji jakości, a następnie: ułatwia rozpoznanie produktu na rynku, ułatwia zakup, podkreśla przynależność od grupy i dostarcza satysfakcji.

W fazie pozakupowej gwarancje pełnią funkcję ochronną i ograniczają wielkość strat ponoszonych przez konsumentów w sytuacjach określonych w oświadczeniu gwarancyjnym. Wartość gwarancji w fazie pozakupowej zależy od sposobu wykonania

uprawnień gwarancyjnych, a ta z kolei zależy od przebiegu postępowania reklamacyjnego. Dopiero na tym etapie weryfikowana jest rzeczywista wartość gwarancji dla nabywców. Trudności w realizacji uprawnień niweczą wartość gwarancji dla konsumentów. Oczekiwania kupujących oparte na obietnicach gwarancyjnych nie powinny w żadnym przypadku rozmiąć się z ich realizacją. Uciążliwa procedura składania reklamacji i dodatkowe wymagania skutecznie zniechęcają do korzystania z gwarancji.

Taka praktyka jest niekorzystna zarówno dla konsumenta, jak i dla przedsiębiorcy. Stwarzając bariery w składaniu reklamacji, firma pozbawia się informacji zwrotnej od klientów, nie zna popełnianych błędów, a reklamacje nie inicjują niezbędnych zmian (Barlow, Møller, 1981). Utrudnienia w składaniu reklamacji wpływają na spadek reklamacji i szkodzą interesowi firmy. Przy utrudnieniach w składaniu reklamacji malejąca liczba reklamacji nie może być interpretowana jako zjawisko pozytywne, ponieważ nie ma nic wspólnego z poprawą jakości i satysfakcji klientów.

UPRAWNIENIA KONSUMENTA Z TYTUŁU GWARANCJI NA RYNKU ARTYKUŁÓW GOSPODARSTWA DOMOWEGO W POLSCE

W analizie treści umów gwarancyjnych wykorzystano gwarancje istniejące w okresie 2010–2014 na rynku lodówek, pralek i suszarek. Badaniem objęto łącznie gwarancje na urządzenia 23 marek lodówek, 20 marek pralek i 21 marek kuchenek. Umowy gwarancyjne składają się z dwóch zasadniczych części: warunków ogólnych oraz ograniczeń i wyłączeń. Warunki ogólne określają uprawnienia przysługujące kupującym z tytułu uzyskanej gwarancji, natomiast wykluczenia i ograniczenia zawężają odpowiedzialność gwaranta.

Z analizy treści dokumentów gwarancyjnych wynika, że gwarancje na sprzęt gospodarstwa domowego udzielane są głównie na naprawę i wymianę – odpowiednio 65% marek lodówek i pralek oraz 67% marek kuchenek przewidywało ten sposób zaspokojenia roszczeń (zob. tab. 1). We wszystkich gwarancjach producenci zobowiązywali się do pełnego pokrycia kosztów naprawy w podstawowym okresie gwarancyjnym. Tylko w kilku przypadkach gwarancje zawężyły uprawnienia nabywców jedynie do naprawy. Zaledwie trzy marki lodówek, trzy marki kuchenek oraz dwie marki pralek oferowały gwarancję jedynie na naprawę. W przypadku tych marek liczba napraw wykonywanych na koszt producenta w okresie gwarancyjnym nie była limitowana. Gwarancje te nie przewidywały możliwości wystąpienia nieusuwalnej wady i nie zabezpieczały nabywców przed takim zdarzeniem. Ponadto gwarancje na urządzenia tych marek nie przewidywały żadnych konsekwencji z tytułu nieterminowego wykonania naprawy.

Kilka gwarancji przewidywało możliwość rozwiązania umowy i zwrotu pieniędzy. Możliwość wyboru pomiędzy zwrotem pieniędzy a wymianą przewidywały umowy gwarancyjne na urządzenia pięciu marek lodówek, pięciu marek pralek i czterech marek kuchenek. LG przewidywało możliwość zwrotu pieniędzy, ale nie dawało nabywcom prawa wyboru, ponieważ zwrot taki był przewidziany tylko w przypadku, gdy wymiana była niewykonalna. Możliwość wyboru między wymianą a zwrotem gotówki przewidywało tylko: 22% marek lodówek, 25% marek pralek i 19% marek kuchenek.

Tab. 1. Sposoby zaspokajania roszczeń konsumentów przewidziane w umowach gwarancyjnych

	Lodówki		Pralki		Kuchenki	
		%		%		%
Liczba gwarancji	23	100	20	100	21	100
Rodzaj zobowiązań gwaranta (producenta)						
Naprawa	3	13	2	10	3	14
Naprawa i wymiana	15	65	13	65	14	67
Naprawa, wymiana lub zwrot gotówki	5	22	5	25	4	19

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy dokumentów gwarancyjnych

Umowy gwarancyjne przewidywały możliwość wymiany w trzech przypadkach:

- powstanie nieusuwalnej wady stwierdzone przez punkt serwisowy,
- przekroczenie określonej liczby napraw,
- niewykonanie naprawy w terminie.

Zaoferowanie wszystkich opcji uprawniających do wymiany daje maksymalne zabezpieczenie nabywcom. Najczęściej gwarancje dawały nabywcom prawo do wymiany tylko po przekroczeniu określonej liczby napraw, gdy ponownie wystąpi wada. Najwięcej marek oferowało najgorsze warunki uprawniające do wymiany na podstawie wielokrotności napraw – najczęściej wymiana przewidziana była dopiero po pięciokrotnej naprawie.

Mimo podobieństwa między gwarancjami pod względem liczby napraw uprawniających do wymiany różnie definiowana jest wada dająca takie prawo. Do wymiany upoważniają wady określone jako istotne lub główne, które uniemożliwiają użytkownika sprzętu zgodnie z przeznaczeniem. W niektórych umowach gwarancyjnych przewidziano, że do wymiany uprawnia wielokrotność wystąpienia wady tego samego rodzaju. Taki zapis zasadniczo ogranicza możliwość skorzystania konsumentów z wymiany, mimo iż takie prawo zostało w gwarancji formalnie zadeklarowane. Jeszcze niekorzystniej dla konsumenta zapis ten sformułowany został w gwarancjach, w których prawo do wymiany przysługuje po wielokrotności naprawy tego samego elementu, ale liczba napraw nie została określona i zależy od uznania gwaranta.

Ponadto tylko niektóre czynności serwisowe uprawniają do wymiany. Do liczby napraw po przekroczeniu, której użytkownikowi przysługuje prawo do wymiany sprzętu lub zwrotu gotówki, nie wlicza się napraw należących do normalnej obsługi eksploatacyjnej oraz czynności instalacyjnych, konserwacyjnych, czyszczenia, poprawy połączeń mechanicznych lub elektrycznych, regulacji, wymiany uszczelek lub bezpieczników.

Umowy gwarancyjne skonstruowane są w ten sposób, że ograniczają nabywcom dostęp do wymiany. Gwarancje dają zasadniczo prawo do bezpłatnej naprawy, natomiast warunki, jakie muszą zaistnieć, aby nabywca mógł skorzystać z prawa do wymiany, są trudne do spełnienia.

Umowy gwarancyjne na produkty objęte badaniem dają nabywcom prawo do składania reklamacji tylko w przypadku wystąpienia wady. Producenci zobowiązują się do usunięcia wad fabrycznych powstałych z przyczyn tkwiących w samej rzeczy. Nie są to

bezw warunkowe gwarancje dające prawo do zwrotu bez podania przyczyny. Nie obejmują wszystkich uprawnień, jakie posiadają konsumenci z mocy ustawy o prawach konsumentów z 30 maja 2014 roku – brak jest możliwości dochodzenia roszczeń o obniżenie ceny.

Przebadane gwarancje dalekie są od pełnej ochrony konsumenta. Warunki oferowane przez marki obecne na polskim rynku są bardziej korzystne na rynkach zachodnich. Na przykład na rynku amerykańskim Whirlpool jako pierwszy zaczął udzielać dwumiesięcznej gwarancji pozwalającej na zwrot urządzenia z powodu braku satysfakcji nabywcy (Kendall, Frederick, 1975). Ponadto w Polsce gwarancje nie obejmują pokrycia strat powstałych w konsekwencji wystąpienia wady (*consequential damages*). Przykładem odpowiedzialności tego typu jest gwarancja na produkty marki Kelvinator na rynku amerykańskim, w której, poza roczną gwarancją na części i robocizną oraz pięcioletnią gwarancją dodatkową na agregat chłodniczy, firma oferowała do 250 dol. rekompensaty za żywność, która uległa zepsuciu w wyniku awarii urządzenia (Menezes, Quelch, 1990).

OKRES WAŻNOŚCI GWARANCJI

Z analizy umów gwarancyjnych objętych badaniem wynika, że około 90% marek lodówek i pralek oraz ponad 70% marek kuchenek posiada dwuletnią gwarancję podstawową. Wynik ten oznacza, że na rynku dominują gwarancje o 24-miesięcznym podstawowym okresie ważności. Ponadto, wynik uzyskany dla kuchenek korygowany jest przez producentów, którzy wprowadzili udzielają tylko rocznej gwarancji na cały produkt, ale biegnie ona równoległe z przedłużoną, najczęściej trzyletnią, gwarancją na armaturę gazową (kurki, palniki, zabezpieczenia przeciwwypływowe, przewody gazowe).

W krajach europejskich okres ważności gwarancji jest podobny i mieści się w przedziale od jednego do pięciu lat. Najczęściej okres gwarancji pokrywa się z ustawową odpowiedzialnością sprzedawcy i wynosi dwa lata (*Commercial...*, 2015).

Ujednoczenie okresu ważności gwarancji nastąpiło po 1 maja 2004 roku, po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Marki, które oferowały krótszy okres gwarancji, najczęściej wydłużyły go do dwóch lat, natomiast marki, które oferowały dodatkowe przedłużone gwarancje, nie zmieniły warunków. Doprowadziło to do zmniejszenia różnicowania warunków gwarancyjnych między markami na rynku.

Niektóre marki oferują dodatkowe, bezpłatne, przedłużone gwarancje na niektóre podzespoły. Powszechne jest, że w przedłużonym okresie gwarancji pokrywają jedynie koszt wymienionych części, natomiast pozostałe koszty (robocizny, transportu) ponoszą klienci. Przedłużone gwarancje przewidują tylko naprawę, natomiast nie dotyczą one wymiany lub zwrotu gotówki. Stopień różnicowania umów gwarancyjnych w zakresie długości gwarancji dodatkowych przedstawia tab. 2. Zawarte w niej dane wskazują na małe wykorzystanie przedłużonych gwarancji na wybrane części – średnio 80% marek nie posiada tego typu gwarancji.

Okres ważności dodatkowych gwarancji biegnie podobnie jak w przypadku gwarancji podstawowych, od daty zakupu sprzętu, a nie od momentu wygaśnięcia ważności gwarancji podstawowej. Rzeczywisty okres ważności przedłużonych gwarancji jest

krótszy od tego, który reklamują producenci – należy pomniejszyć go o okres ważności podstawowej gwarancji.

Tab. 2. Okres ważności dodatkowych gwarancji na wybrane podzespoły

	Lodówki		Pralki		Kuchenki	
		%		%		%
Liczba gwarancji	23	100	20	100	21	100
Okres ważności dodatkowej gwarancji na wybrane podzespoły w miesiącach						
36 miesięcy	-	-	-	-	3	14
60 miesięcy	3	13	1	5	1	5
84 miesiące	2	9	2	10	-	-
120 miesięcy	-	-	1	5	-	-
Brak	18	78	16	80	17	81

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy dokumentów gwarancyjnych

Przedłużone gwarancje obejmują:

- armaturę gazową dla kuchenek gazowo-elektrycznych,
- agregat chłodniczy, sprężarkę dla lodówek,
- perforację bębna, perforację obudowy, silnik główny dla pralek.

Dodatkowe przedłużone gwarancje udzielane są na ważne części, od których uzależnione jest właściwe funkcjonowanie urządzeń. Dodatkowe gwarancje są wartościowe dla nabywców, pod warunkiem że obejmują podzespoły szczególnie istotne dla prawidłowego działania sprzętu, charakteryzujące się stosunkowo wysoką awaryjnością, których koszt naprawy jest wysoki. Części objęte przedłużonymi gwarancjami są głęboko „schowane” w urządzeniach i ich jakość jest w małym stopniu zależna od sposobu użytkowania.

Na rynku artykułów gospodarstwa domowego przedłużone gwarancje oferowały:

- Whirlpool – siedem lat na: perforację obudowy i agregat chłodniczy z całą hermetyczną instalacją (lodówki); perforację obudowy, zbiornik i silnik główny (pralki),
- Amica – siedem lat na perforację obudowy i 10 lat perforację bębna (pralki),
- Vestfrost – pięć lat na agregat chłodniczy z całą hermetyczną instalacją (lodówki),
- Mora – pięć lat gwarancji na armaturę gazową: kurki, palniki, przewody gazowe (kuchenki).

Duże sieci handlowe oferują klientom możliwość uzyskania dodatkowej ochrony, poprzez wykupienie ubezpieczenia. Polisy ubezpieczeniowe na AGD proponowane są na okres do pięciu lat, licząc od daty zakupu sprzętu. Aby skorzystać z tej możliwości zabezpieczenia przed ryzykiem, klient musi zdecydować się na wykupienie ubezpieczenia zwykle w okresie 30 dni od daty zakupu. Podejmuje więc decyzję, nie mając większej wiedzy na temat zakupionego sprzętu. Polisy ubezpieczeniowe miałyby większą wartość dla nabywców, gdyby mogli w ten sposób przedłużyć gwarancję, mając większą wiedzę na temat działania zakupionego sprzętu, pod koniec upływu okresu ważności gwarancji podstawowej. W porównaniu z bezpłatnymi dodatkowymi gwarancjami na wybrane części polisy ubezpieczeniowe obejmują te same podzespoły, co gwarancje podstawowe, oraz w pełni pokrywają koszty robocizny i części zamiennych.

Uprawnienia z tytułu komercyjnych gwarancji są wartościowe dla konsumenta, pod warunkiem że wykraczają poza zakres ustawowej odpowiedzialności sprzedawcy (Rokicka, 2004). Ocena poziomu ochrony konsumenta, na podstawie kryterium długości podstawowych gwarancji, pozwala stwierdzić, że większość producentów nie wykracza ponad poziom przysługującej nabywcom obligatoryjnej ochrony ustawowej. Dwuletni okres ważności gwarancji pokrywa się z dwuletnią odpowiedzialnością sprzedawcy z tytułu rękojmi. Na ogół podstawowe gwarancje dostarczają konsumentom zabezpieczenia na poziomie zbliżonym do tego, który wynika z tytułu rękojmi.

ZAKOŃCZENIE

Bezpłatne podstawowe gwarancje komercyjne powszechnie oferowane na rynku artykułów gospodarstwa domowego są świadczeniem dającym konsumentom najczęściej mniejszą ochronę, aniżeli ustawowa odpowiedzialność sprzedawcy. Przedłużone bezpłatne dodatkowe gwarancje, mimo że chronią konsumenta dłużej, to zapewniają mniejszy zakres ochrony, a tym samym tracą dla niego wartość. Wydają się być narzędziem marketingowym mającym zwrócić uwagę kupującego na produkt, a nie dostarczyć mu istotnych korzyści w okresie pozakupowym. Wykupienie dodatkowego ubezpieczenia oferowanego przez duże sieci handlowe jest opłacalne, ale tylko dla tych użytkowników, którzy ponoszą nadzwyczajne ryzyko.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że dla konsumenta korzystniejsza od gwarancji jest rękojmia, ponieważ jej warunki są określone w przepisach obowiązującego prawa. Przedsiębiorca nie może ich interpretować swobodnie i zmieniać na niekorzyść kupującego. Dlatego wybór rękojmi daje konsumentowi większą pewność posiadanych praw i w ostateczności zapewnia wyższy poziom ochrony.

Literatura

References

- Barlow, J., Møller, C. (2001). *Reklamacja czyli prezent. Strategia korzystania z informacji od klienta*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Commercial warranties. Are they worth the money? ECC-Net* (2015, 5 grudnia). Pozyskano z: www.konsument.gov.pl/pl/baza-wiedzy.html
- Cooper, R., Ross, T.W. (1985). Product Warranties and Double Moral Hazard. *Rand Journal of Economics*, 16, 103–113.
- Forlicz, S. (2001). *Niedoskonała wiedza podmiotów rynkowych*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Gnela, B. (red.) (2012). *Prawo handlowe dla ekonomistów*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Grossman, S.J. (1981). The Informational Role of Warranties and Private Disclosure about Product Quality. *Journal of Law and Economics*, 24, 461–483.
- Hart, C.W. (1993). *Extraordinary Guarantees*. New York: American Marketing Association.
- Hart, C.W. (2005). Bezwarunkowa gwarancja jakości: potężna broń konkurencyjna dla dostawców usług. *Harvard Business Review Polska*, 34, 15–25.
- Heal, G. (1977). Guarantees and Risk Sharing. *Review of Economic Studies*. 44, 549–560.
- Kendall, C.L., Frederick, A.R. (1975). Warranty and Complaint Policies: An Opportunity for Marketing Management. *Journal of Marketing*, 39, 36–43.

- Lutz, N.A. (1989). Warranties as Signals under Consumer Moral Hazard. *Rand Journal of Economics*, 20, 239–255.
- Łętowska, E. (2002). *Prawo umów konsumenckich*. Warszawa: C.H. Beck.
- Mazurek-Łopacińska, K. (2003). *Zachowania nabywców i ich konsekwencje marketingowe*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Menezes, M.A.J., Quelch, J.A. (1990). Leverage Your Warranty Program. *Sloan Management Review*, 31, 72.
- Namysłowska, M., Lubasz, D. (red.) (2015). *Ustawa o prawach konsumenta. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Nelson, P. (1970). Information and Consumer Behavior. *Journal of Political Economy*, 78, 311–329.
- Nowak, P. (2003). Ochrona konsumenta w warunkach asymetrii informacji. *Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie*, 594, 91–100.
- Ostrom, A.L., Iacobucci, D. (1998). The Effect of Guarantees on Consumers' Evaluation of Service. *The Journal of Service Marketing*, 12, 262–278.
- Priest, G.L. (1981). Theory of the Consumer Product Warranty. *The Yale Law Journal*, 90, 1297–1352.
- Rokicka, G. (2004). *Pozycja konsumentów na polskim rynku artykułów gospodarstwa domowego. Wyniki konsumenckiego badania ankietowego*. Warszawa: Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.
- Roselius, T. (1971). Consumer Rankings of Risk Reduction Method. *Journal of Marketing*, 35, 56–61.
- Spence, M. (1977). Consumer Misperception, Product Failure and Product Liability. *Review of Economic Studies*, 44, 561–572.
- Stigler, G.J. (1970). The Optimum Enforcement of Laws. *Journal of Political Economy*, 78, 526–536.
- Tyszka, T., Zaleskiwicz, T. (2001). *Racjonalność decyzji*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Ustawa Kodeks cywilny z dnia 23 kwietnia 1964 r. (Dz.U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.).
- Ustawa o prawach konsumenta z dnia 30 maja 2014 r. (Dz.U. z 2014 r., poz. 827 z późn. zm.).
- Ustawa o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej oraz o zmianie Kodeksu cywilnego z dnia 27 lipca 2002 r. (Dz.U. nr 141, poz. 1176 z późn. zm.).
- Wiener, J.L. (1985). Are Warranties Accurate Signals of Product Reliability? *Journal of Consumer Research*, 12, 245–250.
- Williams, C.A., Smith, M.L., Young, P.C. (2002). *Zarządzanie ryzykiem a ubezpieczenia*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Paweł Nowak, doktor nauk ekonomicznych w zakresie ekonomii (tytuł uzyskany na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie). Obecnie zatrudniony na stanowisku adiunkta w Katedrze Ekonomii i Polityki Gospodarczej w Instytucie Politologii na Uniwersytecie Pedagogicznym w Krakowie. Zainteresowania naukowe: mikro- i makroekonomia, polityka gospodarcza i społeczna, przedsiębiorczość, integracja i globalizacja, niepewność i prawa konsumenta, innowacyjna gospodarka.

Paweł Nowak, Ph.D. in economics, from the Cracow University of Economics. At present he is employed at the Department of Economics and Economic Politics, Institute of Political Science, Pedagogical University of Cracow. His main research interests concern: micro and macroeconomics, economic and social politics, entrepreneurship, integration and globalization, uncertainty and consumer rights, innovative economy.

Adres/address:

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Politologii
Katedra Ekonomii i Polityki Gospodarczej
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, Polska
e-mail: gelb@wp.pl

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	3
ANNA SKÓRSKA	
Determinanty i perspektywy rozwoju sektora usług w Polsce – zmiany wewnątrzsektorowe	7
PIOTR ROSIK, TOMASZ KOMORNICKI, SŁAWOMIR GOLISZEK	
Modelowanie dostępności i mobilności w kontekście zróżnicowań regionalnych liczby ludności, PKB i spółek prawa handlowego	21
JOANNA DOMINIAK	
Poziom wykorzystania usług elektronicznych przez firmy i gospodarstwa domowe województwa wielkopolskiego.....	35
TADEUSZ BOCHEŃSKI	
Powiązania kolei z przemysłem w Polsce w drugiej dekadzie XXI wieku	50
SŁAWOMIR GOLISZEK	
Możliwości przemieszczania się osób mieszkających w Polsce w międzynarodowym transporcie drogowo-kolejowym.....	65
TOMASZ WISKULSKI, JAN A. WENDT	
Dostępność komunikacyjna z Polski regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji	79
JAN A. WENDT	
Zmiany w turystycznym transporcie lotniczym Egiptu w latach 2005–2014	92
KAMILA ZIÓŁKOWSKA-WEISS	
Zachowania konsumenckie Polaków korzystających z oferty polsko-egipskich biur podróży w Szarm el-Szejk	102
MAŁGORZATA BAJGIER-KOWALSKA, MARIOLA TRACZ, KAMILA WAŁACH	
Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju turystyki medycznej w Korei Południowej.....	119
LIUDMILA FAKEYEVA, ALIAKSEI SHADRAKOV	
Demographic and Labor Potential as the Factors of Agroecotourism Development in Belarus (on the Example of Brest and Grodno Regions).....	133
TOMASZ WISKULSKI, MARTA JAŻWIECKA, JAN A. WENDT	
Kierunki przemian bazy noclegowej oraz jej wykorzystanie na wybrzeżu Chorwacji w latach 1993–2013.....	144
RENATA RETTINGER, FRANCISZEK MRÓZ	
Popytowe uwarunkowania rozwoju usług rekreacyjnych w Krakowie na przykładzie młodzieży akademickiej.....	158
BOŻENA WÓJTOWICZ	
Międzynarodowe uwarunkowania negatywnych konsekwencji ruchu turystycznego w Krakowie	174
MAREK HENDEL, MICHAŁ ŻEMŁA	
Zrównoważona konsumpcja jako atrybut i uwarunkowanie rozwoju branży turystycznej w XXI wieku	187
PAWEŁ NOWAK	
Gwarancje komercyjne jako narzędzie ochrony konsumenta.....	198

CONTENTS

Introduction.....	5
ANNA SKÓSKA Determinants and Perspectives of Service Sector Development in Poland – Intra-sector Changes.....	7
PIOTR ROSIK, TOMASZ KOMORNICKI, SŁAWOMIR GOLISZEK Modeling of Accessibility and Mobility in the Context of Regional Differences in Total Population, GDP and Commercial Law Companies.....	21
JOANNA DOMINIAK The Level of Use of e-services by Firms and Households in Wielkopolska.....	35
TADEUSZ BOCHEŃSKI Links Between Railways and Industry in Poland in the Second Decade of the 21st century.....	50
SŁAWOMIR GOLISZEK Possibility of Individual Travelling in Poland in the International Rail and Road Transportation.....	65
TOMASZ WISKULSKI, JAN A. WENDT Transport Accessibility from Poland to Tourist Regions of the Croatian Coastline....	79
JAN A. WENDT Changes in the Tourist Air Transport in Egypt in 2005–2014.....	92
KAMILA ZIÓŁKOWSKA-WEISS Consumers' Behaviour of Poles Using Polish-Egyptian Travel Agencies in Sharm el Sheikh.....	102
MAŁGORZATA BAJGIER-KOWALSKA, MARIOLA TRACZ, KAMILA WAŁACH Global Determinants of the Development of Medical Tourism in South Korea.....	119
LIUDMILA FAKEYEVA, ALIAKSEI SHADRAKOV Demographic and Labor Potential as the Factors of Agroecotourism Development in Belarus (on the Example of Brest and Grodno Regions).....	133
TOMASZ WISKULSKI, MARTA JAŻWIECKA, JAN A. WENDT Directions of Accommodation's Changes and its Use on the Croatian Coastline in Years 1993–2013.....	144
RENATA RETTINGER, FRANCISZEK MRÓZ Demand-related Conditions of the Development of Recreational Services in Krakow Based on the Example of University Students.....	158
BOŻENA WÓJTOWICZ International Determinants of the Negative Consequences of Tourism in Krakow.....	174
MAREK HENDEL, MICHAŁ ŻEMŁA Sustainable Consumption as Attribute and Condition of Tourism Sector Development in the 21st Century.....	187
PAWEŁ NOWAK The Commercial Warranties as a Tool of Consumer Protection.....	198