

KINGA KRZESIWO

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska
Pedagogical University of Krakow, Poland

Ocena sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej stacji narciarskich – przykład polskich Karpat

Evaluation of the development and functional situation of ski stations – the example of the Polish Carpathian Mountains

Streszczenie: Celem artykułu jest próba dokonania oceny sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej 19 stacji narciarskich polskich Karpat. Do osiągnięcia celu pracy przeprowadzono analizę porównawczą zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych i liczby miejsc noclegowych w 2012 i 2020 roku w badanych stacjach narciarskich oraz posłużono się klasyfikacją miejscowości ze względu na długość pobytu turystów, wskaźnikiem określającym miejsce turystyki w strukturze funkcjonalnej miejscowości, wskaźnikiem przedstawiającym możliwości recepcyjne miejscowości w sezonie zimowym i wskaźnikiem ukazującym miejsce turystyki narciarskiej w strukturze funkcji turystycznej stacji narciarskiej. W polskich Karpatach następuje jakościowy rozwój infrastruktury narciarskiej. W latach 2012–2020 pod względem zagospodarowania dla narciarstwa zjazdowego najbardziej rozwinęły się Szczyrk, Białka Tatrzańska, Krynica i Tylicz. Największy przyrost miejsc noclegowych miał miejsce w podhalańskich stacjach narciarskich, w szczególności w Zakopanem, Białce Tatrzańskiej i Bukowinie Tatrzańskiej. Wydzielono także dziewięć grup miejscowości, różniących się stopniem wyposażenia w bazę narciarską, poziomem rozwoju bazy noclegowej, specyfiką czasową ruchu turystycznego w sezonie zimowym oraz relacjami funkcjonalnymi z miejscowościami turystycznymi położonymi w ich sąsiedztwie. Wśród nich pierwszoplanowe miejsca zajmują: Zakopane, Krynica, Szczyrk, Wisła, Białka Tatrzańska i Bukowina Tatrzańska.

Abstract: The aim of this study is to present the evaluation of the development and functional situation of 19 ski stations located in the Polish Carpathians. To achieve the aim of the study, a comparative analysis of the transport capacity of ski lift devices and the number of beds in 2012 and 2020 in the studied ski stations was carried out, as well as the classification of these localities according to the length of tourists stay, the indicator determining the place of tourism in the functional structure of the locality, the indicator showing the reception capacity of the locality in the winter season and the indicator showing the place of ski tourism in the structure of tourist function of ski station. In the Polish Carpathians, there is a qualitative development of ski infrastructure. In 2012–2020, ski infrastructure developed the most in Szczyrk, Białka Tatrzańska, Krynica and Tylicz. The largest increase in the number of beds occurred in the ski stations located in the Podhale region, especially in Zakopane, Białka Tatrzańska and Bukowina Tatrzańska. Nine groups of ski sta-

tions were distinguished, differing in the level of equipment in the infrastructure for downhill skiing, the level of accommodation development, the time specificity of tourist traffic in the winter season and functional relations with tourist destinations located in their vicinity. Among them, the top places are taken by: Zakopane, Krynica, Szczyrk, Wisła, Białka Tatrzańska, and Bukowina Tatrzańska.

Słowa kluczowe: funkcja turystyczna; Karpaty Polskie; metodyka badań; rozwój; stacje narciarskie; turystyka narciarska

Keywords: development; methodology; Polish Carpathians; ski stations; ski tourism; tourist function

Otrzymano: 26 czerwca 2021

Received: 26 June 2021

Zaakceptowano: 10 sierpnia 2021

Accepted: 10 August 2021

Sugerowana cytacja / Suggested citation

Krzesiwo, K. (2021). Ocena sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej stacji narciarskich – przykład polskich Karpat. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 35(3), 259–276. doi: <https://doi.org/10.24917/20801653.353.16>

WSTĘP

Pomimo niesprzyjających warunków dla branży narciarskiej, spowodowanych zmianami klimatycznymi (Damm i in., 2017; Franczak, 2018; Scott i in., 2020; Steiger i in., 2019; Thimm, Bild, Kalf, 2019; Urban, Richterová, 2010), demograficznymi (Steiger, 2012; Witting, Schmude, 2019) i rosnącą konkurencją ze strony krajowych i zagranicznych miejscowości turystycznych (Krzesiwo, 2014; Krzesiwo, Mika, 2011; Pons i in., 2014; Steiger, Scott, 2020), turystyka narciarska ma nadal potencjał, aby się rozwijać i odnotować kolejny sezon z rzędu ze wzrostem liczby odwiedzin w ośrodkach narciarskich (Vanat, 2020). W 2019 roku tereny narciarskie na świeżym powietrzu znajdowały się w 68 państwach. Najlepiej wyposażonymi w bazę dla narciarstwa zjazdowego są kraje alpejskie oraz Stany Zjednoczone i Kanada. Polska także znajduje się w światowej czołówce pod względem rozwoju infrastruktury narciarskiej i uczestnictwa Polaków w turystyce narciarskiej (Vanat, 2020). W 2019 roku nasz kraj zajmował 10 miejsce pod względem liczby wyciągów narciarskich, 15 miejsce pod względem liczby wizyt narciarzy w polskich ośrodkach narciarskich i 8 miejsce pod względem liczby osób uczestniczących w turystyce narciarskiej. Rozwój tej formy rekreacji ma w Polsce duże znaczenie, istotnie wpływając na rozwój społeczny i gospodarczy wielu miejscowości i regionów, w szczególności regionów górskich (Faracik i in., 2009; Krzesiwo, 2016; Kurek, 2004).

Ośrodki narciarskie¹ w Polsce zlokalizowane są w górach, na wyżynach, nizinach, pojezierzach i pobrzeżu. Najważniejszym i najintensywniej zagospodarowanym dla narciarstwa regionem turystycznym w Polsce są Karpaty, stanowią zatem „atrakcyjny” obszar badań nad rozwojem i funkcjonowaniem miejscowości turystycznych, szczególnie tych specjalizujących się w świadczeniu usług dla turystów-narciarzy.

Pojęcie rozwoju jest rozumiane w niniejszym opracowaniu jako ciąg ukierunkowanych i nieodwracalnych zmian dokonujących się w strukturze infrastruktury narciarskiej. Zmiany te mogą mieć charakter ilościowy, co odpowiada wzrostowi liczby

¹ Za „ośrodek narciarski” uważa się kompleks infrastruktury narciarskiej zarządzany przez jednego właściciela, funkcjonujący pod jedną nazwą, objęty jednym karnetem, położony na terenie jednej lub więcej miejscowości (Krzesiwo, 2014).

określonych elementów, lub jakościowy, odnoszący się do ich cech i właściwości. Zagadnienie „funkcjonowania” odnosi się natomiast do przeprowadzanych w geografii turystyki badań funkcjonalnych, polegających na określeniu roli jednostki osadniczej w przestrzeni społeczno-ekonomicznej (Fischbach, 1989). Pod pojęciem funkcji turystycznej rozumie się działalność skierowaną na obsługę ruchu turystycznego, pełnioną przez określony obszar i jego mieszkańców (Maczak, 1989). Pojawienie się funkcji turystycznej na danym obszarze jest uzależnione przede wszystkim od walorów turystycznych oraz popytu na wypoczynek i różne formy turystyki. Z kolei dowodem na jej wykształcenie jest ruch turystyczny, któremu towarzyszy rozwój zagospodarowania turystycznego (Fischbach, 1989). Miejscowości wyposażone w infrastrukturę narciarską różnią się m.in. poziomem rozwoju bazy narciarskiej, bazy noclegowej, specyfiką czasową ruchu narciarskiego, a także relacjami funkcjonalnymi z ośrodkami turystycznymi położonymi w ich sąsiedztwie (Krzesiwo, 2014). Wymienione czynniki wpływają na zróżnicowany profil funkcjonalny miejscowości turystycznych, który wskazuje na miejsce turystyki w strukturze funkcji społeczno-gospodarczych danej miejscowości i miejsce turystyki narciarskiej w strukturze funkcji turystycznej. Określenie profilu funkcjonalnego oraz pozycji konkurencyjnej w stosunku do innych ośrodków turystycznych jest istotne z punktu widzenia prawidłowego rozwoju miejscowości i regionu turystycznego. Strategiczne znaczenie w rozwoju i kształtowaniu funkcji turystycznej w sezonie zimowym w miejscowościach górskich mają ośrodki narciarskie. Od sprawnego funkcjonowania tych podmiotów zależą dochody lokalnego, a nawet regionalnego sektora gospodarczego działającego w powiązaniu z turystyką narciarską. Poznanie zatem profili tych miejscowości może pomóc osobom zarządzającym tymi przedsiębiorstwami oraz władzom lokalnym i regionalnym w podejmowaniu odpowiednich decyzji, pozytywnie wpływających na rozwój danej miejscowości i regionu.

Profil funkcjonalny miejscowości turystycznej można określić za pomocą niektórych miar statystycznych. W geografii turystyki większość miar służących analizie zebranych informacji ma postać prostych miar i współczynników opisujących dane zjawisko (Kowalczyk, 2000). Do najczęściej stosowanych współczynników należą wskaźniki świadczące o stopniu rozwoju funkcji turystycznej (Baretje, Defert, 1972; Warszzyńska, 1985; Warszzyńska, Jackowski, 1979) i wskaźniki intensywności ruchu turystycznego na danym obszarze (Warszzyńska, Jackowski, 1979). Innymi współczynnikami stosowanymi w geografii turystyki są m.in. wskaźnik powiązań funkcjonalnych między miejscowością turystyczną a innymi miejscowościami (Mika, 2014), wskaźnik konkurencyjności stacji narciarskich (Hudson, Ritchie, Timur, 2004) oraz wskaźniki charakteryzujące zagospodarowanie turystyczne, do których można zaliczyć: wskaźnik rozwoju bazy noclegowej, wskaźnik rozwoju bazy gastronomicznej, wskaźnik chłonności turystycznej (Warszzyńska, Jackowski, 1979), wskaźnik pojemności tras ruchu turystycznego (Płocka, 2002), wskaźnik obciążenia środowiska przyrodniczego zagospodarowaniem turystycznym (Mika, 2004), wskaźnik potencjału recepcyjnego w sezonie zimowym (Krzesiwo, 2014). Niektóre z wymienionych współczynników można zastosować do określenia profilu funkcjonalnego szczególnego rodzaju miejscowości turystycznych jakimi są stacje narciarskie².

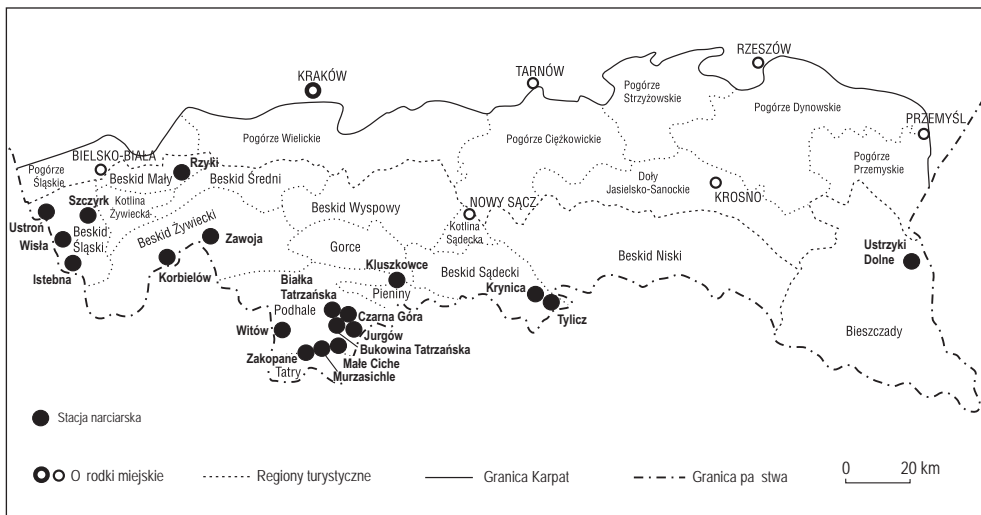
² Według Krzesiwo (2014: 21) stacja narciarska to „miejscowość turystyczna charakteryzująca się wysokim stopniem zagospodarowania dla narciarstwa oraz dysponująca odpowiednim zapleczem usługowym związanym z obsługą ruchu turystycznego”.

CEL, ZAKRES PRZESTRZENNY I METODYKA BADAŃ

Celem niniejszego artykułu jest próba dokonania oceny sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej największych stacji narciarskich położonych w polskich Karpatach. Aby osiągnąć tak postawiony cel, przeprowadzono analizę porównawczą zdolności przewozowej urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy po stokach i liczby miejsc noclegowych w 2012 i 2020 roku w badanych stacjach narciarskich, a także posłużono się klasyfikacją tych miejscowości ze względu na długość pobytu turystów (Krzesiwo, 2014) oraz trzema wskaźnikami: pierwszym – wskazującym na miejsce turystyki w strukturze funkcjonalnej miejscowości (Warszyńska, 1985), drugim – określającym możliwości recepcyjne miejscowości w sezonie zimowym (Krzesiwo, 2014) i trzecim – ukazującym miejsce turystyki narciarskiej w strukturze funkcji turystycznej stacji narciarskiej.

W sezonie zimowym 2019/2020 w polskiej części Karpat istniało 91 miejscowości wyposażonych w infrastrukturę dla narciarstwa zjazdowego. Zakres przestrzenny badań obejmował 19 stacji narciarskich o najlepiej rozwiniętej bazie narciarskiej (rycina 1). Maksymalna zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych³ (wyciągów narciarskich i kolei linowych) w tych miejscowościach była większa niż 5000 osób/godz. Były to: Istebna, Szczyrk, Ustroń i Wisła w Beskidzie Śląskim, Korbielów i Zawoja w Beskidzie Żywieckim, Rzyki w Beskidzie Małym, Krynica i Tylicz w Beskidzie Sądeckim,

Rycina 1. Stacje narciarskie w polskich Karpatach o najlepiej rozwiniętej infrastrukturze narciarskiej w sezonie zimowym 2019/2020



Źródło: opracowanie własne. Podział regionów turystycznych polskich Karpat według Grocha, Kurka i Warszzyńskiej (2000)

³ Według *Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 19 stycznia 2012 r. w sprawie dopuszczalnego obciążenia narciarskiej trasy zjazdowej, sposobu jego obliczania oraz szczegółowych warunków oświetlenia zorganizowanych terenów narciarskich* (Dz.U. 2012 poz. 102) przez „maksymalną zdolność przewozową rozumie się liczbę osób, które maksymalnie może przetransportować urządzenie transportu linowego lub taśmowego przeznaczone do przewozu osób, transportując je w górę, w ciągu godziny, przy założeniu poruszania się z maksymalną prędkością”.

Ustrzyki Dolne w Bieszczadach, Kluszkowce w Pieninach, Białka Tatrzańska, Bukowina Tatrzańska, Czarna Góra, Jurgów, Małe Ciche, Murzasichle i Witów na Podhalu oraz Zakopane, którego tereny narciarskie znajdują się w Tatrach i na Podhalu.

Materiały źródłowe były gromadzone i porządkowane od marca do czerwca 2020 roku. Pierwszy etap badań obejmował internetową inwentaryzację infrastruktury narciarskiej w polskich Karpatach i bazy noclegowej w największych stacjach narciarskich tego regionu górskiego oraz przeprowadzenie rozmów z pracownikami urzędów gmin i punktów informacji turystycznej w celu uzyskania informacji dotyczących liczby mieszkańców (stan na 31 grudnia 2019 r.) i pojemności bazy noclegowej badanych miejscowości turystycznych. W drugim etapie pracy dokonano obliczeń wskaźników oceny sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej stacji narciarskich. Posłużono się następującymi wskaźnikami:

- wskaźnikiem W_{NM} , zaproponowanym przez Warszyńską (1985), wskazującym na miejsce turystyki w strukturze funkcjonalnej miejscowości:

$$W_{NM} = N/M \cdot 100$$

gdzie: N – liczba miejsc noclegowych w danej miejscowości; M – liczba stałych mieszkańców danej miejscowości,

- wskaźnikiem W_{ZN} , podanym przez Krzesiwo (2014), który informuje o możliwościach recepcyjnych miejscowości w sezonie zimowym:

$$W_{ZN} = Z/N$$

gdzie: Z – zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych w danej miejscowości; N – liczba miejsc noclegowych w danej miejscowości,

- wskaźnikiem W_{ZM} , ukazującym miejsce turystyki narciarskiej w strukturze funkcji turystycznej:

$$W_{ZM} = Z/M$$

gdzie: Z – zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych w danej miejscowości; M – liczba stałych mieszkańców danej miejscowości.

Ocena sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej zależy od wielu czynników, jednak wydaje się, że wybrane wskaźniki, ich składowe i klasyfikacja stacji narciarskich ze względu na długość pobytu turystów, najbardziej nadają się do przeprowadzenia takiej oceny. Zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych pośrednio informuje o jakości infrastruktury narciarskiej, która należy do najważniejszych czynników wyboru stacji narciarskich przez narciarzy i snowboardzistów (Krzesiwo, 2014), wpływa zatem na wielkość ruchu turystycznego w sezonie zimowym. Liczba miejsc noclegowych informuje natomiast o potencjale recepcyjnym miejscowości turystycznej, z kolei długość pobytu turystów w stacji narciarskiej jest podstawową cechą różnicującą aktywność narciarską w stacjach narciarskich (Krzesiwo, 2014).

Trzeci etap pracy polegał na kameralnym opracowaniu materiałów źródłowych.

OCENA SYTUACJI ROZWOJOWEJ I FUNKCJONALNEJ BADANYCH STACJI NARCIARSKICH

Z inwentaryzacji przeprowadzonej w pierwszej połowie 2020 roku wynika, że stan infrastruktury dla uprawiania narciarstwa zjazdowego w 19 największych stacjach narciarskich Karpat Polskich liczył łącznie 283 urządzenia wyciągowe, co stanowiło 60,3% wszystkich urządzeń znajdujących się w polskiej części Karpat, w tym 68 kolei linowych, o łącznej zdolności przewozowej 270 796 osób/godz. Pod względem liczby urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy po stokach przodowały: Zakopane (37 wyciągów narciarskich i kolei linowych), Wisła (33), Szczyrk (28), Białka Tatrzańska (25) i Krynica (25). Natomiast najmniej tego typu urządzeń działało w: Rzykach (4), Istebnej (5) i Jurgowie (7). Najwięcej osób w ciągu jednej godziny mogło zostać przewiezionych urządzeniami wyciągowymi w Białce Tatrzańskiej (32 975 osób/godz.) (tabela 1, rycina 2). Kolejne miejsca pod tym względem zajmowały Krynica, Wisła, Zakopane i Szczyrk. W tych miejscowościach łączna zdolność przewozowa wyciągów narciarskich i kolei linowych kształtowała się między 20 a 30 tys. osób/godz. W grupie stacji o przepustowości urządzeń wyciągowych 10–20 tys. osób/godz. znajdowały się Bukowina Tatrzańska, Korbielów i Tylicz. Pozostałą część stanowiło 11 stacji narciarskich o łącznej zdolności przewozowej wyciągów narciarskich i kolei linowych między 5 a 10 tys. osób/godz.

Pomimo iż na przestrzeni 8 lat, od 2012 do 2020 roku, liczba urządzeń transportujących narciarzy po stokach w polskiej części Karpat zmniejszyła się o 8,2% z 511 do 469, to liczba kolei linowych wzrosła o 44,4%, z 63 do 91, a zdolność przewozowa zwiększyła się o 15,4% z 347 196 do 400 832 osób/godz. (por. Krzesiwo, 2014). Świadczy to o rozwoju jakościowym infrastruktury narciarskiej w tym regionie. Likwidacji systematycznie ulegają stare, niskiej jakości wyciągi zaczepowe, talerzykowe i orczykowe, a powstaje coraz więcej wygodnych, szybkich i bezpiecznych kolei linowych oraz przenośników taśmowych. Poziom rozwoju bazy narciarskiej w miejscowościach turystycznych powinien być zatem oceniany na podstawie łącznej zdolności przewozowej kolei linowych i wyciągów narciarskich, a nie na podstawie liczby tych urządzeń.

W latach 2012–2020 zdolność przewozowa urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy i snowboardzistów po stokach zwiększyła się w 17 badanych stacjach narciarskich, a w 2 – zmniejszyła (tabela 1, rycina 2). Największy rozwój infrastruktury narciarskiej we wskazanym przedziale czasowym nastąpił w Szczyрку, Białce Tatrzańskiej, Krynicy i Tyliczu. Liczba osób, która może zostać przewieziona wyciągami narciarskimi i kolejami linowymi w ciągu jednej godziny wzrosła w tych miejscowościach odpowiednio o: 10 360, 10 050, 6091 i 6090 osób. Jeśli weźmiemy pod uwagę zmianę procentową, to największy przyrost zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych wystąpił w Rzykach (wzrost o 226,32%), Tyliczu (129,57%), Murzasichlu (87,34%) i Szczyрку (63,02%). Zmniejszenie zdolności przewozowej nastąpiło natomiast w Zakopanem – o 3190 osób/godz. i Zawoi – o 744 osób/godz.

W 2012 roku do grupy największych stacji narciarskich Karpat Polskich należały także Wierchomla, Zwardoń i Brenna. Ich zdolność przewozowa w tym czasie wynosiła odpowiednio 11 060 osób/godz., 5740 osób/godz. i 5550 osób/godz. (Krzesiwo, 2013, 2014). Ze względu na brak ugody co do warunków dzierżawy gruntów w części Ośrodka Narciarskiego Dwie Doliny Muszyna-Wierchomla, działającego w dwóch

miejsowościach – Wierchomli i Szczawniku – nastąpiło wyłączenie z działalności wyciągów i tras narciarskich po stronie Szczawnika. Na skutek spadku popytu turystycznego w tym ośrodku wyłączono z użytkowania również kilka wyciągów narciarskich w Wierchomli. W ośrodku narciarskim nastąpiła zatem redukcja zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych aż o 6960 osób/godz., co stanowiło 62,93% zdolności przewozowej z 2012 roku. Obecnie wynosi ona 4100 osób/godz. Z kolei przyczynami zmniejszenia się zdolności przewozowej w Brennej (o 38,92%), Zwardoniu (o 26,83%), Zawoi (o 12,56%) i Zakopanem (o 10,42%) były kwestie ekonomiczne, tj. wysokie koszty utrzymania starych i niskiej jakości wyciągów narciarskich i kolei linowych oraz wysokie koszty inwestycji w infrastrukturę narciarską, a także spadek liczby turystów w tych miejscowościach, który był konsekwencją braku modernizacji urządzeń wyciągowych i konkurencji ze strony rozwijających się krajowych ośrodków narciarskich.

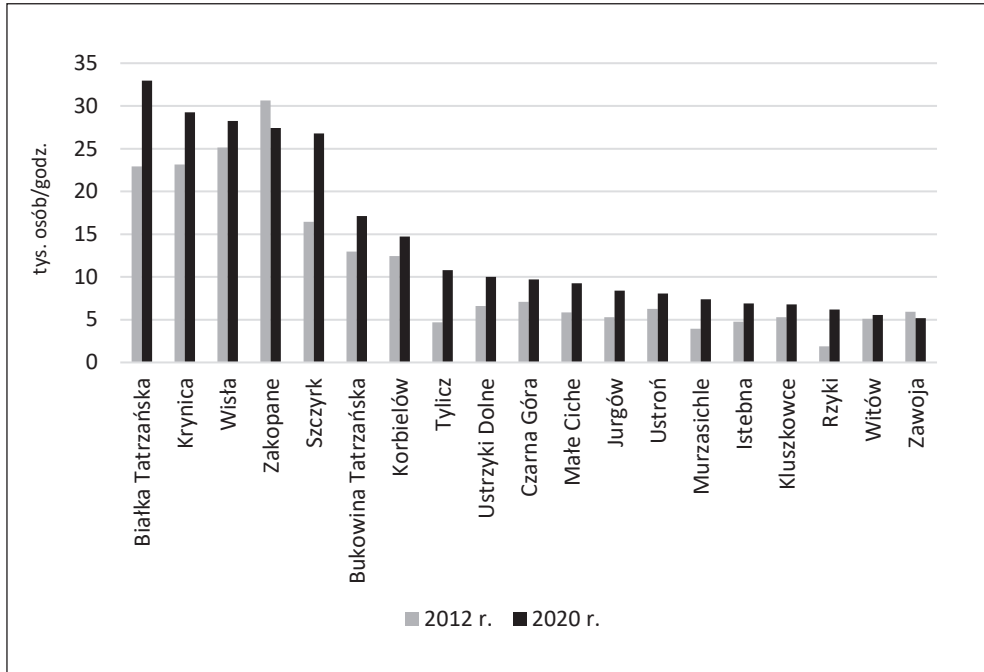
Tabela 1. Zdolność przewozowa urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy po stokach w największych stacjach narciarskich polskich Karpat w 2012 i 2020 roku

Stacja narciarska	Zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych [osób/godz.]		Zmiana zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych w latach 2012–2020	
	Rok 2012*	Rok 2020**	Wartość bezwzględna	[%]
Białka Tatrzańska	22 925	32 975	10 050	43,84
Bukowina Tatrzańska	12 964	17 114	4 150	32,01
Czarna Góra	7 100	9 700	2 600	36,62
Istebna	4 750	6 900	2 150	45,26
Jurgów	5 300	8 400	3 100	58,49
Kluskowce	5 300	6 800	1 500	28,30
Korbielów	12 445	14 745	2 300	18,48
Krynica	23 159	29 250	6 091	26,30
Małe Ciche	5 850	9 250	3 400	58,12
Murzasiczle	3 950	7 400	3 450	87,34
Rzyki	1 900	6 200	4 300	226,32
Szczyrk	16 440	26,800	10 360	63,02
Tylicz	4 700	10 790	6 090	129,57
Ustroń	6 257	8 075	1 818	29,06
Ustrzyki Dolne	6 600	10 000	3 400	51,52
Wisła	25 136	28 232	3 096	12,32
Witów	5 100	5 550	450	8,82
Zakopane	30 625	27 435	-3 190	-10,42
Zawoja	5 924	5 180	-744	-12,56

Źródło: *Krzesełwo, 2013; **badania własne; opracowanie własne

Podstawowym elementem zagospodarowania turystycznego, niezbędnym dla rozwoju większości form turystyki i warunkującym rozwój funkcji turystycznej na danym terenie jest baza noclegowa (Faracik, Pawlusiński, 2007; Kowalczyk, 2001; Warszzyńska, Jackowski, 1979). W 2020 roku w badanych 19 stacjach narciarskich oferowano łącznie ponad 129 tys. miejsc noclegowych. Najlepiej rozwiniętą bazą noclegową odznaczały się: Zakopane z 42,5 tys. miejsc noclegowych oraz Białka Tatrzańska, Wisła i Krynica, które posiadały odpowiednio – 13,2 tys., 11,8 tys. i 11,3 tys. miejsc (tabela 2).

Rycina 2. Zdolność przewozowa urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy po stokach w największych stacjach narciarskich polskich Karpat w 2012 i 2020 roku



Źródło: opracowanie własne

Z kolei najmniejszą pojemnością bazy noclegowej dysponowały Ryki (345 miejsc), Ustrzyki Dolne (851) i Witów (900). W sezonie zimowym w wielu stacjach narciarskich liczba miejsc noclegowych jest niewystarczająca, stąd turyści są zmuszeni nocować w sąsiednich miejscowościach.

Dla 13 z 19 badanych stacji narciarskich dostępne są dane dotyczące liczby miejsc noclegowych w 2012 roku (Krzesiwo, 2013). Istebna, Jurgów, Kluszkowce, Murzasichle, Ryki i Tylicz nie należały w 2012 roku do największych stacji narciarskich w Karpatach Polskich – łączna zdolność przewozowa wyciągów narciarskich i kolei linowych w tych miejscowościach była mniejsza niż 5000 osób/godz., stąd w pracy Krzesiwo (2013), z której zaczerpnięto dane porównawcze, brakuje informacji dotyczących liczby miejsc noclegowych w tych miejscowościach (tabela 2).

W latach 2012–2020 w 8 stacjach narciarskich nastąpił wzrost liczby miejsc noclegowych, a w 5 – spadek (tabela 2, rycina 3). Rozwój bazy noclegowej miał miejsce we wszystkich stacjach podhalańskich oraz w dwóch stacjach Beskidu Śląskiego – Szczyrku i Wiśle. Najwięcej miejsc noclegowych przybyło w Zakopanem (9300 miejsc), Białce Tatrzańskiej (6700) i Bukowinie Tatrzańskiej (3800). Biorąc pod uwagę zmianę procentową, największy przyrost miejsc noclegowych nastąpił w Białce Tatrzańskiej (wzrost o 103,08%), Czarnej Górze (73,33%) i Bukowinie Tatrzańskiej (71,70%). Z kolei najwięcej miejsc noclegowych ubyło w Krynicy – 1700, co stanowi 13,08% miejsc noclegowych z 2012 roku, Korbielowie – 1100 (34,38%) i Zawoi – 600 (16,22%).

Tabela 2. Liczba miejsc noclegowych w największych stacjach narciarskich polskich Karpat w 2012 i 2020 roku

Stacja narciarska	Liczba miejsc noclegowych		Zmiana liczby miejsc noclegowych w latach 2012–2020	
	Rok 2012 **	Rok 2020***	Wartość bezwzględna	[%]
Białka Tatrzańska	6 500	13 200	6 700	103,08
Bukowina Tatrzańska	5 300	9 100	3 800	71,70
Czarna Góra	1 500	2 600	1 100	73,33
Istebna	b.d.*	2 200	-	-
Jurgów	b.d.*	1 250	-	-
Kluszkowce	b.d.*	2 150	-	-
Korbielów	3 200	2 100	-1 100	-34,38
Krynica	13 000	11 300	-1 700	-13,08
Małe Ciche	2 500	3 600	1 100	44,00
Murzasichle	b.d.*	6 550	-	-
Rzyki	b.d.*	345	-	-
Szczyrk	6 100	6 500	400	6,56
Tylicz	b.d.*	1 150	-	-
Ustroń	8 400	7 904	-496	-5,90
Ustrzyki Dolne	930	851	-79	-8,49
Wisła	10 300	11 750	1 450	14,08
Witów	600	900	300	50,00
Zakopane	33 200	42 500	9 300	28,01
Zawoja	3 700	3 100	-600	-16,22

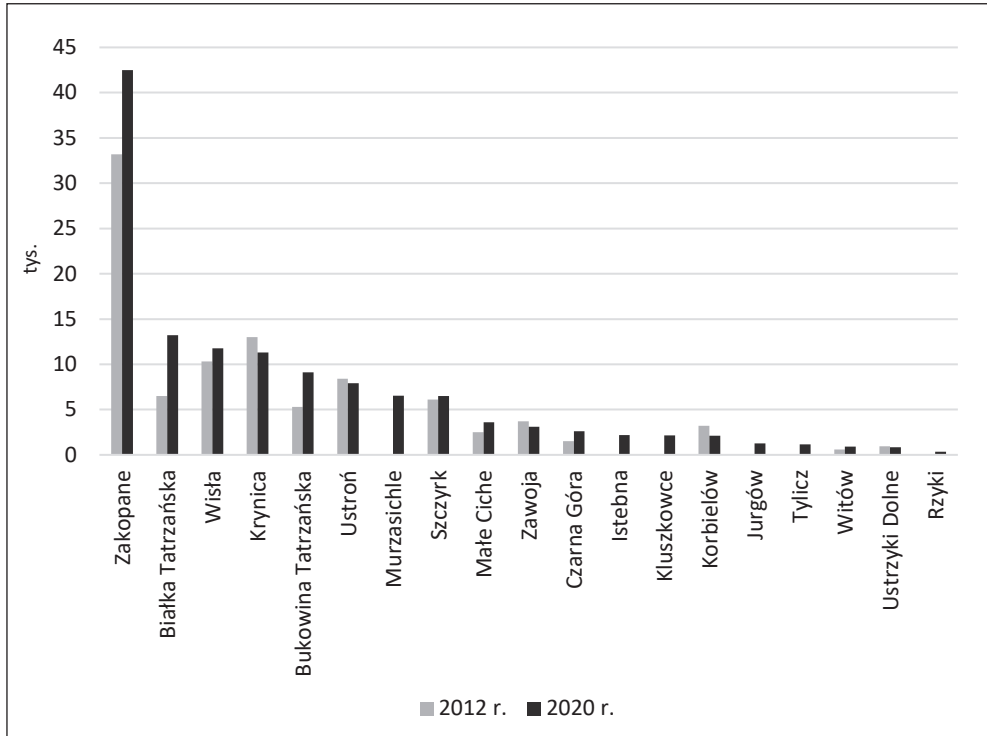
*b.d. – brak danych

Źródło: **Krzesiwo (2013); ***badania własne; opracowanie własne

Z przeprowadzonej przez Krzesiwo (2014) analizy wynika, że jedną z podstawowych cech różnicujących aktywność narciarską i wpływającą na funkcjonowanie stacji narciarskich jest długość pobytu turystów w tych miejscowościach. W celu rozróżnienia największych stacji narciarskich Karpat Polskich ze względu na długość pobytu turystów przyjęto kryteria wskazujące na: zdecydowany udział pobytów jednodniowych, porównywalny udział pobytów jednodniowych i dłuższych niż jeden dzień oraz zdecydowany udział pobytów dłuższych niż jeden dzień. Na podstawie tych kryteriów wydzielono 3 klasy stacji narciarskich (rycina 4). W klasie I znalazły się Rzyki i Ustroń. Stacje te cechują się wysokim odsetkiem narciarzy i snowboardzistów przyjeżdżających do tych miejscowości na jeden dzień. Klasę II tworzą Istebna, Korbielów, Szczyrk, Wisła i Zawoja. Stacje te charakteryzują się podobnym udziałem osób korzystających z pobytów jednodniowych, jak i weekendowych, i długookresowych. Z kolei w klasie III znalazło się 12 stacji narciarskich, takich jak: Białka Tatrzańska, Bukowina Tatrzańska, Czarna Góra, Jurgów, Krynica, Kluszkowce, Małe Ciche, Murzasichle, Tylicz, Ustrzyki Dolne, Witów i Zakopane. Zdecydowana większość turystów przyjeżdża do tych miejscowości na pobyty weekendowe i długookresowe.

Stacje narciarskie są miejscowościami wielofunkcyjnymi, a ze względu na wysokie walory przyrodnicze są atrakcyjne przede wszystkim dla rozwoju funkcji ogólnoturystycznej (Krzesiwo, 2014). W celu wydzielenia stacji podobnych z punktu widzenia

Rycina 3. Liczba miejsc noclegowych w największych stacjach narciarskich polskich Karpat w 2012 i 2020 roku



Źródło: opracowanie własne

Rycina 4. Klasyfikacja stacji narciarskich w polskich Karpatach ze względu na długość pobytu turystów w sezonie zimowym



Źródło: opracowanie własne na podstawie Krzesiwo (2014)

ich profilu funkcjonalnego posłużono się klasyfikacją stacji narciarskich ze względu na długość pobytu turystów oraz wskaźnikami W_{NM} , W_{ZN} i W_{ZM} (tabela 3). Zastosowane wskaźniki przybierają właściwe dla siebie wartości progowe (tabela 4). Wskaźnik W_{NM} określa w pełni rozwiniętą funkcję turystyczną, gdy jest większy od 50 (Warszyńska, 1985). Obserwacje terenowe wskazują, że czasowy niedobór miejsc noclegowych w sezonie zimowym pojawia się przy wartości wskaźnika W_{ZN} wynoszącej 2,5 (Krzesiwo, 2014). Z kolei wskaźnik W_{ZM} ukazuje istotną rolę turystyki narciarskiej w strukturze funkcji turystycznej, gdy jego wartość jest większa od 1, a jej dominację i uzależnienie od niej gospodarki danej miejscowości przy wartości większej od 3.

Tabela 3. Wskaźniki oceny sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej stacji narciarskich w polskich Karpatach

Stacja narciarska	Zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych [osób/godz.] (Z)*	Liczba stałych mieszkańców (M)**	Liczba miejsc noclegowych (N)***	W_{NM} Liczba miejsc noclegowych (N) na 100 mieszkańców (M)	W_{ZN} Relacja zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych (Z) do liczby miejsc noclegowych (N)	W_{ZM} Relacja zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych (Z) do liczby mieszkańców (M)
Białka Tatrzańska	32 975	2 249	13 200	586,93	2,50	14,66
Bukowina Tatrzańska	17 114	3 119	9 100	291,76	1,88	5,49
Czarna Góra	9 700	1 759	2 600	147,81	3,73	5,51
Istebna	6 900	5 208	2 200	42,24	3,14	1,32
Jurgów	8 400	946	1 250	132,14	6,72	8,88
Kluszkowce	6 800	1 897	2 150	113,34	3,16	3,58
Korbielów	14 745	1 100	2 100	190,91	7,02	13,40
Krynica	29 250	10 510	11 300	107,52	2,59	2,78
Małe Ciche	9 250	508	3 600	708,66	2,60	18,21
Murzasiczle	7 400	1 481	6 550	442,27	1,13	5,00
Rzyki	6 200	3 151	345	10,95	17,97	1,97
Szczyrk	26 800	5 593	6 500	116,22	4,12	4,79
Tylicz	10 790	1 982	1 150	58,02	9,38	5,44
Ustroń	8 075	15 268	7 904	51,77	1,02	0,53
Ustrzyki Dolne	10 000	9 097	851	9,35	11,75	1,10
Wisła	28 232	11 132	11 750	105,55	2,40	2,54
Witów	5 550	1 701	900	52,91	6,17	3,26
Zakopane	27 435	27 078	42 500	156,95	0,65	1,01
Zawoja	5 180	6 545	3 100	47,36	1,67	0,79

*w sezonie zimowym 2019/2020

**stan na 31 grudnia 2019 r.

***stan na marzec 2020 r.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 4. Wartości progowe wskaźników: W_{NM} – wskazującego na miejsce turystyki w strukturze funkcjonalnej miejscowości, W_{ZN} – określającego możliwości recepcyjne miejscowości w sezonie zimowym i W_{ZM} – ukazującego miejsce turystyki narciarskiej w strukturze funkcji turystycznej stacji narciarskiej

W_{NM}^*		W_{ZN}^{**}		W_{ZM}^{***}	
Funkcja turystyczna w strukturze funkcjonalnej	Liczba miejsc noclegowych (N) na 100 mieszkańców (M)	Liczba miejsc noclegowych w sezonie zimowym	Relacja zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych (Z) do liczby miejsc noclegowych (N)	Turystyka narciarska w strukturze funkcji turystycznej	Relacja zdolności przewozowej urządzeń wyciągowych (Z) do liczby mieszkańców (M)
Podstawowa lub jedna z głównych	> 50	Niewystarczająca	> 5	Dominująca	> 3
Równorzędna do innych funkcji lub dodatkowa	25–50	Pojawiają się czasowe niedobory miejsc noclegowych	2,5–5	Jedna z głównych	1–3
Dodatkowa	6,25–25	Wystarczająca	< 2,5	Dodatkowa	< 1
W początkowej fazie rozwoju	0,78–6,25				
Rozwój funkcji turystycznej jeszcze się nie rozpoczął	< 0,78				

Źródło: *Warszyńska (1985); **Krzesiwo (2014); ***opracowanie własne

Posługując się klasyfikacją badanych miejscowości dotyczącą długości pobytu turystów i powyższymi wskaźnikami, można wydzielić 9 grup stacji narciarskich podobnych z punktu widzenia ich sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej (tabela 5). W pierwszych trzech grupach znajdują się miejscowości charakteryzujące się najwyższym poziomem zagospodarowania dla narciarstwa pod względem liczby kolei linowych i wyciągów narciarskich oraz zdolności przewozowej tych urządzeń.

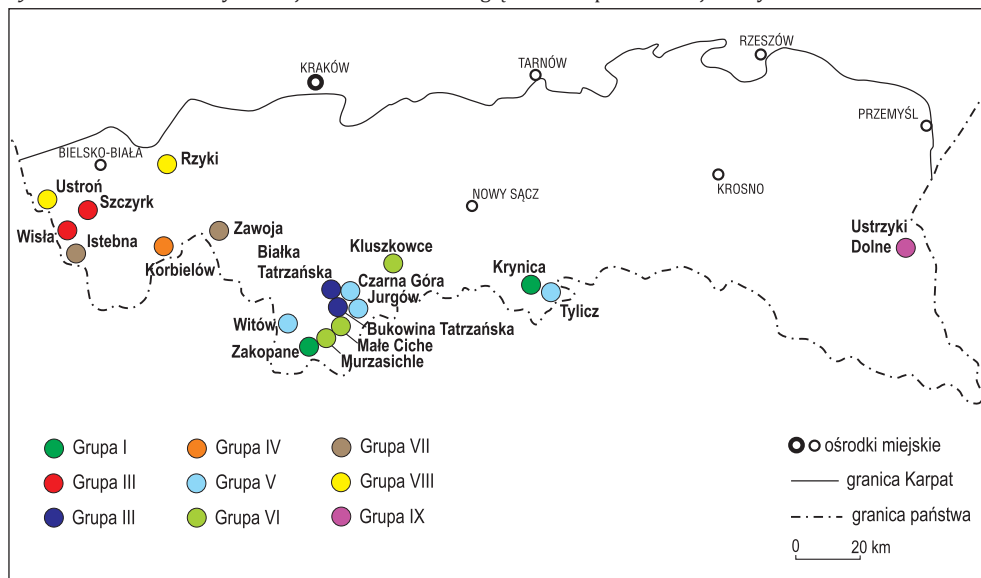
Tabela 5. Podział stacji narciarskich pod względem ich profilu funkcjonalnego

Grupa	Stacje narciarskie
I	Krynica, Zakopane
II	Szczyrk, Wisła
III	Białka Tatrzańska, Bukowina Tatrzańska
IV	Korbielów
V	Czarna Góra, Jurgów, Tylicz, Witów
VI	Kluszkowce, Małe Ciche, Murzasichle
VII	Istebna, Zawoja
VIII	Ryki, Ustroń
IX	Ustrzyki Dolne

Źródło: opracowanie własne

Grupę I tworzą Krynica i Zakopane. Są to duże, wielofunkcyjne ośrodki turystyczne, w rozwoju których turystyka narciarska pełni istotną rolę. W tych stacjach przeważają długookresowe pobyty narciarzy (kilkudniowe), a liczba miejsc noclegowych jest

Rycina 5. Podział badanych stacji narciarskich ze względu na ich profil funkcjonalny



Źródło: opracowanie własne

wystarczająca do obsługi turystów w sezonie zimowym. Miejscowości te są także węzłami rozrządowymi ruchu turystyki narciarskiej, przez co są funkcjonalnie powiązane ze stacjami narciarskimi położonymi w ich sąsiedztwie. Z Krynica są głównie powiązane Tylicz i Wierchomla, a z Zakopanem wszystkie podhalańskie stacje narciarskie, w szczególności Kościelisko, Małe Ciche, Murzasichle, Suche, Witów, Żąb.

Grupa II obejmuje Szczyrk i Wisłę, które są także dużymi, wielofunkcyjnymi ośrodkami turystycznymi. W ich rozwoju turystyka narciarska ma znaczenie priorytetowe. Specyfikę funkcjonalną tych stacji narciarskich podkreśla znaczny udział osób korzystających z pobytów krótkookresowych, głównie jednodniowych i weekendowych, stąd liczba miejsc noclegowych mogących potencjalnie służyć narciarzom jest w nich wystarczająca.

Grupę III tworzą Białka Tatrzańska i Bukowina Tatrzańska. Są to ośrodki wysoko wyspecjalizowane w turystyce narciarskiej, która stanowi dominujący element w rozwoju ich funkcji turystycznej. W miejscowościach tych przeważają turyści przyjeżdżający na pobyty długookresowe (kilku i kilkunastodniowe) i weekendowe, dlatego też pomimo rozbudowanej bazy noclegowej, w stacjach tych pojawiają się niedobory miejsc noclegowych w sezonie zimowym.

W grupie IV znalazł się Korbielew. To mniejsza stacja narciarska pod względem liczby wyciągów narciarskich i kolei linowych oraz ich zdolności przewozowej w porównaniu do ośrodków z grup I, II i III. W strukturze funkcji turystycznej tej miejscowości ruch narciarski jest elementem dominującym. Pomimo znacznego udziału narciarzy i snowboardzistów przyjeżdżających do tej stacji na jeden dzień, zauważalny jest niedobór miejsc noclegowych w sezonie zimowym.

Do grupy V należą: Czarna Góra, Jurgów, Tylicz i Witów. Są to niewielkie wsie, w których turystyka narciarska pełni dominującą rolę w strukturze ich funkcji turystycznej. Ruch turystyczny w sezonie zimowym jest zdecydowanie większy niż w sezonie letnim.

Wobec przeważającego udziału pobytów długookresowych, obserwuje się znaczny niedobór miejsc noclegowych w sezonie zimowym, dlatego miejscowości te są funkcjonalnie powiązane z ośrodkami turystycznymi położonymi w ich sąsiedztwie, w których baza noclegowa jest na wysokim poziomie rozwoju. Czarna Góra i Jurgów są powiązane z Białką Tatrzańską i Bukowiną Tatrzańską, Tylicz z Krynica, a Witów z Kościeliskiem i Zakopanem.

W VI grupie znajdują się Kluszkowce, Małe Ciche i Murzasichle, które pod względem poziomu zagospodarowania dla narciarstwa są podobne do stacji z grupy V. Jednakże w rozwoju ich funkcji turystycznej występują wyraźne dwa sezony – letni i zimowy. Dominującym czynnikiem rozwoju tych wsi w sezonie zimowym jest turystyka narciarska, a w letnim turystyka górską piesza oraz – w przypadku Kluszkowiec – turystyka wypoczynkowa, wodna i rowerowa, a w Małym Cichem i Murzasichu – turystyka religijna (wyjazdy rekolekcyjne). W związku z przeważającym udziałem pobytów długookresowych czasowo brakuje miejsc noclegowych w tych miejscowościach w obu sezonach.

Grupa VII obejmuje Istebną i Zawoję. W rozwoju ich funkcji turystycznej także występują dwa sezony – letni i zimowy. Ruch narciarski jest głównym czynnikiem rozwoju w sezonie zimowym. Specyfikę funkcjonalną tych wsi podkreśla znaczny udział osób przyjeżdżających na pobyty krótkookresowe (jednodniowe i weekendowe), stąd liczba miejsc noclegowych w tych miejscowościach w sezonie zimowym jest wystarczająca.

Grupę VIII tworzą Rzyki i Ustroń. W strukturze funkcji turystycznej tych miejscowości turystyka narciarska stanowi element dodatkowy. Zdecydowana większość osób jeżdżących na nartach lub snowboardzie w tych stacjach przyjeżdża do nich na jeden dzień, stąd liczba miejsc noclegowych w sezonie zimowym jest wystarczająca.

Inny model rozwoju prezentują Ustrzyki Dolne (grupa IX), w których funkcja turystyczna pełni dodatkową rolę w strukturze funkcjonalnej. W miejscowości tej zauważalny jest zdecydowany niedobór miejsc noclegowych w sezonie zimowym ze względu na przeważający udział pobytów długookresowych, dlatego miasto jest funkcjonalnie powiązane z sąsiednimi wsiami.

ZAKOŃCZENIE

W polskich Karpatach następuje rozwój infrastruktury narciarskiej. Ma on przede wszystkim charakter jakościowy. Na przestrzeni 8 lat, od 2012 do 2020 roku, pod względem zagospodarowania dla narciarstwa zjazdowego, spośród dużych stacji narciarskich najbardziej rozwinęły się Szczyrk, Białka Tatrzańska i Krynica, a spośród mniejszych – Tylicz, Murzasichle i Rzyki. Spadek liczby urządzeń wyciągowych i ich zdolności przewozowej nastąpił w Zakopanem i Zawoi, a także w Wierchomli, Zwardoniu i Brennej. Do najważniejszych przyczyn likwidacji infrastruktury narciarskiej w tych miejscowościach należy zaliczyć: brak regulacji prawnych porządkujących relacje między właścicielami gruntów a gestorami bazy narciarskiej, prowadzący do sytuacji spornych i braku ugody co do warunków dzierżawy gruntów, wysokie koszty utrzymania starych i niskiej jakości wyciągów narciarskich i kolei linowych, wysokie koszty inwestycji w bazę dla narciarstwa zjazdowego oraz spadek popytu turystycznego w tych miejscowościach, będący konsekwencją braku modernizacji infrastruktury narciarskiej i konkurencji ze strony rozwijających się ośrodków narciarskich.

Wraz z rozwojem zagospodarowania turystycznego dla narciarstwa zjazdowego następuje rozwój bazy noclegowej. W latach 2012–2020 największy wzrost liczby miejsc noclegowych miał miejsce w stacjach narciarskich położonych w regionie Tatr i Podhala, w szczególności w Zakopanem, Białce Tatrzańskiej i Bukowinie Tatrzańskiej. Jak dotąd ani w literaturze krajowej, ani zagranicznej, nie podejmowano zagadnienia dotyczącego wpływu rozwoju infrastruktury narciarskiej na rozwój bazy noclegowej. Pełne rozpoznanie tego problemu wymaga podjęcia szczegółowych badań kwestionariuszowych z właścicielami obiektów noclegowych i przedstawicielami władz lokalnych, co jednak znacznie wykraczałoby poza ramy objętościowe niniejszego opracowania.

Stacje narciarskie położone w polskich Karpatach cechują się różnym profilem funkcjonalnym. Wśród nich można wydzielić dziewięć grup miejscowości, różniących się stopniem wyposażenia w bazę dla narciarstwa zjazdowego, poziomem rozwoju bazy noclegowej, specyfiką czasową ruchu turystycznego w sezonie zimowym oraz relacjami funkcjonalnymi z miejscowościami turystycznymi zlokalizowanymi w ich sąsiedztwie. Spośród badanych stacji pierwszoplanowe miejsca zajmują: Zakopane, Krynica, Szczyrk i Wisła, będące wielofunkcyjnymi ośrodkami turystycznymi, w rozwoju których turystyka narciarska ma priorytetowe znaczenie oraz Białka Tatrzańska i Bukowina Tatrzańska, będące ośrodkami wyspecjalizowanymi w turystyce narciarskiej, która pełni dominującą rolę w strukturze ich funkcji turystycznej. Do Białki Tatrzańskiej, Bukowiny Tatrzańskiej, Krynicy i Zakopanego narciarze przyjeżdżają przeważnie na pobyty długookresowe, przy czym w dwóch pierwszych ośrodkach turystycznych w trakcie sezonu zimowego pojawiają się czasowe niedobory miejsc noclegowych, w szczególności w tygodniach przypadających na ferie województw mazowieckiego oraz śląskiego, łódzkiego i pomorskiego. Natomiast specyfikę funkcjonalną Szczyrku i Wisły podkreśla znaczny udział turystów przyjeżdżających do tych miejscowości na jeden dzień. Poznanie profili funkcjonalnych stacji narciarskich może pomóc zarządzającym ośrodkami narciarskimi, które są strategicznymi przedsiębiorstwami z punktu widzenia rozwoju miejscowości górskich, oraz władzom lokalnym i regionalnym w podejmowaniu właściwych działań inwestycyjnych i marketingowych mających na celu przyciągnięcie jak największej liczby turystów oraz rozwój danej miejscowości i regionu.

Na podstawie zaprezentowanych w niniejszym opracowaniu klasyfikacji i wskaźników można dokonać oceny sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej stacji narciarskich. Ze względu na wieloaspektowość omawianego zjawiska, oceny takiej nie powinno się przeprowadzać na podstawie tylko jednej miary, ponieważ fragmentaryczne ujęcie tak złożonego zjawiska może wskazać jedynie przybliżoną ocenę stopnia rozwoju turystyki na danym obszarze. Ponadto niektórych współczynników nie należy interpretować bez wcześniej przeprowadzonych badań terenowych, np. własnych obserwacji, inwentaryzacji infrastruktury turystycznej, wywiadów z turystami lub przedstawicielami bazy turystycznej w danej miejscowości, ponieważ wyniki niektórych z nich mogą prowadzić do sformułowania błędnych wniosków. Należy także zwrócić uwagę na dobór wiarygodnych i jak najbardziej zbliżonych do stanu rzeczywistego danych wykorzystywanych w obliczeniach.

Rozwój infrastruktury dla turystyki narciarskiej należy do najbardziej dynamicznych procesów nie tylko w polskiej, ale także w czeskiej (Havrlant, 2011), słowackiej (Madziková i in., 2011), ukraińskiej (Hamkało, Kudła, 2011) i rumuńskiej (Cernaianu, Sobry, 2021) części Karpat oraz w polskich i czeskich Sudetach (Potocki, 2014). Ocenę

sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej stacji narciarskich warto przeprowadzić również w wymienionych regionach, jako studia porównawcze, którym w warunkach swobody podróżowania przypada coraz większa rola. Badania porównawcze mogłyby wskazać na charakter i specyfikę regionalną stacji narciarskich w różnych karpaccich i sudectkich regionach turystycznych. Zebranie danych i opracowanie tak złożonego zagadnienia wymagałoby jednak współpracy naukowej między przedstawicielami ośrodków badawczych z kilku krajów, w których prowadzi się badania nad rozwojem turystyki na obszarach górskich.

Literatura

References

- Baretje, R., Defert, P. (1972). *Aspects économiques du tourisme*. Paris: Éditions Berger-Levrault.
- Cernaianu, S., Sobry, C. (2021). The development of ski areas in Romania. What environmental, political, and economic logic? *Sustainability*, 13(1), 274. doi: <https://doi.org/10.3390/su13010274>.
- Damm, A., Gruell, W., Landgren, O., Prettenthaler, F. (2017). Impact of +2°C global warming on winter tourism demand in Europe. *Climate Services*, 7, 31–46. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cliser.2016.07.003>.
- Faracik, R., Kurek, W., Mika, M., Pawlusiński, R. (2009). Turystyka w Karpatach Polskich w świetle współczesnych kierunków rozwoju. W: B. Domański, W. Kurek (red.), *Gospodarka i przestrzeń*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, 77–97.
- Faracik, R., Pawlusiński, R. (2007). Usługi i zagospodarowanie turystyczne. W: W. Kurek (red.), *Turystyka*. Warszawa: PWN, 142–195.
- Fischbach, J. (1989). Funkcja turystyczna jednostek przestrzennych i program jej badania. *Turyzm*, 5, 7–26.
- Franczak, P. (2018). Częstość występowania i grubość pokrywy śnieżnej u podnóży masywu Babiej Góry w sezonach zimowych 1960/61–2014/15. *Leśne Prace Badawcze*, 79(2), 125–138. doi: <https://doi.org/10.2478/frp-2018-0014>.
- Groch, J., Kurek, W., Warszyńska, J. (2000). *Tourist regions in the Polish Carpathians*. Kraków: Universitas.
- Hamkało, M., Kudła, N. (2011). Karpaty Ukraińskie jako region turystyczny – uwarunkowania i możliwości rozwoju. *Prace Geograficzne. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 125, 63–75.
- Havrlant, J. (2011). Kierunki i bariery modernizacji ośrodków sportów zimowych w czeskim regionie turystycznym „Beskidy”. *Prace Geograficzne. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 125, 77–93.
- Hudson, S., Ritchie, B., Timur, S. (2004). Measuring destination competitiveness. An empirical study of Canadian ski resorts. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 1(1), 79–94. doi: <https://doi.org/10.1080/1479053042000187810>.
- Kowalczyk, A. (2000). *Geografia turystyki*. Warszawa: PWN.
- Kowalczyk, A. (2001). *Geografia hotelarstwa*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Krzesiwo, K. (2013). *Rozwój i funkcjonowanie stacji narciarskich w Karpatach Polskich*. Rozprawa doktorska (maszynopis). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Krzesiwo, K. (2014). *Rozwój i funkcjonowanie stacji narciarskich w polskich Karpatach*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Krzesiwo, K. (2016). Społeczne i gospodarcze aspekty rozwoju turystyki narciarskiej. *Przedsiębiorczość–Edukacja*, 12, 233–244.
- Krzesiwo, K., Mika, M. (2011). Ocena atrakcyjności turystycznej stacji narciarskich w świetle zagadnienia ich konkurencyjności – studium porównawcze Szczyrku i Białki Tatrzańskiej. *Prace Geograficzne. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 125, 95–110.

- Kurek, W. (2004). *Turystyka na obszarach górskich Europy*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Madziková, A., Klamár, R., Rosič, M., Kaňuk, J. (2011). Główne kierunki i problemy rozwoju turystyki narciarskiej w Republice Słowackiej. *Prace Geograficzne. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 125, 111–128.
- Matczak, A. (1989). Problemy badania funkcji turystycznej miast. *Turyzm*, 5, 27–39.
- Mika, M. (2004). *Turystyka a przemiany środowiska przyrodniczego Beskidu Śląskiego*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Mika, M. (2014). *Założenia i determinanty podtrzymywalności lokalnego rozwoju turystyki*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Płocka, J. (2002). *Wybrane zagadnienia z zagospodarowania turystycznego*. Cz. 1. Toruń: Biblioteka CKU, Centrum Kształcenia Ustawicznego.
- Pons, M., Johnson, P., Rosas, M., Jover, E. (2014). A georeferenced agent-based model to analyze the climate change impacts on ski tourism at a regional scale. *International Journal of Geographical Information Science*, 28(12), 2474–2494. doi: <https://doi.org/10.1080/13658816.2014.933481>.
- Potocki, J. (2014). Zagospodarowanie turystyczne Sudetów. W: A. Marek, I.J. Olszak (red.), *Sudety i Przedgórze Sudeckie. Środowisko, ludność, gospodarka*. Wrocław: Wydawnictwo Silesia, 407–426.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 19 stycznia 2012 r. w sprawie dopuszczalnego obciążenia narciarskiej trasy zjazdowej, sposobu jego obliczania oraz szczegółowych warunków oświetlenia zorganizowanych terenów narciarskich* (Dz.U. 2012 poz. 102).
- Scott, D., Steiger, R., Knowles, N., Fang, Y. (2020). Regional ski tourism risk to climate change. An intercomparison of Eastern Canada and US Northeast markets. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(4), 568–586. doi: <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1684932>.
- Steiger, R. (2012). Scenarios for skiing tourism in Austria. Integrating demographics with an analysis of climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 20(6), 867–882. doi: <https://doi.org/10.1080/09669582.2012.680464>.
- Steiger, R., Scott, D. (2020). Ski tourism in a warmer world. Increased adaptation and regional economic impact in Austria. *Tourism Management*, 77, 104032. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104032>.
- Steiger, R., Scott, D., Abegg, B., Pons, M., Aall, C. (2019). A critical review of climate change risk for ski tourism. *Current Issues in Tourism*, 22(11), 1343–1379. doi: <https://doi.org/10.1080/13683500.2017.1410110>.
- Thimm, T., Bild, C., Kalff, M. (2019). Climate change in low mountain ranges: Opportunities in sustainable Black Forest tourism. *European Journal of Tourism Research*, 23, 63–70. doi: <https://ejtr.vumk.eu/index.php/about/article/view/389>.
- Urban, G., Richterová, D. (2010). Warunki śniegowe a uprawianie narciarstwa w Sudetach Zachodnich na polsko-czeskim pograniczu. *Wiadomości Meteorologii, Hydrologii, Gospodarki Wodnej*, 4(1–4), 3–28.
- Vanat, L. (2020). *2020 International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts*. Pozyskano z <https://www.vanat.ch/RM-world-report-2020.pdf> (dostęp 16.03.2021).
- Warszyńska, J. (1985). Funkcja turystyczna Karpat Polskich. *Folia Geographica. Series Geographica-Oeconomica. Polska Akademia Nauk. Oddział w Krakowie*, 18, 79–104.
- Warszyńska, J., Jackowski, A. (1979). *Podstawy geografii turystyki*. Warszawa: PWN.
- Witting, M., Schmude, J. (2019). Impacts of climate and demographic change on future skier demand and its economic consequences – Evidence from a ski resort in the German Alps. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 26, 50–60. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jort.2019.03.002>.

Kinga Krzesiwo, dr, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Instytut Geografii, Katedra Turystyki i Badań Regionalnych. Prace magisterską i doktorską w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej obroniła w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Główna sfera zainteresowań badawczych autorki skupia się wokół problematyki rozwoju i funkcjonowania turystyki na obszarach górskich, ze szczególnym uwzględnieniem turystyki narciarskiej. W publikacjach naukowych podejmuje m.in. zagadnienia dotyczące atrakcyjności i konkurencyjności turystycznej, rozwoju i funkcjonowania

miejsowości turystycznych na obszarach górskich w Polsce, rozwoju turystyki narciarskiej w świetle idei zrównoważonego rozwoju, metodyki badań ruchu turystycznego, aspektów marketingowych działalności przedsiębiorstw turystycznych, obsługi klienta w turystyce, bezpieczeństwa na stokach narciarskich oraz postaw polskich konsumentów wobec marnowania żywności w restauracjach.

Kinga Krzesiwo, PhD, Pedagogical University of Krakow, Institute of Geography, Department of Tourism and Regional Studies. She received her MA and PhD in the field of socio-economic geography at the Institute of Geography and Spatial Management of the Jagiellonian University in Krakow. The main sphere of the author's research interests focuses on the issues of development and functioning of tourism in mountain areas, with particular emphasis on ski tourism. Her publications concern, among others, tourism attractiveness and competitiveness, development and functioning of tourist destinations in mountain areas in Poland, development of ski tourism in the light of the idea of sustainable development, methodology of tourism research, marketing aspects of tourism enterprises, customer service in tourism, safety on ski slopes and attitudes of Polish customers towards food wastage in restaurants.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9735-9452>

Adres/address:

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
Katedra Turystyki i Badań Regionalnych
ul. Podchorążych 2
30-084 Kraków, Polska
e-mail: kinga.krzesiwo@up.krakow.pl