

Małgorzata Januszewska, Renata Przeorek-Smyka

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu
Wydział Gospodarki Regionalnej i Turystyki w Jeleniej Górze

Ocena elementów podaży rynku turystycznego regionów Polski – analiza komparatystyczna

Sformułowanie założeń

Podaż turystyczna jest kompozycją dóbr, urządzeń i usług turystycznych. Złożoność podaży determinuje możliwości jej pomiaru. Stąd autorki uwagę skupiły na dobrach i urządzeniach komplementarnych często w literaturze przedmiotu utożsamianych z infrastrukturą proturystyczną, rozumianą jako ta część bazy materialnej, która bezpośrednio służy turystyce bądź też pośrednio koegzystuje z turystyką, spełniając równolegle swoją rolę wobec innych grup odbiorców i branż.

Infrastrukturę z etymologicznego punktu widzenia należy traktować jako podstawę jakiegoś układu, podukład, podstrukturę, szkielet ogólnej konstrukcji (Janowska 2002). Inaczej to zespół różnorodnych elementów niezbędnych do funkcjonowania gospodarki, ułatwiających obieg towarów, ludzi i idei (Ginsbert- Gebert 1984).

W literaturze przedmiotu można zauważyć niejednorodność w podejściu do infrastruktury. Często rozumiana jest ona nie tylko jako kapitał rzeczowy, lecz również jako kapitał niematerialny – ludzki (poziom wykształcenia, świadomość społeczna, *know-how*). Kadry stanowią część sporną infrastruktury. Jedni uważają, że urządzenia i instytucje nie funkcjonują i nie mogą zaspokajać potrzeb ludności bez odpowiednio przygotowanej kadry, natomiast inni, nie kwestionują potrzeby

istnienia kadr, ale uważają, że zatrudnienie jest czynnikiem określającym sprawność funkcjonowania, a także stopień i sposób ich wykorzystania. Przyjmując, że kapitał ludzki w decydującej mierze wpływa na możliwości tworzenia i rozwoju infrastruktury oraz poziomu jej bieżącej obsługi, staje się elementem nierozdzielnie związanym z infrastrukturą. Z drugiej też strony ostatecznym beneficjentem dóbr infrastrukturalnych jest również człowiek. Pomimo istniejących powiązań można przyjąć, że rozszerzenie pojęcia infrastruktury o element kapitału ludzkiego wykracza poza określony cel i funkcje infrastruktury (Brzozowska 2005).

Ze względu na duże zróżnicowanie można przyjąć, że infrastrukturę turystyczną stanowią będą grupy usług wytwarzane przez (Gołębski 2002):

- infrastrukturę umożliwiającą korzystanie z podstawowych dóbr turystycznych: - wyciągi, szlaki turystyczne, urządzenia sportowe itp.,
- jednostki organizacji obsługi ruchu turystycznego - biura podróży, punkty informacji turystycznej,
- instytucje i urzędy infrastruktury komunikacyjnej, noclegowej i żywnościowej umożliwiające przybycie i przebywanie w miejscowości i regionach turystycznych, zapewniające zaspokojenie potrzeb bytowych turystów - sieć dróg, stacje benzynowe, komunikację publiczną, hotele, pensjonaty, restauracje itp.,
- infrastrukturę komunalną, handlową, inną usługową, z której korzystają turyści w czasie pobytu oraz instytucje zapewniające bezpieczeństwo pobytu.

Infrastrukturę można opisać przy użyciu cech ją charakteryzujących, do których zalicza się (Podoski 1978, Kroszel 1982):

- wysoką kapitałochłonność inwestycji w infrastrukturę turystyczną,
- długi okres realizacji inwestycji w infrastrukturę turystyczną,
- długi okres użytkowania, co wiąże się ze stosunkowo wolnym przebiegiem procesu starzenia się rzeczywistego i moralnego,
- nieodwracalność nakładów ponoszonych na infrastrukturę,
- wysoką niepodzielność nakładów wraz z ograniczonymi możliwościami podziału procesu inwestycyjnego na etapy,
- długi okres zwrotu nakładów na inwestycje,
- immobilność przestrzenną, tj. stały związek odpowiednich urządzeń z terenem,
- konieczność dostosowania infrastruktury do warunków miejscowych,
- potrzebę konsumowania usług infrastruktury przeważnie w miejscu ich świadczenia,
- duże znaczenie czynnika ludzkiego w prawidłowym funkcjonowaniu infrastruktury.

Prezentacja metody, wybór sekcji i zmiennych do oceny podaży

W analizie rynku turystycznego, dla potrzeb oceny elementów podaży, wykorzystywane są często porównania obiektów wielocechowych. Jedną z miar prowa-

dzonych na obiektach wielocechowych i wykorzystaną do poniższej analizy, zgłosił G. Gołębski (1999). Metoda pozwala opisać zjawisko i uporządkować przyjęte do analizy obiekty oraz przeprowadzić analizę porównawczą poziomu miary syntetycznej danej jednostki terytorialnej względem określonego wzorca. Za obiekt podlegający badaniu przyjęto województwa Polski.

Czynnością wstępną jest ustalenie cech diagnostycznych, które muszą spełniać następujące zalecenia:

- dobór zmiennych powinien być generowany przez cel badania,
- zmienne powinny mieć charakter uniwersalny, a więc być przydatne do każdego typu obszaru turystycznego,
- zmienne powinny być traktowane jako symptomy wzajemnie się uzupełniające, niosące inny zakres informacyjny i tworzące ogólny syndrom diagnostyczny,
- zmienne powinny mieć dużą zdolność do dyskryminacji badanych jednostek,
- zmienne nie powinny ulegać wpływowi zewnętrznym.

Przestrzeń wybranych regionów została opisana przy wykorzystaniu 22 zmiennych o charakterze stymulanta, które zgrupowano w pięciu sekcjach (tab. 1). Każdej sekcji i zmiennej przypisano osobne wagi. Wagi przyjęte dla poszczególnych zmiennych w ramach danej sekcji dają w sumie wartość wagi ustalonej dla tej sekcji. Suma wag wynosi jeden.

Tab. 1. Wagi dla sekcji i zmiennych

Lp.	Sekcje	Wagi dla sekcji	Zmienne	Wagi dla zmiennych
1.	Infrastruktura turystyczna	0,4	– uśredniony hotelowy indeks terytorialny (HIT), – miejsca noclegowe, – obiekty noclegowe ogółem, – udział miejsc całorocznych w ogólnej liczbie miejsc noclegowych, – placówki gastronomiczne, – biura podróży, – długość szlaków pieszych	0,07 0,05 0,04 0,06 0,06 0,06 0,06
2.	Infrastruktura komunikacyjna	0,2	– długość linii kolejowych normalnotorowych, – długość dróg krajowych, – porty lotnicze	0,05 0,05 0,10
3.	Infrastruktura techniczna	0,12	– sieć wodociągowa, – sieć kanalizacyjna, – sieć gazowa	0,04 0,04 0,04
4.	Infrastruktura społeczna	0,15	– muzea, – teatry i instytucje muzyczne, – kina, – przychodnie i gabinety lekarskie, – szpitale, – zespoły ratownictwa medycznego, – apteki	0,03 0,03 0,02 0,02 0,02 0,02 0,01
5.	Infrastruktura handlowa	0,13	– sklepy, – stacje paliw	0,07 0,06

Źródło: opracowanie własne.

Zastosowanie nierównych wag wynika z faktu posiadania różnego stopnia ważności przez przyjęte cząstkowe kryteria oceny dla kompleksowej oceny obszarów. Wartość zaproponowanych subiektywnie wag dla sekcji, a następnie zmiennych jest sprawą dyskusyjną i może budzić wiele wątpliwości. Brak jest jednak, w pełni zobiektywizowanych kryteriów takiego różnicowania. W pewnym stopniu skutki ewentualnych mylnych założeń mogą być niwelowane przez przyjmowanie do oceny jak największej liczby zmiennych. Pozwalają one wówczas otrzymać wyniki zbliżone do rzeczywistości¹.

Wyniki analizy

Jak prezentuje tabela 2 zmienne syntetyczne, obliczone dla oceny infrastruktury proturystycznej w województwach w Polsce, wskazują na wyraźne jej zróżnicowanie przestrzenne. Najlepszą pozycję otrzymało województwo śląskie, w dalszej kolejności małopolskie, dolnośląskie, mazowieckie i zachodniopomorskie. Na najniższej pozycji uplasowały się województwa: lubelskie, podlaskie i opolskie.

Tab. 2. Wartości miary ogólnej dla województw

Województwo	Lokata województwa	Wartość miary ogólnej
Śląskie	1	0,778829
Małopolskie	2	0,714814
Dolnośląskie	3	0,615700
Mazowieckie	4	0,575131
Zachodniopomorskie	5	0,566232
Pomorskie	6	0,552722
Wielkopolskie	7	0,517929
Kujawsko-pomorskie	8	0,508780
Łódzkie	9	0,503123
Lubuskie	10	0,474495
Podkarpackie	11	0,468903
Warmińsko - mazurskie	12	0,458450
Świętokrzyskie	13	0,363192
Opolskie	14	0,354144
Podlaskie	14	0,333663
Lubelskie	16	0,314733

Źródło: opracowanie własne.

¹ Zakres gromadzenia informacji statystycznych ograniczył liczbę i rodzaj zmiennych przyjętych w prezentowanej analizie. Mimo to, zgromadzona liczba kryteriów oceny została uznana za wystarczającą do obiektywnej oceny wybranych elementów zagospodarowania regionów Polski na potrzeby gospodarki turystycznej.

Miary zróżnicowania przestrzennego infrastruktury podzielono na cztery klasy:

- I przedział o niskim poziomie rozwoju infrastruktury proturystycznej [0,314733-0,430757). W tym przedziale znalazły się cztery województwa: lubelskie, podlaskie, opolskie i świętokrzyskie,
- II przedział o średnim poziomie infrastruktury proturystycznej [0,430757-0,546781). Do tej grupy zakwalifikowano sześć województw podobnych: warmińsko-mazurskie, podkarpackie, lubuskie, łódzkie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie,
- III przedział o wysokim poziomie infrastruktury proturystycznej [0,546781-0,662805). Do tego przedziału przyjęto cztery województwa: pomorskie, zachodniopomorskie, mazowieckie i dolnośląskie,
- IV przedział o bardzo wysokim poziomie infrastruktury proturystycznej [0,662805). W tej klasie znalazły się tylko dwa województwa: małopolskie i śląskie.

Należy zwrócić uwagę (tab. 3), że województwo śląskie uzyskało najwyższe wartości miar cząstkowych dla trzech z pięciu wyznaczonych sekcji. Jedynie ocena infrastruktury handlowej i turystycznej w tym województwie była niższa niż w kilku pozostałych. Zagospodarowanie turystyczne najwyżej zostało ocenione w województwie małopolskim, a infrastruktura handlowa w województwie zachodniopomorskim. Sytuacja taka w zakresie bazy handlowej wynika jednak z faktu przyjęcia do pomiaru cechy charakteryzującej liczbę placówek handlowych, a nie powierzchnię handlową.

Tab. 3. Miary cząstkowe w poszczególnych sekcjach

Województwo	Miary cząstkowe dla infrastruktury:				
	technicznej	społecznej	turystycznej	handlowej	komunikacyjnej
Dolnośląskie	0,032588	0,082358	0,255724	0,103027	0,142003
Kujawsko-pomorskie	0,023646	0,052186	0,186473	0,113250	0,133225
Lubelskie	0,017967	0,050375	0,104587	0,121654	0,020150
Lubuskie	0,013923	0,053005	0,150747	0,127450	0,129370
Łódzkie	0,020863	0,074046	0,147775	0,125607	0,134833
Małopolskie	0,069639	0,116639	0,291525	0,095701	0,141309
Mazowieckie	0,024910	0,076252	0,238907	0,107698	0,127364
Opolskie	0,019617	0,053994	0,128853	0,108868	0,042811
Podkarpackie	0,057327	0,055367	0,130042	0,099827	0,126339
Podlaskie	0,008958	0,054141	0,139204	0,111407	0,019954
Pomorskie	0,026601	0,069270	0,227667	0,097741	0,131444
Śląskie	0,078494	0,128518	0,274181	0,097637	0,200000
Świętokrzyskie	0,023227	0,054976	0,142108	0,114039	0,028842
Warmińsko - mazurskie	0,015008	0,045587	0,164127	0,110955	0,122774
Wielkopolskie	0,026604	0,059230	0,179292	0,120078	0,132726
Zachodniopomorskie	0,021552	0,063361	0,231499	0,123636	0,126183

Źródło: opracowanie własne.

Z uwagi na subiektywność przyjętego zestawu diagnostycznego, autorki poddały weryfikacji otrzymane wyniki. W tym celu wykorzystano wskaźnik Schneidera obrazujący intensywność ruchu turystycznego i wskaźnik Deferta charakteryzujący jego natężenie (Jędrzejczyk 1995). Wyniki prezentuje tabela 4.

Można dostrzec niewielkie rozbieżności w przestrzennym zróżnicowaniu bazy materialnej służącej turystyce i koncentracji ruchu turystycznego. Wysoką pozycję infrastruktury w województwie śląskim potwierdza wskaźnik Deferta określający, że w województwie tym liczba turystów korzystająca z noclegów na 1000 km² wynosi ponad 124 osoby. W województwie małopolskim wysoką ocenę podaży należy zestawić z najwyższymi lokatami obu wskaźników popytowych i uznać to województwo za najbardziej atrakcyjne turystycznie w Polsce. Niskie pozycje regionów opolskiego i świętokrzyskiego potwierdzają wskaźniki popytowe. Rozbieżności między rozkładem przestrzennym wskaźników Deferta i Schneidera w poszczególnych województwach wynika głównie ze zróżnicowania gęstości zaludnienia Polski.

Tab. 4. Zróżnicowanie popytu turystycznego w województwach

Województwo	Wskaźnik Schneidera	Lokata wg intensywności ruchu	Wskaźnik Baretje-Deferta	Lokata wg natężenia ruchu
Zachodniopomorskie	910,56	1	67,45	5
Małopolskie	766,41	2	164,12	1
Pomorskie	614,50	3	73,52	4
Dolnośląskie	600,37	4	87,23	3
Lubuskie	537,56	5	38,76	8
Warmińsko-mazurskie	530,49	6	31,31	11
Mazowieckie	420,99	7	60,77	6
Wielkopolskie	365,09	8	41,13	7
Podlaskie	330,49	9	19,73	16
Śląskie	324,69	10	124,15	2
Kujawsko-pomorskie	320,44	11	36,87	9
Podkarpackie	260,69	12	30,64	12
Lubelskie	248,12	13	21,65	14
Łódzkie	238,14	14	33,94	10
Świętokrzyskie	228,85	15	25,28	13
Opolskie	179,12	16	20,09	15

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie

Delimitacja regionów polegała na uporządkowaniu jednostek przestrzennych (województw), na podstawie charakterystyk podaży turystycznej. Głównym celem delimitacji, z punktu widzenia przedmiotu badań, było wyznaczenie obiektów przestrzennych realizujących funkcje turystyczne (funkcja turystyczna to kompleks działań i procesów służących zaspakajaniu potrzeb turystów). Za regiony w najwyższym stopniu zurbanizowane turystycznie uznano województwa śląskie i małopolskie. Ich wysoką pozycję potwierdza charakterystyka popytu.

Literatura

- Brzozowska K., 2005, *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadach PROJECT FINANCE*, Wydawnictwo Fachowe CEDEWU.PL, Warszawa.
- Ginsbert-Gebert A., 1984, *Polityka komunalna*, PWE, Warszawa.
- Gołembski G. (red.), 1999, *Regionalne aspekty rozwoju turystyki*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa-Poznań.
- Gołembski G. (red.), 2002, *Kompendium wiedzy o turystyce*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa-Poznań.
- Janowska H., 2002, *Strategie finansowania gminnych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce*, Wyd. Nauk. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Jędrzejczyk I., 1995, *Ekologiczne uwarunkowania i funkcje turystyki*, Wyd. Śląsk, Katowice.
- Kroszel J., 1982, *Rozmieszczenie infrastruktury społecznej – wybrane problemy*, Ossolineum, Wrocław.
- Podoski K., 1978, *Infrastruktura społeczna w Polsce – stan i perspektywy*, PWE, Warszawa.