

PRACE NAUKOWE

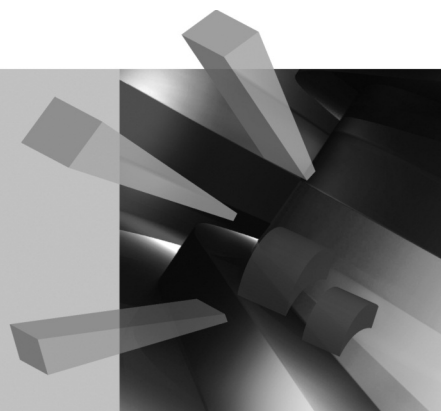
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

234

Strategie i logistyka w sektorze usług. Logistyka w nietypowych zastosowaniach



Redaktorzy naukowi

Jarosław Witkowski

Anna Baraniecka



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2011

Recenzenci: Danuta Kempny, Tomasz Nowakowski, Maciej Szymczak

Redaktor Wydawnictwa: Barbara Majewska

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Justyna Mroczkowska

Łamanie: Comp-rajt

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl,

The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronie internetowej Wydawnictwa

www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2011

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-232-1

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	9
-------------	---

Część 1. Trendy rozwoju logistyki w nauce i praktyce zarządzania

Anna Baraniecka: Szkolenia i konsulting w zakresie zarządzania łańcuchem dostaw – identyfikacja problemów.....	13
Halina Brdulak: Nowoczesne modele biznesu w logistyce	29
Marek Ciesielski: Logistyka na tle problemów nauk o zarządzaniu	40
Grzegorz Jokiel: Kilka kontrowersji na temat przedmiotu logistyki.....	49
Danuta Kisperska-Moroń: Czynniki ludzki jako element jakości zarządzania logistycznego w firmach usługowych.....	60
Krystyna Kowalska: Efektywność procesów logistycznych w strategii zarządzania przedsiębiorstwem	73
Cezary Mańkowski: Teorie ekonofizyczne w zarządzaniu logistycznym	82
Krzysztof Rutkowski: Wpływ megatrendów na zarządzanie łańcuchem dostaw – przykład Peak Oil	96
Henryk Woźniak: Procesy konwergencji i ich wpływ na zarządzanie łańcuchami dostaw w przemyśle motoryzacyjnym	111

Część 2. Logistyka miejska i regionalna a jakość życia mieszkańców

Jarosław Witkowski: Modelowanie logistyki miejskiej. W poszukiwaniu nadrzędnego celu i kryteriów oceny modelu	125
Maja Kiba-Janiak: Rola interesariuszy w kształtowaniu logistyki miejskiej na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców	136
Katarzyna Cheba: Metody wielowymiarowej segmentacji klientów na rynku miejskich usług transportowych.....	147
Tomasz Kołakowski: Wpływ projektów logistyki miejskiej na jakość życia mieszkańców – preferowane kierunki działań na przykładzie wybranych miast	158
Krzysztof Witkowski, Sebastian Saniuk: Logistyka miejska a jakość życia mieszkańców Zielonej Góry – wstęp do badań.....	171
Sebastian Saniuk, Krzysztof Witkowski: Oczekiwania mieszkańców wobec rozwiązań usprawniających system transportu miejskiego	182
Marzenna Cichosz, Katarzyna Nowicka: Inwestycja w obiekt logistyczny jako element rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju miast na przykładzie Błonia	192

Konrad Karmelita, Agnieszka Tubis: Konkurencyjność przewoźników z grupy PKS w obsłudze regionalnych przewozów pasażerskich	207
Katarzyna Nowicka, Aneta Pluta-Zaremba: Systemy dostaw do wielkich miast a lokalizacja obiektów logistycznych na przykładzie Warszawy i województwa mazowieckiego	217
Agnieszka Tubis: Ocena rentowności usług transportowych świadczonych w ramach regionalnych przewozów pasażerskich (na podstawie badań wybranej trasy przewozowej)	233
Kamil Zieliński: Organizacja i funkcjonowanie systemu komunikacji zbiorowej na przykładzie Wałbrzycha	242

Część 3. Rola logistyki w ochronie zdrowia, wojsku, sporcie i turystyce

Anna Łupicka: Logistyka akcji humanitarnych jako jeden z procesów zarządzania ryzykiem w łańcuchu dostaw.....	257
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Zadania logistyki w strategicznym zarządzaniu krwiodawstwem	270
Radosław Milewski: Charakterystyka modeli transportowych w obsłudze logistycznej kontyngentów wojskowych	282
Marek Szajt: Transport w usługach turystycznych w Polsce – stan obecny i perspektywy rozwoju	293
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Przesłanki stosowania logistycznego wsparcia usług medycznych w polskich szpitalach	303
Andrzej Szymonik: Uwarunkowania logistyki imprez masowych	320

Summaries

Part 1. Trends in logistics development in science and management practice

Anna Baraniecka: Training and consulting in the field of supply chain management – the identification of problems	28
Halina Brdulak: Modern business models in logistics	39
Marek Ciesielski: Logistics against management science problems	48
Grzegorz Jokieli: Several controversies on subject of logistics matter	59
Danuta Kisperska-Moroń: Human factor as a determinant of logistic management quality in service sector companies	72
Krystyna Kowalska: Effectiveness of logistic processes in the strategy of enterprise management	81
Cezary Mańkowski: Econophysical theories in the logistic management	95

Krzysztof Rutkowski: Influence of megatrends on supply chain management – an example of Peak Oil	110
Henryk Woźniak: Influence of convergence processes on supply chain management in the automotive industry	121

Part 2. Urban and regional logistics and quality of life

Jarosław Witkowski: Modelling city logistics. Searching for overall objective and evaluation criteria of the model	135
Maja Kiba-Janiak: The role of stakeholders in formulating the city logistics for the improvement of citizens' quality of life	146
Katarzyna Cheba: Methods of multidimensional segmentation of customers on the market of urban transport services	157
Tomasz Kołakowski: Impact of city logistics projects on quality of inhabitants life – preferred directions of action on the example of selected cities	170
Krzysztof Witkowski, Sebastian Saniuk: City logistics versus quality of life of the residents of Zielona Góra – introduction to the research ...	181
Sebastian Saniuk, Krzysztof Witkowski: Expectations of residents for solutions to improve urban transport systems	191
Marzenna Cichosz, Katarzyna Nowicka: Investment in logistics property as the element for cities' regeneration and sustainable development on the example of Błonie Town	206
Konrad Karmelita, Agnieszka Tubis: Competitiveness of big hauliers from PKS group in regional passenger transport	216
Katarzyna Nowicka, Aneta Pluta-Zaremba: Delivery systems to great cities and logistics facilities localization on the example of Warsaw and Mazowieckie Voivodeship	232
Agnieszka Tubis: Evaluation of regional passenger transport services (on the basis of a chosen route)	241
Kamil Zieliński: Organization and functioning of public transport system – the example of Wałbrzych	254

Part 3. The role of logistics in health care, military, sports and tourism

Anna Łupicka: Logistics of humanitarian actions as one of the processes of risk management in supply chains	269
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Problem of logistics in strategic management of blood donation	281
Radosław Milewski: Characteristics of transport models used in logistics of military contingents	292

Marek Szajt: Transport in tourist services in Poland, current state and development perspectives	302
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Reasons for using logistic support of medical services in Polish hospitals	319
Andrzej Szymonik: Conditioning of mass events logistics	330

Marek Szajt

Politechnika Częstochowska

TRANSPORT W USŁUGACH TURYSTYCZNYCH W POLSCE – STAN OBECNY I PERSPEKTYWY ROZWOJU

Streszczenie: Jednym z podstawowych elementów turystyki jest transport. Przemieszczanie się turystów jest związane z nim zwłaszcza w odniesieniu do wyjazdów zagranicznych, a także krajowych na dalsze odległości. Obok transportu lądowego traktowanego jako powszechny, coraz częściej, również w Polsce, korzystamy z transportu lotniczego. Niniejsza praca zawiera analizy związane z wykorzystaniem różnych środków transportu w turystyce polskiej (głównie krajowej) oraz aproksymację wielkości tych przywozów w przyszłości wykorzystujące analogie przestrzenno-czasowe przy założeniu, że turystyka będzie się rozwijać podobnie jak w innych państwach.

Słowa kluczowe: środki transportu, wyjazdy turystyczne krajowe, analogie przestrzenno-czasowe.

1. Wstęp

Nieodzownym elementem rynku usług turystycznych jest transport. Przyjmując, że turystyka związana jest z przemieszczaniem się, nierzadko na dużą odległość, sposób przemieszczania, jego cena oraz jakość odgrywają zasadniczą rolę w kształtowaniu się usług turystycznych i ich ocenie. Trzeba ponadto pamiętać, że usługi turystyczne, ze względu na swą specyfikę, podlegają permanentnej ocenie ze strony konsumentów. Tym samym w wyniku regulacji rynkowych następuje niemal natychmiastowa weryfikacja tychże usług. Z rynku znikają przedsiębiorstwa lub oferty nieodpowiadające zapotrzebowaniu konsumentów. Na ich miejsce pojawiają się kolejne. O ile w długim horyzoncie czasowym obserwujemy wzrost ilości czasu wolnego, zamożności i poprawę innych czynników kształtujących rozwój rynku usług turystycznych, krótkookresowe zmiany są niemal niezauważalne, natomiast kształtowanie się czynników, na które przedsiębiorca nie ma wpływu (głównie chodzi o zjawiska pogodowe), utrudnia planowanie w zakresie rozwoju rynku usług turystycznych.

Analizując usługi turystyczne świadczone na terenie danego obszaru – państwa, regionu, pod uwagę bierzemy zwykle ujęcie popytowe (obrazujące popyt mieszkańców/rezydentów) lub podażowe (wielkość oferty realizowanej na zamówienie konsumentów). Z punktu widzenia analizy rynku bardziej adekwatne wydaje się ujęcie popytowe. Popyt mieszkańców może być skierowany zarówno na produkty rodzime, jak i oferowane przez zewnętrznych dostawców usług – np. wczasy za granicą. Ze względu na potrzeby niniejszego opracowania pod uwagę wzięto realizację ofert turystycznych na rynku polskim.

2. Wyjazdy turystyczne Polaków

Badania w zakresie zagranicznych i krajowych wyjazdów turystycznych Polaków przeprowadza na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki Instytut Turystyki Sp. z o.o. Zgodnie z danymi prezentowanymi w raportach w 2010 r. zaobserwowano spadek o 2 punkty procentowe liczby podróży krajowych i zagranicznych¹. Biorąc jednak pod uwagę kryzys ostatnich lata oraz tendencje na innych rynkach, jest to sytuacja stabilna, a na pewno nie pesymistyczna. Nadal z tego typu wyjazdów turystycznych korzysta 39% Polaków aktywnych zawodowo. Spadki związane z sytuacją na rynkach międzynarodowych dotyczą przede wszystkim wyjazdów długookresowych.

Tabela 1. Uczestnictwo Polaków w wyjazdach turystycznych (w wieku ponad 15 lat w mln)

Typy wyjazdów	Lata	2003	2005	2007	2009	2010	Zmiana (w %)	
							10/06	10/09
Krajowe długookresowe		10,0	9,3	9,1	9,6	8,5	-15,0	-11,5
Krajowe krótkookresowe		9,7	7,5	7,5	6,8	7,2	-25,8	5,9
Krajowe (ogółem)		15,8	13,6	13,3	13,4	12,5	-20,9	-6,7
Zagraniczne długookresowe		2,6	2,9	4,2	4,5	4,0	53,8	-11,1
Zagraniczne krótkookresowe		1,0	1,2	1,0	1,1	0,8	-20,0	-27,3
Zagraniczne (ogółem)		3,3	3,8	4,9	5,3	4,6	39,4	-13,2
Krajowe i zagraniczne (ogółem)		17,0	15,1	15,3	15,7	14,7	-13,5	-6,4

Źródło: J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2005 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2006, J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2008 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2009, J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2010 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2011.

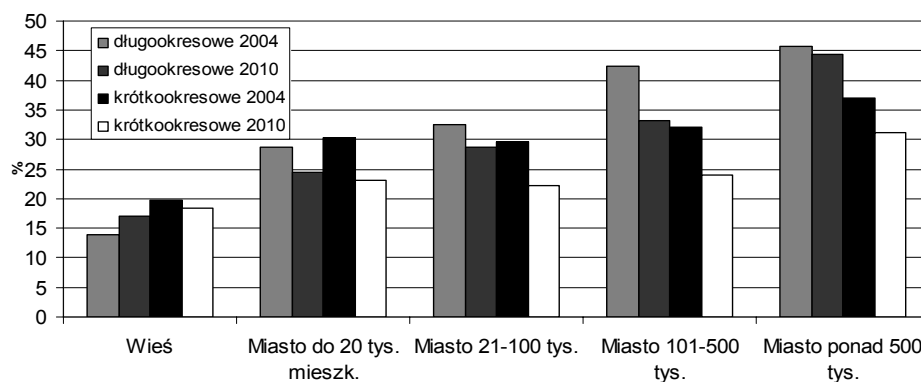
Dotychczas w latach 2003-2009 największy wzrost liczby wyjazdów obserwowano w obszarze długookresowych podróży zagranicznych, przy stałym spadku liczby krajowych wyjazdów długookresowych. Relatywnie największy spadek w ostatnich dwóch latach zanotowano w liczbie krótkookresowych wyjazdów zagranicznych. Koszt stały wyjazdu zagranicznego, na który składa się w dużej mierze

¹ J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2010 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2011.

transport, jest dość znaczny w odniesieniu do kosztów ogółem. W związku z tym potencjalni konsumenci coraz częściej decydują się na wyjazdy dłuższe. Należy przyrzeć się korzyściom i problemom wynikającym z długości trwania pobytu turystów w odniesieniu do organizacji transportu.

Wyjazdy krótkookresowe charakteryzują się relatywnie wysokim wykorzystaniem transportu w trakcie pobytu. Są to bądź wyjazdy „tam i z powrotem”, trwające średnio 2 dni, bądź wycieczki czterodniowe nastawione na zwiedzanie, a więc uwzględniające częste przejazdy pomiędzy kolejnymi punktami programu. Trzeba zauważyć, że w latach 2003-2010 średnia długość wyjazdów krótkookresowych wzrosła z 1,7 do 1,9 dnia. Wyjazdy długookresowe związane są zwykle z przemieszczeniem na dalszą odległość – krótkotrwałym, intensywnym wykorzystaniem środka transportu. Ze względu na pobytowy charakter tych wyjazdów i mniejszą mobilność turystów w trakcie ich trwania, ewentualnie korzystanie z transportu lokalnego, organizacja logistyczna tego typu wyjazdów jest trudniejsza, zwłaszcza gdy weźmie się pod uwagę rachunek ekonomiczny.

Oprócz częstotliwości wyjazdów ważną kwestią jest ich charakterystyka ze względu na miejsce zamieszkania uczestników czy ich wykształcenie. Cechy te, pozornie niezwiązane z analizowanym problemem, odgrywają znaczącą rolę z punktu widzenia typu wyjazdów, ich charakteru, sposobu transportu itp. Marketingowe analizy tych zjawisk, zawarte w literaturze, dostarczyły wielu wskazówek związanych z możliwością wykorzystania tego typu informacji zarówno w procesie samej sprzedaży, jak też w trakcie przygotowań do niej.



Rys. 1. Uczestnictwo Polaków w krajowych wyjazdach krótko- i długookresowych według miejsca zamieszkania w latach 2004 i 2010

Źródło: J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2005 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2006, J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2010 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2011.

W zakresie miejsca zamieszkania obserwujemy tę samą tendencję niemal we wszystkich przypadkach. Spadek odsetka osób uczestniczących w wyjazdach tury-

stycznych sięga rocznie od $-0,5\%$ dla wyjazdów krótkookresowych mieszkańców dużych miast (pow. 500 tys.) do $-4,75$ dla wyjazdów długookresowych mieszkańców średnich miast (21-100 tys. i 101-500 tys.). Jedynie w przypadku długookresowych wyjazdów mieszkańców wsi w omawianych latach zaobserwowano średnioroczny wzrost o $3,3\%$. Biorąc pod uwagę wykształcenie wyjeżdżających, obserwujemy także tendencję spadkową od $-1,2\%$ dla wyjazdów długookresowych osób z wykształceniem wyższym do $-6,3\%$ dla wyjazdów krótkookresowych osób z wykształceniem podstawowym.

Bliższa analiza spadków odsetka turystów ze względu na miejsce zamieszkania czy wykształcenie wskazuje na wyższe wartości, niż wynikałoby to z danych zaregrowanych, dotyczących samych wyjazdów. Można zatem domniemywać, iż mamy do czynienia ze zmniejszeniem się liczby osób korzystających z wyjazdów turystycznych przy jednoczesnym wzroście częstotliwości wyjazdów osób z nich korzystających. Powoływanie się na pauperyzację społeczeństwa, mimo alarmujących danych GUS, wydaje się zbytnim uproszczeniem, co więcej – niezupełnie trafnym. Analiza dochodów Polaków za lata 2005-2009 prezentowanych przez Eurostat wskazuje, że mimo ich poziomu oscylującego w przedziale 40-60% średniej unijnej, obserwujemy jeden z bardziej dynamicznych wzrostów tego wskaźnika, licząc zarówno średnie dochody (wzrost o 11% rocznie), jak i dochody połowy Polaków (mediana – wzrost o $11,6\%$ rocznie). Przy średniorocznych wzrostach w państwach Unii na poziomie odpowiednio $3,2$ i $3,4\%$, realny wzrost dochodów Polaków względem innych mieszkańców Unii wynosi około $7,5-8\%$. Pewnych podpowiedzi dostarczają informacje prezentowane w opracowaniach GUS „Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych”. Wśród przyczyn zaniechania krajowych wyjazdów krótkotrwałych wskazywano brak funduszy – 45% odpowiedzi w roku 2005 i $37,2\%$ w 2009. Wśród przyczyn zaniechania krajowych wyjazdów długoterminowych wskazywano również brak funduszy – $54,9\%$ odpowiedzi w roku 2005 i $48,9\%$ w 2009; w przypadku zagranicznych wyjazdów turystycznych było to $65,3\%$ odpowiedzi w roku 2005 i $57,3\%$ w 2009. Udział tych powodów spadł więc o $10,9\%$ dla wyjazdów długoterminowych i o $17,3\%$ dla wyjazdów krótkotrwałych. Obserwujemy przy tym wzrost udziału odpowiedzi: nie jesteśmy zainteresowani takimi wyjazdami: o $29,3\%$ w przypadku wyjazdów krótkookresowych i o $18,3\%$ dla wyjazdów długookresowych. Jednocześnie $57,1\%$ więcej ankietowanych w przypadku wyjazdów krótkookresowych decyduje się na zastąpienie urlopu dodatkową pracą zarobkową, natomiast w przypadku wyjazdów długookresowych odsetek ten wyniósł $14,3\%$ ². Można zatem założyć, że o preferencjach wyjazdowych Polaków decydują nie tyle względy ekonomiczne, ile raczej sytuacja społeczna. Z punktu widzenia planowania jest to o tyle niekorzystne, że mamy do czy-

² Więcej informacji w: *Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2005 r.*, GUS, Warszawa 2006 i *Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2009 r.*, GUS, Warszawa 2010.

nienia z danymi o wyraźnie jakościowym charakterze, których aproksymowanie na przyszłe okresy jest trudne.

3. Środki transportu

W przypadku podróży krajowych bezwzględna przewagę na poziomie 70% utrzymuje, zarówno dla krótko-, jak i długookresowych wyjazdów, transport samochodem osobowym. Jeżeli pod uwagę weźmiemy samochody jako kategorię zagregowaną, transport ten dotyczy ponad 80% przewozów. Z podobną sytuacją mieliśmy do czynienia w turystyce zagranicznej w 2004 r. Obecnie jedynie 57% transportu w ruchu międzynarodowym Polaków odbywa się samochodami, z czego jedna trzecia to transport autokarowy i autobusowy.

Tabela 2. Środki transportu wykorzystywane podczas podróży Polaków (%)

Typy wyjazdów Środek transportu	Krajowe długookresowe			Krajowe krótkookresowe			Zagraniczne		
	2004	2010	zmiana (w %)	2004	2010	zmiana (w %)	2004	2010	zmiana (w %)
Samochód osobowy	58	70	20,7	64	70	9,4	51	35	-31,4
Inny samochód	1	2	100,0	1	1	0,0	7	4	-42,9
Pociąg	21	17	-19,0	13	13	0,0	3	2	-33,3
Kursowy autobus	10	6	-40,0	15	9	-40,0	5	3	-40,0
Komunikacja podmiejska	1	-	-100,0	1	-	-100,0	-	-	-
Autokar	6	4	-33,3	4	6	50,0	14	15	7,1
Motocykl, rower	1	-	-100,0	1	-	-100,0	5	-	-100,0
Samolot	-	-	-	-	-	-	14	39	178,6
Wodny środek transportu	1	-	-100,0	-	-	-	1	1	0,0
Inny rodzaj podróży	1	1	0,0	1	1	0,0	-	1	-

Źródło: J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2005 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2006, J. Łaciak, *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2010 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2011.

Gros transportu zagranicznego w Polsce przechwytyją linie lotnicze. W tej dziedzinie obserwujemy wzrost w ostatnich 6 latach aż o 178,6%. W latach 2006-2007 liczba pasażerów linii lotniczych w Polsce wzrosła o 24,6% przy średniej unijnej na poziomie 7,3%. Jest to w dużej mierze efekt konwergencji, ale również szybszego względem Unii wzrostu gospodarczego. Wzrost liczby pasażerów w ruchu lotniczym w Polsce w latach 2004-2010 wynosi średnio 15% rocznie. Jest on spowodowany kryzysem ostatnich lat, gdyż w latach 2004-2008 obserwowano wzrost na poziomie 23,6% rocznie. Transport wewnętrzny stanowi w tym przypadku jedynie 6,3% przelotów i mimo dynamicznego wzrostu w latach 2006-2007 –

15,9% (przy średniej unijnej 5,1%) uwarunkowany jest nie do końca dobrze zorganizowaną infrastrukturą i stosunkowo małym popytem na tego typu usługi. Popyt ten stale rośnie, jednakże koszty organizacji stałych linii lotniczych wewnątrz Polski, ze względu na nieprzewidywalność rynku, wydają się nadal wysokie. Oczywiście obserwujemy wzrost zainteresowania konsumentów i przewoźników transportem wewnętrznym (około 1,1% rocznie), czego odzwierciedleniem jest chociażby uruchomienie linii Kraków – Gdańsk³. Warto zauważyć, że Warszawa posiada połączenia lotnicze z wszystkimi znaczącymi portami lotniczymi w Polsce. Oczywiście jej udział w kreowaniu rynku przewozów lotniczych w Polsce maleje, jednak nadal jest znaczący – 42,3%. Wiąże się to z dużo bardziej dynamicznym rozwojem innych portów. W latach 2006-2007 wśród 10 najszybciej rozwijających się portów lotniczych w Europie znalazły się dwa polskie: Wrocław i Kraków (odpowiednio na 5. i 10. miejscu)⁴, a w kolejnym roku Poznań i Katowice (z 47- i 32,9-procentowym wzrostem odpowiednio na 3. i 4. miejscu)⁵. W następnych latach planowana jest dalsza rozbudowa niektórych z tych portów, co związane jest również z brakiem możliwości rozbudowy portu Warszawa Okęcie i tym samym potrzebą przeniesienia ciężaru transportu lotniczego w inne rejony kraju.

Atrakcyjność turystyczna w powiązaniu z umiejętnością jej wykorzystania z użyciem środków marketingowych determinuje rozwój turystyki. Oczywiście aspekt ten jest kluczowy dla rozwoju transportu turystycznego. W ostatnim roku zaobserwowano w Polsce wzrost liczby turystów o 11,3%, przy czym większy wzrost dotyczy liczby turystów krajowych (13,2%) niż zagranicznych (7,5%)⁶. W związku z tym założyć należałoby również wzrost liczby przewozów i obrotów związanych z transportem. Biorąc pod uwagę, że transport w Polsce odbywa się głównie drogami lądowymi (nadal), warto zwrócić uwagę na statystyki dotyczące ruchu samochodów osobowych i autokarów. W latach 2005-2009 liczba samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców w Polsce wzrosła o 34,15% i był to zdecydowanie najwyższy (druga Rumunia, 27,1%)⁷ wskaźnik wzrostu w tym okresie w Unii Europejskiej. Warto zastanowić się jednak nad rachunkiem ekonomicznym. Liczba samochodów nie świadczy o ich wykorzystaniu. Po przeliczeniu wozokilometrów przejechanych przez samochody osobowe w Polsce okazuje się, że średni przebieg wynosi około 9 tys. km rocznie, podczas gdy w Niemczech ten sam

³ R. Romanowski, *W 80 minut z Krakowa do Gdańska EuroLOT-em*, „Gazeta Wyborcza Kraków”, 17.06.2011.

⁴ L. De La Fuente Layos, *Air passenger transport in Europe in 2007*, Eurostat, Statistics in Focus, 2009, No. 1.

⁵ L. De La Fuente Layos, *Economic crisis stops air transport growth. Air transport in Europe in 2008*, Eurostat, Statistics in Focus 2009, No. 91.

⁶ Ch. Dimitrakopoulou, *Summer season tourism trends in 2010*, Eurostat, Statistics in Focus 2011, No. 19, s. 2.

⁷ Dane w tym akapicie pochodzą z opracowania: *Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009*, GUS, Warszawa 2011.

wskaźnik kształtuje się na poziomie ponad 14 tys. km rocznie. Co ciekawe, liczba autobusów w Polsce jest wyższa niż w Niemczech o blisko 22%, jednakże polski autobus pokonuje rocznie trasę o długości 29,3 tys. km, podczas gdy niemiecki 43,8 tys. km. Zwrot kosztów oraz amortyzacja wydają się zdecydowanie po stronie większego wykorzystania. Można zatem założyć, że nawet przy tych zasobach środków transportu osobowego – samochodowego istnieją dużo większe możliwości ich wykorzystania. Co więcej, w latach 2005-2008 obserwujemy wzrost udziału samochodów osobowych w przewozie osób w Polsce o 6,2% przy spadku o 0,4% w Unii Europejskiej. Odwrotne tendencje obserwowane są również w przypadku ruchu kolejowego – w Polsce zanotowano kilkunastoprocentowy spadek przy kilkuprocentowym wzroście w Unii. Należy pamiętać o zyskach płynących z transportu: w Polsce w latach 2006-2008 wartość obrotów w transporcie pasażerskim wzrosła o 26,4%, podczas gdy w Unii Europejskiej średnio o 12,6%.

4. Diagnoza na przyszłość

Biorąc pod uwagę stosunkowo ograniczone dane dotyczące powiązań transportu z turystyką, czy też wydzielenie tych usług, podjęto próbę oszacowania przyszłych wyjazdów wakacyjnych (w tym zakresie porównywalne dane pochodzą z baz Eurostatu) Polaków z wykorzystaniem analogii historycznych. Jako państwa analogiczne posłużyły Dania, Estonia, Grecja, Włochy i Słowacja, w których zaobserwowano najbardziej zbliżony przebieg zmian liczby wyjazdów w przeliczeniu na mieszkańców. Jako zmienną objaśnianą zaproponowano liczbę wyjazdów wakacyjnych ogółem na tysiąc mieszkańców (rok bazowy dla Polski: 2010). W roku tym zmienna objaśniająca przyjęła wartość 905,4. Dla Polski mamy dodatkowo informacje na temat kształtowania się badanej zmiennej w sześciu okresach poprzedzających okres bazowy (lata 2004-2009).

Dobrane kraje zostały przeanalizowane ze względu na podobieństwo z Polską w kształtowaniu się badanej zmiennej w czasie. Wnikliwa analiza danych ujawnia istniejące podobieństwa wybranych państw pod względem innowacyjności. Jako miary porównawcze posłużyły współczynnik korelacji Pearsona oraz współczynnik rozbieżności Theila⁸. Ten ostatni został wyznaczony przy założeniu, że wartości empiryczne zmiennej objaśnianej dla Polski y_t stanowią faktyczne wartości zmiennej y w okresie t , natomiast wartości empiryczne dotyczące poszczególnych państw y_{ip} przyjmowane są za prognozy dla okresu t .

Otrzymane wyniki (prezentowane w tabeli 3) wskazują na nieco niższy od pozostałych współczynnik korelacji w przypadku Włoch, które jednak posiadają stosun-

⁸ Niniejsze podejście bliżej opisano w: M. Szajt, *Prognozowanie przez analogie przestrzenno-czasowe jako alternatywa w przypadku zbyt krótkich szeregów danych*, [w:] L. Kiełtyka (red.), *Multimedia w organizacjach gospodarczych i edukacji*, Centrum Doradztwa i Informacji Difin Sp. z o.o., Warszawa 2006.

kowo niski średni względny błąd predykcji (będący pierwiastkiem kwadratowym z I^2). Najważniejszą składową tego błędu w naszej analizie jest wskaźnik I_3^2 , który odpowiada za brak podobieństwa kształtu pomiędzy poziomem badanego zjawiska w Polsce i proponowanych państwach w badanych okresach czasu. Współczynnik ten dla wszystkich państw kształtuje się na odpowiednio niskim poziomie.

Tabela 3. Wartości współczynników podobieństwa pod względem poziomu liczby wyjazdów wakacyjnych dla Polski i wybranych państw

Państwa	Współczynnik korelacji Pearsona	Średni względny błąd predykcji	I_1^2	I_2^2	I_3^2
Dania	0,466	0,714	0,499	0,000	0,010
Estonia	0,487	0,214	0,035	0,001	0,010
Grecja	0,713	0,357	0,112	0,007	0,009
Włochy	0,271	0,281	0,072	0,002	0,005
Słowacja	0,416	0,379	0,133	0,000	0,010

Źródło: obliczenia własne.

Zaproponowano następującą postać równania prognostycznego:

$$WWP_t = \sum_{k=1}^8 [w_k (X_{k,t-i} + \Delta_k)],$$

gdzie: WWP_t – liczba wyjazdów na wakacje na tysiąc mieszkańców w Polsce w okresie t ,

X – liczba wyjazdów na wakacje na tysiąc mieszkańców w państwie k , w okresie odpowiadającym co do tej zmiennej danemu okresowi dla Polski (opóźnionemu o i),

w_k – wagi udziału wartości dla poszczególnych państw w prognozie globalnej dla Polski.

Prognoza została oszacowana z wykorzystaniem informacji dotyczących kształtowania się wyjazdów wakacyjnych w krajach uznanych za analogiczne. Opóźnienia względem tych krajów sięgają od 3 do 8 okresów. Dzięki temu jesteśmy w stanie oszacować prognozę będącą zsumowaniem wartości badanej cechy w pięciu innych państwach (z uwzględnieniem odpowiednich wag).

Tabela 4. Prognoza globalna liczby wyjazdów wakacyjnych na tysiąc osób w Polsce w latach 2011-2013

Okres	Lata	Prognoza	Zmiana do okresu poprzedniego	Prognoza (bez Grecji i Estonii)	Zmiana do okresu poprzedniego
1	2011	1097,0	21,16%	1,231	36,00%
2	2012	1097,1	0,01%	1,251	1,57%
3	2013	1081,2	-1,45%	1,321	5,59%

Źródło: obliczenia własne.

Na podstawie uzyskanych prognoz można założyć, że w roku 2011 zaobserwujemy wzrost aż o 21,16% liczby wyjazdów wakacyjnych, podczas gdy w kolejnych latach poziom ten będzie niemal stały, a nawet nieco zmaleje. Prognoza została sporządzona przy założeniu, że rynek usług turystycznych w ujęciu popytowym będzie kształtował się jak w podobnych (pod tym względem) gospodarkach innych państw Unii Europejskiej. Wynika stąd również bardzo ostrożna prognoza – zwłaszcza co do roku 2012 i 2013. Dane, na podstawie których została ona sporządzona (dla Estonii i Słowacji), dotyczą lat kryzysowych i odzwierciedlają wynikający z nich spadek popytu. Prognoza obliczona bez uwzględnienia tych państw jest dużo bardziej optymistyczna.

Z kolei w innym ujęciu dokonano symulacji zmian udziałów poszczególnych środków transportu wykorzystywanych podczas wyjazdów.

Tabela 5. Aproxymowane udziały głównych środków transportu wykorzystywanych podczas podróży Polaków na lata 2011-2013 (%)

Typy wyjazdów	Zagraniczne			Krajowe długookresowe			Krajowe krótkookresowe		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Środek transportu									
Samochód osobowy	30,7	27,8	25,0	70,9	72,6	74,2	70,5	71,2	72,0
Inny samochód	3,0	2,4	1,8	1,3	1,2	1,0	0,9	0,7	0,6
Pociąg	2,7	2,5	2,4	17,8	17,4	16,9	14,2	14,4	14,5
Kursowy autobus	3,1	3,0	3,0	4,8	4,0	3,2	8,0	7,1	6,2
Autokar	15,8	15,7	15,7	4,4	4,1	3,8	6,0	6,1	6,2
Samolot	42,9	46,6	50,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wodny środek transportu	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Inny rodzaj podróżowania	1,0	1,0	1,0	0,8	0,8	0,7	0,4	0,4	0,4

Źródło: obliczenia własne.

Zakładając podobne zmiany do obserwowanych w ostatnich siedmiu latach, najbardziej wyraźny powinien być spadek udziału samochodów osobowych w podróżach zagranicznych na rzecz wysokiego wzrostu tego udziału ze strony transportu lotniczego. Natomiast za niekorzystne zjawisko, zwłaszcza z punktu widzenia ochrony środowiska i bezpieczeństwa, należy uznać domniemany wzrost wykorzystania samochodów osobowych kosztem komunikacji zbiorczej w ruchu krajowym.

5. Podsumowanie

Przeprowadzone analizy potwierdzają fakt rozwoju transportu, również w turystyce w Polsce w ostatnich, ale także w przyszłych latach. Transport ten jednak podlegał będzie wyraźnym zmianom, zwłaszcza w zakresie struktury i wykorzystania poszczególnych środków transportu. Jeżeli chodzi o transport zbiorowy, obserwujemy wzrost znaczenia, zwłaszcza w ruchu międzynarodowym, transportu lotnicze-

go. Jest to kierunek pożądaný, zarówno ze względu na bezpieczeństwo, jak również na czas realizacji usług. Niestety, bardziej wyraźny i niekorzystny dla środowiska, a także komfortu życia jest wzrost udziału transportu samochodowego – osobowego, przy jednoczesnym spadku znaczenia roli, jaką odgrywa kolej w transporcie turystycznym w Polsce. Nie miejsce tu, by szukać powodów takiej sytuacji, jest to bowiem temat na odrębne opracowanie. Faktem jest, że wzrost znaczenia transportu indywidualnego uwstecznia rozwój usług zarówno transportowych, jak i turystycznych i realnie zwiększa ich koszty, co w długiej perspektywie może prowadzić do ograniczenia popytu. Doświadczenia innych państw i symulacje na ich podstawie przeprowadzone dają podobne wyniki.

Literatura

- De La Fuente Layos L., *Air passenger transport in Europe in 2007*, Eurostat, Statistics in Focus 2009, No. 1.
- De La Fuente Layos L., *Economic crisis stops air transport growth. Air transport in Europe in 2008*, Eurostat, Statistics in Focus 2009, No. 91.
- Dimitrakopoulou Ch., *Summer season tourism trends in 2010*, Eurostat, Statistics in Focus 2011, No. 19.
- Łaciak J., *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2005 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2006.
- Łaciak J., *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2008 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2009.
- Łaciak J., *Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2010 roku*, Instytut Turystyki, Warszawa 2011.
- Romanowski R., *W 80 minut z Krakowa do Gdańska EuroLOT-em*, „Gazeta Wyborcza Kraków”, 17.06.2011.
- Szajt M., *Prognozowanie przez analogie przestrzenno-czasowe jako alternatywa w przypadku zbyt krótkich szeregów danych*, [w:] L. Kiełtyka (red.), *Multimedia w organizacjach gospodarczych i edukacji*, Centrum Doradztwa i Informacji Difin Sp. z o.o., Warszawa 2006.
- Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009*, GUS, Warszawa 2011.
- Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2005 r.*, GUS, Warszawa 2006.
- Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2009 r.*, GUS, Warszawa 2010.

TRANSPORT IN TOURIST SERVICES IN POLAND – CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES

Summary: Transport is one of the basic elements of tourism. The movement of tourists is associated with it in particular with regard to trips abroad and domestic long distance traveling. In addition to land transport which is considered universal, also in Poland people increasingly use air transport. This work includes analysis related to the use of different means of transport in Polish tourism (mainly domestic) and the approximate of size of these trips in the future using space-time analogies, on the assumption that tourism will grow like in other countries.

Keywords: means of transport, domestic tourist trips, space-time analogies.