

Rola transportu w zagospodarowaniu turystycznym

Słowa kluczowe
transport, turystyka
preferencje wyboru środka
transportu

Streszczenie

W publikacji scharakteryzowano rolę transportu w zagospodarowaniu turystycznym oraz w turystyce, a także przedstawiono oryginalne wyniki badań dotyczące preferencji turystów w wyborze środka transportu w ruchu krajowym i transgranicznym oraz w zagranicznym ruchu turystycznym. Generalnie wynika, że w pierwszym przypadku turyści wybierają autokar zaś w drugim preferują samolot. O preferencjach wyboru decydują także takie czynniki jak cena oferty turystycznej, czas podróży i jakość podróży.

THE ROLE OF TRANSPORT IN DEVELOPING TOURISM

Abstract

In the publication was characterized the role of transport in developing tourism as well as was showed the original research results on the preferences of tourists in the selection of the means of transport in domestic traffic and cross-border and in foreign tourism traffic. Generally, it appears that in the first case tourists select coach and in the second prefer airplane. About the preferences choice decides factors such as the price of the touristic offers, time travel and quality travel

1. WSTĘP

Biorąc pod uwagę definicję turystyki wg Kaspara [3], który pisze, że „turystyka obejmuje całość powiązań i zjawisk, które się pojawiają wskutek zmiany miejsca i w związku z wynikającym z tego pobytom osób, przy czym dla osób tych nowe miejsce pobytu nie jest ani stałym miejscem zamieszkania, ani miejscem pracy” oraz wiele innych definicji [1]. Należy zauważyć niezwykle kluczowe znaczenie transportu w ruchu turystycznym. Dla przykładu warto wspomnieć, iż funkcjonowanie atrakcji turystycznej jest uwarunkowane dostępnością, czyli istnieniem transportu w sensie traktu komunikacyjnego oraz samej komunikacji, oraz bazy noclegowej i gastronomicznej. Poza tym wiele środków transportu stanowi atrakcję turystyczną samą w sobie a są to: kolejowe trasy turystyczne, rejsy jachtami i wielkimi statkami wycieczkowymi mieszczącymi do 5 tys. turystów, przeloty helikopterem i balonem etc. Stąd celem tego opracowania jest podkreślenie roli transportu w turystyce, próba określenia preferencji turystów w wyborze środka transportu.

2. METODOLOGIA I MATERIAŁ BADAWCZY

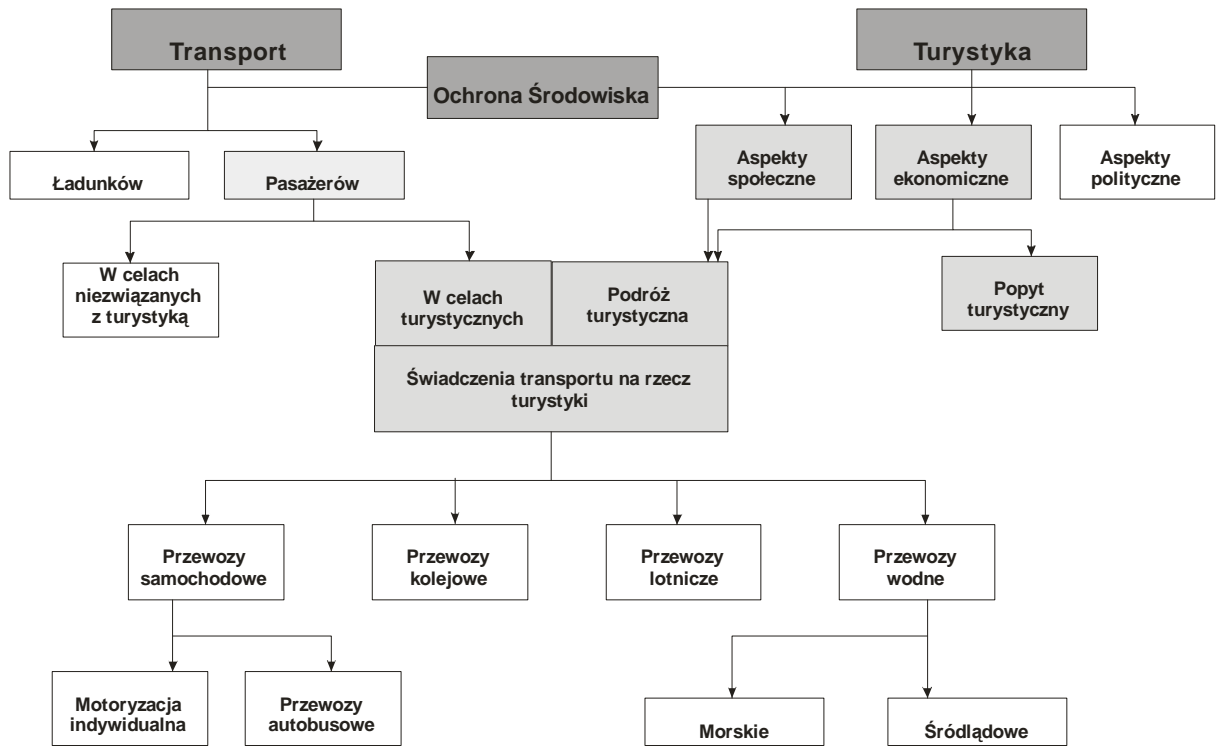
W badaniach zastosowano metodę sondażu diagnostycznego, a w tym technikę ankietową i wywiadu. Badania przeprowadzono w roku 2011 wśród 567 turystów korzystających z ofert biur turystycznych w województwie lubelskim. Dokonano również analizy przytoczonej w opracowaniu literatury przedmiotu.

3. TRANSPORT W ZAGOSPODAROWANIU TURYSTYCZNYM

Zagospodarowanie turystyczne jest częścią składową planowania przestrzennego i bywa również określane jako infrastruktura turystyczna, która dla funkcjonowania gospodarczego obszaru ma równie ważne znaczenie jak infrastruktura techniczna i społeczna. A. Kowalczyk i Derek M.[4, s. 197] w zagospodarowaniu turystycznym wyróżniają:

- A. Urządzenia i usługi turystyczne (infrastruktura turystyczna):
 - a) urzędnictwo i usługi noclegowe
 - b) urzędnictwo i usługi żywieniowe
 - c) urzędnictwo i usługi transportowe
 - d) urzędnictwo i usługi uzupełniające
- B. Urządzenia i usługi paraturystyczne (infrastruktura paraturystyczna)

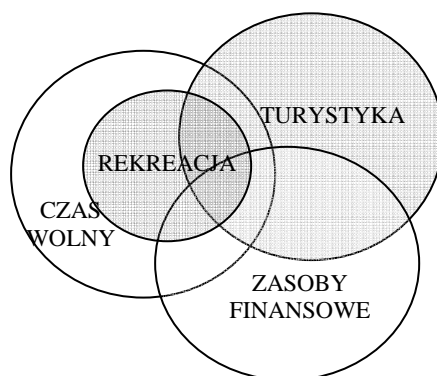
¹Politechnika Radomska, Zakład Logistyki i Marketingu; 26-600 Radom; ul. Malczewskiego 29.



Rys.1. Schemat wzajemnych zależności transportu i turystyki
 Źródło: opracowanie własne na podstawie [5]

Pomimo tego, że w powyższym zestawieniu transport umieszczono na trzecim miejscu to praktycznie i tak wysuwa się na czoło, bowiem Wodejko S. [11, s. 91-92] wśród pięciu etapów konsumpcji turystycznej aż dwukrotnie wymienia transport. Wynika stąd, że odpowiednio rozwinięta baza transportowa stanowi warunek konieczny do rozwoju usług turystycznych. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń stwierdzono wysoką korelację między jakością środków transportowych oraz ceną świadczonych usług, a rozwojem turystyki. Obecnie nie można zapomnieć także o wszelkim rozwoju gospodarki w połączeniu z zasadami rozwoju zrównoważonego, co uwzględniono w schemacie współzależności funkcjonowania transportu i turystyki (Rys.1). Wynika stąd, że trzeba nieco odróżnić transport pasażerów w celach turystycznych od transportu wydzielonego do typowych podróży turystycznych, który jest głównym kreatorem ruchu turystycznego a więc i popytu turystycznego. Potrzebą oczywistą jest tutaj wyróżnienie różnych rodzajów przewozów (samochodowe, kolejowe, lotnicze, wodne), bowiem gwarantują one określony standard bezpieczeństwa i wygody, co zaliczyć należy do cech jakościowych. [5, s. 72]

Turystyka a szczególnie rekreacja są uzależnione od takich czynników jak czas wolny oraz nadwyżka środków finansowych będących w dyspozycji członków społeczeństwa (Rys.2). Należy przez to rozumieć czas pozostający po wypełnieniu obowiązków zawodowych i czynności bytowych, a także zasoby finansowe po odejściu kosztów zwykłej codziennej egzystencji. Stąd wielu autorów a w tym Palusiński R. [6, s. 18] podkreśla rolę rozwoju środków transportowych, co historycznie owocowało redukowaniem kosztów i czasu, w przemianie turystyki ze zjawiska elitarnego w zjawisko powszechnie spotykane.



Rys.2. Zależności między czasem wolnym, rekreacją, zasobami finansowymi a turystyką
 Źródło: opracowanie własne

Podkreślając rolę transportu w zagospodarowaniu turystycznym należy wskazać na ważność określenia przepustowości tras ruchu turystycznego, przez co należy rozumieć ruch na głównych drogach. W publikacji J. Płockiej [7, s. 78] podano sposób obliczenia wskaźnika przepustowości drogi turystycznej według wzoru:

$$Q = 5(M \cdot R) \quad (1)$$

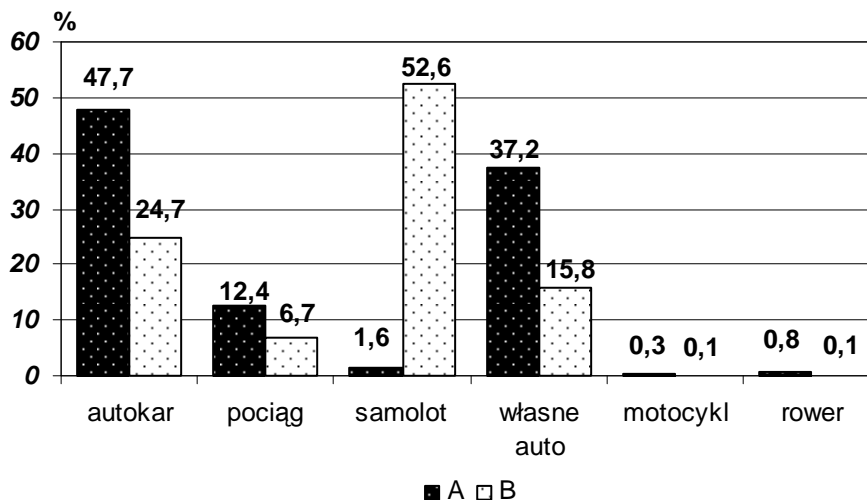
Oznaczenia we wzorze należy rozumieć następująco: Q – wskaźnik przepustowości, M – liczba pojazdów umownych na 1km drogi, R – rotacja pojazdów w ciągu jednostki czasu (1h), 5 – średnia liczba osób w pojeździe. Autorka wskazuje także na parametry drogi mające wpływ na cytowany wyżej współczynnik rotacji pojazdów, a są to: liczba pasm ruchu. Szerokość drogi, jakość nawierzchni, krętość drogi, atrakcyjność krajobrazu.

Zapewne warto tu jeszcze podkreślić, że w transporcie turystycznym dominują przewozy incydentalne rozumiane jako nasilenie ruchu w określonych porach roku i dniach tygodnia [8, s. 53].

4. PREFERENCJE TRANSPORTOWE TURYSTÓW

Już w poprzednim rozdziale wspomniano o wpływie jakości usług transportowych na rozwój turystyki przez co należy rozumieć komfort czasowy (szybkość przewozu) i wygodę fizjologiczną podróżowania, ale także i możliwość podziwiania krajobrazu oraz koszty przewozu turystycznego.

Z analizy wyników badań przeprowadzonych wśród klientów biur turystycznych na Lubelszczyźnie wynika, że preferencje wyboru środka transportu są uzależnione od celu i obszaru podróżowania turystycznego (Rys.3). W krajowym i transgranicznym ruchu turystycznym turyści preferowali autokar (47,7%), a na drugim miejscu stawiali własne auto (37,2%). Z wywiadów wynikało, że znaczna część respondentów wolała podróżować autokarem niż własnym autem, bowiem cenili sobie niezależność od problemów związanych z eksploatacją własnego auta, ryzykiem popełnienia gaf drogowych i swobodę spożywania alkoholu. Na omówionych dystansach samolot był oceniany jako drogi środek transportu. Zwracano uwagę również na małą liczbę lotnisk. Na takie środki transportu turystycznego jako motocykl i rower padały wskazania incydentalne.



Rys. 3. Pierwszorzędne preferencje turystów w wyborze środka transportu: A – w ruchu krajowym i transgranicznym, B – w zagranicznym ruchu turystycznym

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań własnych

W przypadku badań preferencji turystów w wyborze środka transportu w zagranicznym ruchu turystycznym wyniki wskazań były odmienne, bowiem aż 52,6% respondentów najchętniej podróżowało drogą powietrzną. Decyzję taką zwykle motywowano krótkim czasem przelotu i komfortem fizjologicznym. Tutaj autokar znalazł się na drugim miejscu (24,7%) i to tylko dlatego, że oferty wyjazdów autokarowych były zwykle tańsze. Natomiast na własne auto padło tylko 15,8% wskazań, co podczas wywiadów było motywowane większym ryzykiem i kosztem podróżowania, ale podkreślono tu większą niezależność podróżowania. Wyniki tych badań korespondują z uwagami D. Milewskiego [5, s. 74] oraz R. Palusińskiego. [6, s. 166-167]

Kowalczyk A. i Derek M. [4, s. 231] podkreślają historyczną rolę kolejnictwa w rozwoju turystyki, a także wskazują na podróż kolejową jako atrakcję samą w sobie, jednak badani turyści w stosunkowo w małym stopniu (6,7% - 12,4%) byli zainteresowani takim środkiem transportu, a w szczególności dotyczyło to podróży zagranicznych.

Porównanie wyników prezentowanych tu oryginalnych badań nie jest łatwe z uwagi na zmienny dobór badanej populacji turystów w badaniach źródłowych z lat 1960 – 2009, a także ze względu na zróżnicowany dobór badanych

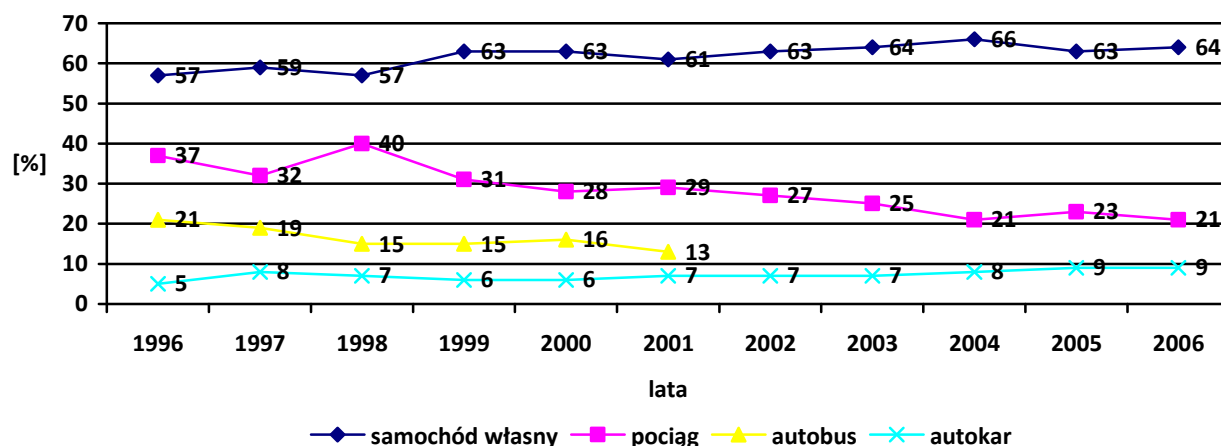
środków transportu oraz zauważone nieścisłości w opublikowanych wynikach wtórnych (uwagi pod tabelami). Należy podkreślić, że badania z roku 2011 wykonano wśród turystów korzystających z ofert lubelskich biur podróży i ze względów praktycznych nie wyróżniono tu podróży krótko i długookresowych oraz zagranicznych, ale zastosowano podział na podróże krajowe i transgraniczne oraz dalsze podróże zagraniczne. Pomimo wspomnianych tu różnic w metodyce badawczej warto jednak uczynić pewne porównania. Mianowicie z danych przedstawionych w tabeli 1 wynika, że między latami 1960 a 1998 obniżyło się wykorzystanie pociągu do podróży turystycznych z 49 do 9%, zaś znacznie wzrosło wykorzystanie samolotu, bowiem był to skok z 1 do 41%, co w zasadzie dosyć dobrze nawiązuje do prezentowanych w opracowaniu wyników pierwotnych (Rys.3).

W zasadzie trudne do interpretacji pozostaje wykorzystanie pociągu do podróży turystycznych w latach 1996 – 2001, ponieważ waha się w granicach 28 – 40% ale można to tłumaczyć tym, że Instytut Turystyki przedstawił tu tylko turystyczne krajowe wyjazdy długookresowe (Rys.4). Pewne potwierdzenie tej tezy można doszukać się w danych z tabel 2 i 3.

Tab.1. Wykorzystanie środków transportowych w podróżach turystycznych w latach 1960 – 1998 (%)

Lp.	Środek transportu	LATA BADAŃ		
		1960	1985	1998
1.	Samochód własny	30	60	34
2.	Samolot	1	17	41
3.	Pociąg	42	11	9
4.	Autokar	16	10	11
5.	Inne	3	2	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [9 i 10]



Rys.4 Uczestnictwo Polaków w turystycznych krajowych wyjazdach długookresowych w latach 1996 – 2001

Źródło: badania Instytutu Turystyki [2], wszelkie niekonsekwencje liczbowe są zgodne z materiałem źródłowym

Tab. 2. Środki transportu wykorzystywane przez Polaków podczas podróży turystycznych w latach 2002-2006: A – krajowych krótkookresowych, B – krajowych długookresowych, C – zagranicznych (%)

Lp.	Środek transportu	Lata badań i rodzaj podróży (A, B, C)														
		2002			2003			2004			2005			2006		
		A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1	samochód własny	61	63	48	61	64	48	63	66	49	65	63	42	67	64	38
2	samolot	-	-	14	-	-	12	-	-	14	-	-	23	-	-	30
3	autokar	8	7	36	9	7	34	7	8	25	9	9	32	8	9	24
4	kursowy autobus	18	14	10	17	15	9	16	9	8	14	10	5	14	10	5
5	pociąg	18	27	6	18	25	7	17	21	5	14	23	4	14	21	4
6	motocykl, rower	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1
7	prom, statek	-	-	2	-	-	3	-	-	2	-	-	1	-	-	-
8	inne	-	-	3	-	-	3	-	-	4	-	-	3	-	-	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie [2], wszelkie niekonsekwencje liczbowe są zgodne z materiałem źródłowym

Analizując wyniki badań zawarte w tabelach 1, 2 i 3 oraz na rysunkach 3 i 4 można ogólnikowo stwierdzić, że już od roku 1960 do roku 2011 uwidaczniają się tendencje w wysokim turystycznym wykorzystaniu własnych samochodów, ale głównie w krajowym ruchu turystycznym. Podobne tendencje dotyczą wykorzystania pociągów, ale rząd procentowy jest znacznie niższy. Warto jeszcze zwrócić uwagę, że turyści z Lubelszczyzny mimo braku lokalnego lotniska bardziej cenią sobie zagraniczne wyjazdy turystyczne samolotem (52,6%). Motocykl i rower we wszystkich typach badań nie przekroczył 2% udziału (Rys.3, Tab. 2 i 3).

Tab. 3. Środki transportu wykorzystywane przez Polaków podczas podróży turystycznych w latach 2007-2009: A – krajowych krótkookresowych, B – krajowych długookresowych, C – zagranicznych (%).

Lp.	Środek transportu	Lata badań i rodzaj podróży (A, B, C)								
		2007			2008			2009		
		A	B	C	A	B	C	A	B	C
1	samochód własny	63	62	37	65	65	42	71	67	35
2	inny samochód	1	1	8	1	1	6	1	1	1
3	pociąg	15	19	5	15	22	3	14	19	3
4	kursowy autobus	12	10	4	12	6	2	8	6	5
5	komunikacja podmiejska	-	-	-	1	-	-	-	-	-
6	autokar	7	6	13	5	5	16	5	6	18
7	motocykl, rower	1	-	2	-	-	-	1	-	-
8	samolot	-	-	29	-	-	30	-	-	36
9	wodny środek transportu	1	1	1	-	-	-	-	-	1
10	inne	-	1	1	1	1	1	-	1	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie [2]

5. WNIOSKI

1. Transport pełni kluczową rolę w rozwoju turystyki, a w tym w zagospodarowaniu turystycznym.
2. W turystyce krajowej i transgranicznej turyści stawiają na pierwszym miejscu transport autokarowy natomiast w turystyce zagranicznej preferują transport lotniczy, co ma związek z kosztami i wygodą podróży.
3. Wśród preferowanych środków transportu na drugim miejscu turyści stawiają własne auto, a na trzecim pociąg, co ma także związek z ceną jak i cechami jakościowymi podróży turystycznej.
4. Oryginalne wyniki badań są w znacznym stopniu zbieżne z prezentowanymi tu wynikami ogólnokrajowymi, ale uwidacznia się upodobanie turystów z Lubelszczyzny do samolotowych podróży zagranicznych, co stanowi dobrą prognozę wobec budowanego lokalnego lotniska.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Gaworecki W. [w]: Turystyka. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, 2007.
- [2] Instytut Turystyki: www.intur.com.pl oraz www.msport.gov.pl, 21 marzec 2012.
- [3] Kaspar C.: Management In Tourismus. Verlag Paul Haupt. Ben – Stuttgart – Vien, 1995.
- [4] Kowalczyk A., Derek M.: Zagospodarowanie turystyczne, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, 2010.
- [5] Milewski D.: Przewozy turystyczne, [w:]Panasnik A. (red.): Gospodarka turystyczna, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, 2008.
- [6] Palusiński R.: Transport w turystyce, [w:] Kurek W. (red.): Turystyka, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, 2007.
- [7] Płockiej J.: Wybrane zagadnienia z zagospodarowania turystycznego cz.II. Biblioteka CKU, Toruń, 2002.
- [8] Rydzkowski W., Wojewódzka – Król K. (red.):Problemy transportu w rozszerzonej UE, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, 2010.
- [9] Skalska T.: Podróże Europejczyków w 1998 roku, [w:] Rynek Turystyczny Nr 9 [122], 10 maja 1999.
- [10] Touristic Report Nr 15. Cytat za: Międzynarodowe Aktualności Turystyczne Nr 16/12, Orbis, Warszawa, 1986.
- [11] Wodejko S.: Ekonomiczne zagadnienia turystyki, Wyższa Szkoła Handlu i Prawa, Warszawa, 1998.