

Wpływ infrastruktury transportowej i teleinformatycznej na konkurencyjność turystyczną regionów

The impact of transport and teleinformatics infrastructure on the tourism competitiveness of the regions



Iwona Bąk

dr hab.

Zakład Statystyki, Katedra Zastosowań Matematyki w Ekonomii, Wydział Ekonomiczny, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

iwona.bak@zut.edu.pl



Beata Szczecińska

dr inż.

Katedra Analizy Systemowej i Finansów, Wydział Ekonomiczny, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

beata.szczecińska@zut.edu.pl

Streszczenie: W artykule omówiono wybrane elementy zagospodarowania turystycznego, którymi są infrastruktura transportowa i teleinformatyczna. Celem opracowania jest badanie wpływu tej infrastruktury na konkurencyjność turystyczną państw na świecie. W związku z tym przeprowadzono analizę syntetycznego indeksu konkurencyjności – The Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI), który publikowany jest przez Światowe Forum Gospodarcze (WEF). Badanie obejmowało wybrane filary indeksu TTCI dotyczące infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w latach 2007-2015. Ponadto omówiono konkurencyjność polskiej turystyki na arenie międzynarodowej w zakresie tej infrastruktury. Okazało się, że Polska najwyższą pozycję w badanym okresie zajmowała w filarze dotyczącym infrastruktury teleinformatycznej. Najgorzej zaś wypadła pod względem infrastruktury transportu lotniczego, chociaż można zauważyć w ostatnich latach znaczącą poprawę w tym względzie.

Słowa kluczowe: Infrastruktura transportowa i teleinformatyczna; Turystyka; Indeks konkurencyjności

Abstract: In the article were presented selected elements of tourism development, which are transport and teleinformatics infrastructure. The aim of the study is to examine the impact of this infrastructure on the tourism competitiveness of countries in the world. Therefore, the analysis of the synthetic index of competitiveness were conducted - The Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI), which is published by the World Economic Forum (WEF). The study included the selected pillars of the TTCI index containing information about transport infrastructure and teleinformatics in the years 2007-2015. In addition, the competitiveness of the Polish sector of tourism in the international arena on the field of infrastructure was discussed. It turned out, that in the analysis period, Poland took the highest position in the pillar of teleinformatics infrastructure. The lowest position Poland took in terms of air transport infrastructure, although a significant improvement can be seen in this area in recent years.

Keywords: Transport and teleinformatics infrastructure; Tourism; Competitiveness index

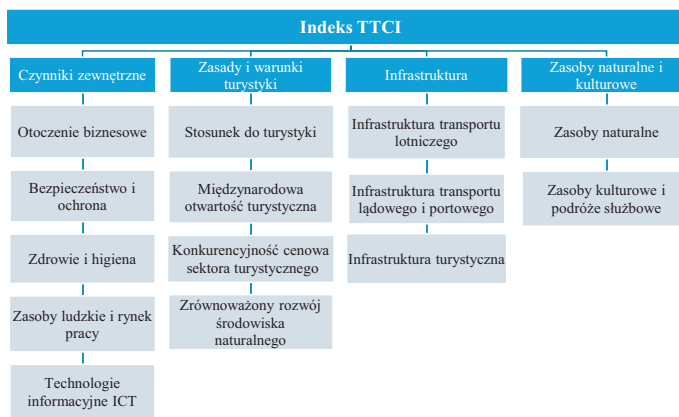
Problem rywalizacji jednostek przestrzennych pojawił się w nauce w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia, gdy o kształtowaniu ich konkurencyjności zaczęto mówić w kontekście marketingu terytorialnego. Zgodnie z jego ideą, poszczególne miejscowości czy regiony, odpowiednio do swoich zasobów i potrzeb, przystępują do rywalizacji na różnych płaszczyznach: atrakcyjności inwestycyjnej, infrastruktury transportowej czy kształtowania poziomu życia mieszkańców [3].

Miejscowości i regiony konkurują również coraz częściej o pozyskanie turystów. Ruch turystyczny, którego istotą jest dobrowolna zmiana miejsca pobytu turystów w celach rekre-

acyjnych, kulturalnych, wypoczynkowych, leczniczych itd. występuje w tych miejscach i na tych obszarach, które mają atrakcyjne walory turystyczne oraz odpowiedni poziom zagospodarowania turystycznego. Turysta, dążąc do osiągnięcia celów podróży, zgłasza zapotrzebowanie na usługi noclegowe, transportowe, żywieniowe, rekreacyjno-sportowe, kulturalne i inne [1]. Stan zagospodarowania turystycznego decyduje o możliwościach dotarcia do regionów i miejscowości turystycznych, warunkach pobytu turystów, realizacji potrzeb turystycznych, stopniu wykorzystania walorów, a tym samym determinuje atrakcyjność turystyczną regionów [6]. Poziom zagospo-

darowania stanowi element konkurencji pomiędzy miejscowościami i regionami turystycznymi, które starają się zapewnić turystom jak najlepsze warunki pobytu oraz dotarcia do obszarów recepcji turystycznej.

W artykule omówiono wybrane elementy zagospodarowania turystycznego, którymi są infrastruktura transportowa i teleinformatyczna. Przy dzisiejszej technice i wiedzy o sprawności i jakości funkcjonowania systemów transportowych decyduje – oprócz poprawy stanu materiałowo-konstrukcyjnej infrastruktury (jak, np. jakość dróg, wielkość sieci, rodzaj i komfort przejazdu) – w coraz większym stopniu ich wyposażenie w rozwiązania, wykorzystujące tech-



1. Struktura subindeksów wskaźnika TTCI w 2015 roku

niki informacyjne [15]. Dlatego też w artykule badając wpływ infrastruktury transportowej na konkurencyjność turystyczną uwzględniono również systemy teleinformatyczne.

Celem opracowania jest ocena wpływu infrastruktury transportowej i teleinformatycznej na konkurencyjność turystyczną państw na świecie. W związku z tym przeprowadzono analizę syntetycznego indeksu konkurencyjności – The Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI), który publikowany jest przez Światowe Forum Gospodarcze (WEF). Badanie obejmowało wybrane filary indeksu TTCI dotyczące infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w latach 2007-2015 [10-14]. Ponadto omówiono konkurencyjność polskiej turystyki na arenie międzynarodowej w zakresie tej infrastruktury.

Znaczenie transportu w rozwoju turystyki

Jedną z najbardziej charakterystycznych cech turystyki jest przemieszczanie się, zatem transport, zapewniający to przemieszczanie, stanowi podstawowy warunek jej uprawiania. Umożliwia on turyście zarówno dotarcie do miejsca docelowego podróży, jak i poruszanie się w obrębie odwiedzanego regionu. Obok funkcji komunikacyjnej zapewnia także realizację funkcji rozrywkowo-rekreacyjnej, gdyż podróż niektórymi środkami transportu, np. rejs statkiem wycieczkowym czy przejażdżka kolejką widokową, stanowi samą w sobie atrakcję turystyczną [7]. Rozwój turystyki od początku jej istnie-

nia był determinowany postępowaniem, jaki dokonywał się w transporcie. Intensywny zaś rozwój turystyki w ostatnich dziesięcioleciach był możliwy dzięki zmianom zachodzącym w infrastrukturze transportowej. Ciągłe inwestycje mające na celu podnoszenie komfortu świadczonych usług, np. poprzez skrócenie czasu podróży, umożliwiły dotarcie do odległych zakątków świata. Odległość, stanowiąca jeszcze do połowy poprzedniego stulecia podstawową determinantę podróży, przestała być czynnikiem hamującym, szczególnie w obliczu rozwoju transportu lotniczego, który jest obecnie najdynamiczniej rozwijającym się rodzajem transportu [8]. Dzięki niemu turystyka międzynarodowa stała się zjawiskiem powszechnym i rozwinęła się na skalę masową.

Rozwój turystyki jest uzależniony od transportu nie tylko w skali makro. Również w skali obszarów recepcyjnych (kraju, regionu, miejscowości) warunkiem konkurencyjności gospodarki turystycznej jest istnienie odpowiedniego systemu transportowego, złożonego z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz wewnątrzregionalnego transportu turystycznego. Zadaniem pierwszego jest zapewnienie dogodnych połączeń z najważniejszymi rynkami wysyłającymi, a drugiego – ułatwienie korzystania z istniejących walorów, atrakcji i urządzeń usługowych obszaru recepcji [4].

Transport w turystyce można klasyfikować na różne sposoby. Z punktu widzenia środowiska, w którym się

odbywa i rodzaju środka transportu wykorzystywanego w tym celu, dzieli się na:

- transport lądowy (samochodowy, kolejowy, rowerowy, pieszy),
- transport powietrzny (lotniczy),
- transport wodny (żegluga morska, żegluga śródlądowa).

Uwzględniając aspekty organizacyjno-funkcjonalne, w transporcie turystycznym wydziela się [7]:

- przejazdy środkami transportu publicznego, w ramach sieci ogólnodostępnych połączeń, które odbywają się regularnie,
- przejazdy wynajętymi specjalnie lub zarezerwowanymi środkami transportu (np. autokary turystyczne, pociągi turystyczne, pociągi hotelowe, wynajęte statki, czartery lotnicze),
- przejazdy środkami transportu służącymi wyłącznie lub prawie wyłącznie co celów turystycznych (np. autobusowe linie turystyczne, statki wycieczkowe, koleje liniowe, wyciągi narciarskie itp.),
- przejazdy własnymi środkami transportu (np. samochody osobowe, motocykle, rowery, jachty, kajaki, prywatne samoloty),
- ruch pieszy.

Rodzaj wykorzystywanego środka transportu i jego forma organizacyjna zależą od celu i charakteru podróży turystycznej, a także od odległości pomiędzy miejscem zamieszkania turysty a miejscem docelowym podróży. Z kolei poziom natężenia pasażerów w transporcie jest ściśle związany z występowaniem zjawiska sezonowości ruchu turystycznego w obszarach recepcyjnych. Sytuacja ta wpływa na działania podejmowane, zarówno przez organizatorów transportu publicznego, jak i prywatnych firm przewozowych, które dostrzegając możliwość zwiększenia przychodów uzyskiwanych z obsługi ruchu turystycznego – decydują się na wprowadzenie w sezonach turystycznych zmian pozwalających na zabezpieczenie potrzeb przewożonych turystów. Działania te podejmowane przez różne podmioty

najczęściej nie są ze sobą w żaden sposób powiązane, a w ich wyniku często dochodzi do występowania silnej walki konkurencyjnej, która zaburza funkcjonowanie systemu transportu publicznego w regionie [5].

Konkurencyjność turystyki na świecie ze względu na infrastrukturę transportową i teleinformatyczną

Zainteresowanie problemem konkurencyjności w obszarze turystyki poskutkowało pojawieniem się licznych inicjatyw, zarówno o charakterze wewnątrzregionalnym, branżowym, jak i międzynarodowym. Najbardziej znanym projektem jest podjęta przez Światowe Forum Gospodarcze (WEF) inicjatywa szacowania syntetycznego Indeksu Konkurencyjności Podróży i Turystyki – The Travel & Tourism Competitiveness Index (TTCI). Od 2007 r. WEF przygotowuje na ten temat raport branżowy *Travel & Tourism Competitiveness Report*. Publikowany w nim indeks konkurencyjności odnosi się generalnie do atrakcyjności rynku turystycznego dla inwestorów, a nie konsumentów. Autorzy opierają się na dwóch grupach informacji: 1) badaniu opinii ekspertów – liderów organizacji i przedsiębiorstw; 2) danych organizacji międzynarodowych (np. Światowa Organizacja Turystyki - UNWTO, Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych - IATA, Bank Światowy) oraz firm reprezentujących sektor turystyki (linie lotnicze, firmy wynajmujące samochody). Dodatkowo wykorzystywane są również informacje pochodzące ze źródeł krajowych [2].

Indeks konkurencyjności turystyki w latach 2007-2013 budowany był w oparciu o trzy podstawowe obszary (subindeksy) konkurencyjności i 14 zasadniczych filarów.

Obszar pierwszy – obejmował szeroko rozumiany system regulacji prawnych związanych z turystyką. Należały do niego ogólne przepisy prawa, ustawy dotyczące działalności turystycznej, regulacje w kwestii ochrony środowiska naturalnego,

Tab. 1. Liderzy w światowym rankingu ze względu na wybrane filary indeksu konkurencyjności turystycznej w latach 2007-2015

Filary indeksu	2007	2009	2011	2013	2015
Infrastruktura transportu lotniczego	USA Kanada Wielka Brytania	Kanada USA Australia	Kanada USA Australia	Kanada USA Zjednoczone Emiraty Arabskie	Kanada USA Zjednoczone Emiraty Arabskie
Infrastruktura transportu lądowego	Niemcy Hong Kong Singapur	Szwajcaria Hong Kong Francja	Hong Kong Singapur Niemcy	Hong Kong Singapur Szwajcaria	Hong Kong Singapur Holandia
Infrastruktura teleinformatyczna (ICT)	Szwecja Islandia Korea Południowa	Szwecja Islandia Szwajcaria	Szwecja Szwajcaria Islandia	Korea Południowa Hong Kong Szwecja	Finlandia Hong Kong Dania

* od 2015 roku infrastruktura transportu lądowego i portowego

Tab. 2. Liderzy w światowym rankingu pod względem infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w 2015 roku

Nazwa filaru	Nazwa i pozycja kraju		
	I	II	III
Infrastruktura transportu lotniczego	Kanada	USA	Zjednoczone Emiraty Arabskie
1. jakość infrastruktury transportu lotniczego	16	9	2
2. liczba pasażerokilometrów na liniach krajowych w mln/tydz.	9	1	91
3. liczba pasażerokilometrów, loty międzynarodowe w mln/tydz.	12	1	3
4. liczba lotów na 1000 osób	9	13	8
5. przepustowość lotniska w mln osób	9	29	58
6. liczba linii lotniczych na lotnisku	10	1	12
Infrastruktura transportu lądowego i portowego	Hong Kong	Singapur	Holandia
1. jakość dróg	7	6	5
2. jakość infrastruktury kolejowej	3	b.d	9
3. jakość infrastruktury portowej	4	2	1
4. jakość sieci transportu drogowego	2	8	9
5. gęstość linii kolejowych km/km2	b.d	b.d	8
6. gęstość dróg w km/km2	13	4	6
7. gęstość dróg utwardzonych w km/km2	10	2	7
Infrastruktura teleinformatyczna (ICT)	Finlandia	Hong Kong	Dania
1. wykorzystanie ICT dla transakcji pomiędzy firmami	5	19	27
2. wykorzystanie Internetu w transakcjach firma - klient	33	27	23
3. osoby korzystające z Internetu (w %)	7	30	4
4. abonenci Internetu szerokopasmowego na 100 osób	15	16	2
5. liczba komórkowych abonamentów telefonicznych na 100 osób	8	1	46
6. liczba komórkowych abonamentów usług internetowych na 100 osób	2	10	8
7. dostęp do telefonii komórkowej (% populacji)	59	1	b.d
8. jakość dostaw energii elektrycznej	3	2	5

regulacje dotyczące ochrony i bezpieczeństwa turystów, sytuacji zdrowotnej i ochrony zdrowia, sytuacji higieniczno-sanitarnej.

Obszar drugi – analizował środowisko biznesowe oraz infrastrukturę turystyczną, w tym m.in.: infrastrukturę transportu lotniczego i lądowego (gęstość sieci, jej dostępność, jakość itd.), infrastrukturę bezpośrednio turystyczną (liczbę pokoi hotelowych i wypożyczalni samochodów oraz

bankomatów), infrastrukturę teleinformatyczną (dostępność Internetu oraz systemów telefonii stacjonarnej i komórkowej, zasięg i jakość sieci bezprzewodowych itp.), a także konkurencyjność cenową w świadczeniu usług turystycznych (ceny paliw, pokoi hotelowych, opłat lotniskowych).

Obszar trzeci – dotyczył zasobów istotnych dla rozwoju i funkcjonowania turystyki. Należały do niego zasoby ludzkie (dostępność kadr dla

Tab. 3. Pozycja Polski na świecie ze względu na wybrane filary indeksu konkurencyjności turystycznej w latach 2007-2015

Filary indeksu	2007	2009	2011	2013	2015
Infrastruktura transportu lotniczego	96	79	88	86	73
Infrastruktura transportu lądowego	46	68	78	66	47
Infrastruktura teleinformatyczna (ICT)	43	41	44	41	44

Tab. 4. Pozycja Polski w światowym rankingu pod względem infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w 2015 roku

Nazwa filaru	Pozycja Polski
Infrastruktura transportu lotniczego	73
jakość infrastruktury transportu lotniczego	86
liczba pasażerokilometrów na liniach krajowych w mln/tydz.	48
liczba pasażerokilometrów, loty międzynarodowe w mln/tydz.	50
liczba lotów na 1000 osób	83
przepustowość lotniska w mln osób	109
liczba linii lotniczych na lotnisku	39
Infrastruktura transportu lądowego i portowego	47
jakość dróg	89
jakość infrastruktury kolejowej	54
jakość infrastruktury portowej	78
jakość sieci transportu drogowego	65
gęstość linii kolejowych km/km ²	10
gęstość dróg w km/km ²	28
gęstość dróg utwardzonych w km/km ²	27
Infrastruktura teleinformatyczna (ICT)	44
wykorzystanie ICT dla transakcji pomiędzy firmami	97
wykorzystanie Internetu w transakcjach firma - klient	51
osoby korzystające z Internetu (w %)	47
abonenci Internetu szerokopasmowego na 100 osób	45
liczba komórkowych abonamentów telefonicznych na 100 osób	24
liczba komórkowych abonamentów usług internetowych na 100 osób	38
dostęp do telefonii komórkowej (% populacji)	58
jakość dostaw energii elektrycznej	46

turystyki, jakość systemu kształcenia, oczekiwana długość życia), zasoby naturalne (obszary i formy przyrody chronionej), zasoby kulturowe (zabytki i ich klasa, wystawy, targi, liczba miejsc na stadionach sportowych). W obszarze tym uwzględniono również stosunek społeczeństwa do turystyki.

W filarach tworzących obszary podany jest zbiór zmiennych związanych bezpośrednio lub pośrednio z rozwojem rynku turystycznego. Zdecydowana wśród nich przewaga zmiennych ilustrujących zjawiska z zakresu regulacji prawnych, polityki turystycznej oraz materialnych i społecznych warunków świadczenia usług turystycznych wskazuje na podażowe podejście do problematyki

konkurencyjności. W celu wyznaczenia poziomu wskaźnika cząstkowego dla danego regionu wykorzystywane są zarówno dane o charakterze jakościowym, jak i ilościowym. Dane jakościowe są pozyskiwane w badaniach opinii kadry kierowniczej (Executive Opinion Survey) prowadzonych corocznie przez Światowe Forum Ekonomiczne. Respondentami są prezesi największych przedsiębiorstw w krajach objętych badaniem, którzy podejmują decyzje inwestycyjne. W pomiarze opinii na potrzeby obliczenia indeksu TTCI wykorzystuje się skalę 7-stopniową. Z kolei dane o charakterze ilościowym pozyskiwane są z różnorodnych źródeł, zarówno ogólnodostępnych, jak i udostępnianych

przez organizacje branżowe, międzynarodowe czy organizacje i ekspertów z sektora turystycznego. Dane o charakterze ilościowym są przekazywane na skalę 7-stopniową. W obliczaniu wartości wskaźników na poszczególnych poziomach (filary, obszary, wskaźnik syntetyczny TTCI) stosuje się średnią arytmetyczną wartości wskaźników niższego poziomu [9].

Najnowszy *The Travel & Tourism Competitiveness Report* opublikowany w 2015 roku obejmuje 141 krajów, ponad 90% ludności świata i 98% światowego PKB. W 2015 roku nieznacznej zmianie uległa konstrukcja indeksu (rys. 1). Składa się on obecnie z czterech obszarów i podobnie jak w latach ubiegłych – 14 filarów. Konstrukcja TTCI w roku 2015 jest w zasadzie podobna do tej z lat 2007-2013. W budowie indeksu wykorzystano w większości te same filary i wskaźniki, co w latach poprzednich, a zmiany dotyczą m.in. przesunięć filarów pomiędzy obszarami. W rankingu z 2013 r. (podobnie jak w 2011 i 2009 r.) pierwsze trzy miejsca zajmowały: Szwajcaria, Niemcy i Austria. Dwa lata później dotychczasowy lider rankingu spadł na pozycję szóstą, głównie z powodu pogorszenia oceny zmiennych charakteryzujących zasoby naturalne i kulturowe. W 2015 roku na czele rankingu znalazły się: Hiszpania, Francja i Niemcy. Wysokie miejsca w rankingu generalnym kraje te zawdzięczały wysokim pozycjom we wszystkich grupach wskaźników. Jednak szczegółowa analiza poszczególnych filarów i wchodzących w ich skład zmiennych w latach 2007-2015 wykazała, że na pozycje krajów w rankingu wpływ mogła mieć również nieznaczna zmiana w konstrukcji indeksu TTCI.

Autorzy koncepcji oraz metodologii tworzenia indeksu konkurencyjności w obszarze turystyki przedstawianego w raportach Światowego Forum Ekonomicznego podkreślają, że opracowany w ramach indeksu ranking krajów jest pozytywnie oraz dość wysoko skorelowany zarówno z liczbą przyjazdów turystów, jak i z

przychodami z turystyki poszczególnych krajów.

Z uwagi na cel artykułu poniżej przeanalizowane zostaną trzy filary indeksu TTCI, które dotyczą infrastruktury transportowej i teleinformatycznej. W tabeli 1 przedstawiono liderów w światowym rankingu ze względu na te filary w latach 2007-2015. Jak wynika z tabeli pod względem infrastruktury transportu lotniczego na czele rankingów w badanym okresie znajdują się Kanada i USA, które zajmowały zawsze pierwszą lub drugą lokatę. Dobrą pozycję w tym filarze w latach 2007-2011 miały również Wielka Brytania oraz Australia. Od 2013 roku prym w zakresie infrastruktury transportu lotniczego wiodą Zjednoczone Emiraty Arabskie. Infrastruktura transportu lądowego (od 2015 roku lądowego i portowego) jest domeną przede wszystkim krajów azjatyckich – Hong Kongu i Singapuru. Wśród państw europejskich na uwagę zasługują w tym zakresie głównie Niemcy i Szwajcaria, a w ostatnim badanym okresie – Holandia. Ranking krajów świata z uwagi na infrastrukturę teleinformatyczną charakteryzuje się większym zróżnicowaniem. W latach 2007-2011 do czołówki należały: Szwecja, Szwajcaria i Islandia. W 2013 roku prym wiodła Korea Południowa, która sześć lat wcześniej była na trzeciej pozycji. W 2015 roku na prowadzenie wysunęła się Finlandia, a od 2013 roku w pierwszej trójce znalazł się Hong Kong.

W tabeli 2 przedstawiono liderów światowego rankingu w filarach dotyczących infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w 2015 roku. Jednocześnie zamieszczono zbiór zmiennych, które wchodziły w skład badanego filaru. Z uwagi na to, że na każdy z filarów składa się przynajmniej po kilka zmiennych, możliwa jest dokładna ich analiza i wskazanie zmiennych, które są mocną stroną danej gospodarki turystycznej, jak i tych, które opóźniają jej rozwój. Pozycja danego kraju w rankingu określonego filaru podana jest na podstawie agregatowego wskaźnika, który przyjmuje wartości od 1 do 7.

Im większa jego wartość, tym wyższa pozycja w rankingu. I tak np. w przypadku infrastruktury transportu lotniczego najwyższe wartości wskaźników uzyskały: Kanada (6,8), USA (6,0) i Zjednoczone Emiraty Arabskie (5,9). Dlatego też wymienione kraje znalazły się na czele omawianego rankingu.

Konkurencyjność turystyki w Polsce ze względu na infrastrukturę transportową i teleinformatyczną

Według *The Travel & Tourism Competitiveness Report* z 2015 roku Polska została sklasyfikowana na 47 pozycji, czyli o pięć pozycji niżej niż dwa lata wcześniej, ale o dwie pozycje wyżej niż w 2011 roku i dziewięć pozycji wyżej w porównaniu do 2007 roku. Najlepiej oceniony obszar konkurencyjności dotyczył zasad i warunków turystyki (obszar II) – 23 pozycja w światowym rankingu. Najgorzej natomiast sklasyfikowano nasz kraj pod względem infrastruktury (obszar III) przyznając dopiero 62 miejsce. Z uwagi na pozostałe obszary, tzn. czynniki zewnętrzne (obszar I) oraz zasoby naturalne i kulturowe (obszar IV) zajęliśmy odpowiednio 39 i 43 pozycję. Wnikliwa analiza konkurencyjności turystycznej Polski wskazuje, że wysoką pozycję mamy w obszarach, które są podstawą kluczowych motywów turystyki. W 2015 roku zajęliśmy 26 pozycję z uwagi na otwartość turystyczną (stosunek władz i społeczeństwa do turystów zagranicznych), 28 miejsce pod względem zrównoważonego rozwoju środowiska naturalnego, 35 pozycję pod względem dziedzictwa kulturowego i 45 z uwagi na obiekty światowego dziedzictwa natury.

W ramach najgorzej ocenionego obszaru (III) znalazły się filary odnoszące się do infrastruktury transportu lotniczego, lądowego i portowego. Najgorzej Polska wypadła pod względem infrastruktury transportu lotniczego, chociaż można zauważyć w ostatnich latach znaczącą poprawę. W 2015 roku zajmowała 73

pozycję, czyli 23 pozycje lepiej niż w roku 2007 (tab. 3). W ocenie infrastruktury lotniczej brana była pod uwagę m.in. liczba dostępnych linii lotniczych, przepustowość lotnisk i liczba lotów (tab. 4). Na negatywną ocenę zasługuje szczególnie niska przepustowość lotnisk (109 pozycja w światowym rankingu) i słaba jakość infrastruktury transportu lotniczego (pozycja 86). Najwyższą pozycją w ramach rozpatrywanego filaru charakteryzowała się zmienna dotycząca liczby linii lotniczych obsługiwanych na lotniskach. W 2015 roku Polska zajęła w tym względzie 39 pozycję, czyli awansowała o dwa miejsca w porównaniu z 2013 rokiem.

Filar infrastruktury transportu lądowego i portowego obejmował szczegółowe kwestie dotyczące jakości i gęstości dróg, linii kolejowych, a także jakości obiektów, urządzeń oraz instalacji, związanych z funkcjonowaniem portu. W rankingu konkurencyjności w 2015 roku w tym względzie zajęliśmy 47 miejsce na świecie (tab. 3). Kraj nasz posiada stosunkowo dużą gęstość linii kolejowych (10 pozycja w rankingu) i dróg (28 pozycja), ale niestety jakość tych ostatnich budzi dużo zastrzeżeń, o czym świadczy dopiero 89 pozycja Polski w światowym rankingu (tab. 4).

W ramach obszaru pierwszego, dotyczącego czynników zewnętrznych mających wpływ na konkurencyjność turystyczną krajów, wyróżniono filar piąty odnoszący się do infrastruktury teleinformatycznej (ICT). Filar ten odzwierciedla dostępność Internetu i usług telekomunikacyjnych (stacjonarnych i mobilnych) oraz stopień ich wykorzystania w działalności przedsiębiorstw. Wartość wskaźnika w tym zakresie w roku 2015 wyniosła 4,9 (w skali 1-7), co dało naszemu krajowi 44 pozycję w rankingu wszystkich analizowanych państw (tab. 3). Odpowiadają za to wysokie wartości wskaźników związane z liczbą komórkowych abonamentów telefonicznych i usług internetowych na 100 osób (tab. 4). Na 141 krajów zajęliśmy w tym względzie odpowiednio 24 i 38 pozycję.

Wnioski

Przedstawiony w opracowaniu Indeks Konkurencyjności Podróży i Turystyki (TTCI) pozwala na wszechstronną ocenę potencjału turystycznego regionu. Jego wykorzystanie w badaniach atrakcyjności regionów dostarcza użytecznej wiedzy do prowadzenia polityki w zakresie rozwoju turystyki, ponieważ pozwala identyfikować siły i słabości regionu oraz jego oferty na tle państw konkurencyjnych [9]. Wielopoziomowa struktura indeksu TTCI umożliwia analizę jego składników (obszarów i filarów) i wskazanie zmiennych, które są mocną stroną danej gospodarki turystycznej, jak i tych, które opóźniają jej rozwój. Celem artykułu była ocena wpływu infrastruktury transportowej i teleinformatycznej na konkurencyjność turystyczną regionów w latach 2007-2015, dzięki czemu możliwe stało się monitorowanie zmian w rozwoju wybranych obszarów. Z uwagi na to dokonano analizy tylko trzech filarów indeksu TTCI, które powiązane są z tymi zagadnieniami. Ponadto dla 2015 roku dokonano dokładnej analizy zbioru zmiennych, które wchodziły w skład badanych filarów, co pozwoliło wskazać, które ze wskaźników stanowiły o przewadze konkurencyjnej badanych państw na świecie.

W ostatniej części artykułu przedstawiono konkurencyjność polskiej turystyki na arenie międzynarodowej w zakresie badanej infrastruktury. Okazało się, że kraj nasz najwyższą pozycję w latach 2007-2015 zajmował w filarze dotyczącym infrastruktury teleinformatycznej. Najgorzej zaś wypadł pod względem infrastruktury transportu lotniczego, chociaż można zauważyć w ostatnich latach znaczącą poprawę w tym względzie.

Przedstawione w artykule rozważania wskazują wyraźnie, że należy zwrócić szczególną uwagę na wpływ infrastruktury transportowej na rozwój sektora turystyki. Intensyfikacji powinny ulec działania na rzecz m.in. poprawy jakości infrastruktury transportu lotniczego, zwiększenia przepustowości lotnisk, poprawy jakości

dróg i infrastruktury portowej. Natomiast w przypadku infrastruktury teleinformatycznej należy usprawnić wykorzystanie ICT w transakcjach pomiędzy firmami (por. tab. 4). ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bąk I. Wykorzystanie wskaźników intensywności ruchu turystycznego do delimitacji powiatów województwa zachodniopomorskiego, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 157, Gospodarka turystyczna w regionie. Przedsiębiorstwo. Samorząd. Współpraca, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2011, s. 565.
- [2] Dziedzic E., Skalska T., Metodologiczne podstawy budowy indeksu konkurencyjności w obszarze turystyki w Polsce, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 805, Ekonomiczne Problemy Turystyki nr 1 (25), Wydaw. Uniwersytetu Szczecińskiego, 2014, s. 135.
- [3] Grabowski J., Uwarunkowania konkurencyjności turystycznej regionów, Ruch Prawniczy, Socjologiczny i Ekonomiczny, Rok LXX, zeszyt 3, Poznań 2008, s. 149.
- [4] Milewski D., Dostępność transportowa jako element kształtujący potencjał turystyczny województwa zachodniopomorskiego, w: Potencjał turystyczny. Zagadnienia przestrzenne, red. B. Meyer, Zeszyty Naukowe nr 590, Ekonomiczne Problemy Usług nr 5, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 2010, s. 510.
- [5] Milewski D., Mańkowski T., Rola publicznego transportu zbiorowego w obsłudze ruchu turystycznego na przykładzie województwa zachodniopomorskiego, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 157, Gospodarka

turystyczna w regionie. Przedsiębiorstwo. Samorząd. Współpraca, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2011, s. 92.

- [6] Nowakowska A., Rynek turystyczny, w: Kompendium wiedzy o turystyce, red. G. Gołębski, PWN, Warszawa 2009, s. 44.
- [7] Pawlusiński R., Transport w turystyce, w: Turystyka, Red. W. Kurek, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2008, s. 164, 165.
- [8] Rudnicki M., Rola Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w kształtowaniu ruchu turystycznego w Krakowie, w: Potencjał turystyczny. Zagadnienia przestrzenne, red. B. Meyer, Zeszyty Naukowe nr 590, Ekonomiczne Problemy Usług nr 5, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 2010, s. 557.
- [9] Rupik K., Wykorzystanie wskaźnika TTCI w ocenie konkurencyjności regionu turystycznego, Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe nr 215, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 2015, s. 97, 102.
- [10] The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum, Genewa 2007, www.weforum.org/ttcr, 10.09.2015.
- [11] The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum, Genewa 2009 www.weforum.org/ttcr, 10.09.2015.
- [12] The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum, Genewa 2011 www.weforum.org/ttcr, 10.09.2015.
- [13] The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum, Genewa 2013 www.weforum.org/ttcr, 10.09.2015.
- [14] The Travel & Tourism Competitiveness Report, World Economic Forum, Genewa 2015 www.weforum.org/ttcr, 10.09.2015.
- [15] Wydro K. B., Usługi i systemy telematyczne w transporcie, Telekomunikacja i Systemy Informatyczne nr 3-4, Instytut Łączności - Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2008, s. 23.