

Krzysztof Borodako, Michał Rudnicki

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

DOŚPIĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA CZYNNIKIEM PODNOSZĄCYM KONKURENCYJNOŚĆ POLSKICH REGIONÓW TURYSTYCZNYCH

Streszczenie: Celem analizy badawczej jest struktura usług kolejowych obsługujących sektor turystyki biznesowej jako czynnika podnoszącego konkurencyjność polskich regionów turystycznych. Opracowania naukowe, jak również praktyka zjawisk gospodarczych ukazują bezpośrednie zależności występujące pomiędzy dostępnością komunikacyjną poszczególnych miast a wielkością ruchu turystycznego branży spotkań. Badaniu poddano sześć wybranych polskich metropolii – Warszawę, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk i Katowice oraz cztery zagraniczne, tj. Bratysławę, Budapeszt, Pragę i Wiedeń. Dobór miast do próby badawczej był celowy, podyktowany głównie dwoma kryteriami, tj. dużym znaczeniem w rozwoju turystyki biznesowej oraz charakterem metropolitalnym. Miasta z krajów zagranicznych obejmowały stolice państw Europy Środkowej oraz miasto, w którym zlokalizowanych jest wiele instytucji międzynarodowych, a będące w bliskim sąsiedztwie badanych miast zagranicznych.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, dostępność komunikacyjna, turystyka biznesowa.

1. Wstęp

Współczesny rozwój turystyki zdeterminowany jest coraz bardziej dostępnością komunikacyjną obszarów recepcji turystycznej oraz nowoczesnymi technologiami związanymi ze środkami transportu. Rosnąca liczba turystów przestaje decydować o celu rozwoju turystyki, a kluczowe miejsce w ocenie roli tego sektora zajmują obecnie rosnące dochody z ruchu turystycznego. Z tego też względu największe znaczenie dla rozwoju turystyki ma segment turystyki biznesowej, która z jednej strony zapewnia największe przeciętne wydatki na turystę, z drugiej natomiast zmniejsza negatywne skutki sezonowości. Rozwój turystyki biznesowej jest ściśle powiązany z istniejącą siecią połączeń transportowych (lotniczych, kolejowych, drogowych) między metropoliami krajowymi oraz kluczowymi ośrodkami zagranicznymi.

Celem artykułu jest próba wskazania różnic między strukturą połączeń kolejowych oferowanych w sześciu miastach Polski, tj. w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu oraz Katowicach, oraz czterech miastach europejskich, takich jak Praga, Budapeszt, Bratysława i Wiedeń. Miasta zagraniczne zostały dobrane według kryterium podobieństwa oferty dla turystyki biznesowej w krajach położonych

na południe od Polski. Badania tego typu mają charakter wstępny i mają pozwolić na przeprowadzenie dalszych prac analitycznych związanych z ruchem turystyki biznesowej w powiązaniu ze strukturą połączeń transportowych preferowanych przez turystów biznesowych.

2. Rola i znaczenie transportu w obsłudze sektora turystyki biznesowej

Intensywny rozwój turystyki, w tym zwłaszcza turystyki biznesowej, nie byłby możliwy, gdyby nie zmiany zachodzące w infrastrukturze turystycznej. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj transport jako jeden z najdynamiczniej rozwijających się sektorów gospodarki w skali globalnej. Ciągłe inwestycje mające na celu podnoszenie komfortu świadczonych usług, choćby przez skrócenie czasu podróży, umożliwiły dotarcie do odległych zakątków świata w stosunkowo krótkim czasie. Odległość stanowiąca jeszcze do połowy poprzedniego stulecia podstawową determinantę podróży przestała być czynnikiem hamującym, zwłaszcza w obliczu rozwoju transportu lotniczego [Ruciński 2002, s. 163]. Możliwość szybkiego, wygodnego przemieszczania na długich dystansach otworzyła nowe perspektywy rozwoju branży spotkań.

Światowa Organizacja Turystyczna oszacowała, że turystyka biznesowa (poza podróżami religijnymi i zdrowotnymi) była najszybciej rozwijającym się sektorem w światowej turystyce przyjazdowej w czasie ostatniej dekady XX wieku. Ponadto zauważyła także, że dzienne wydatki turystów biznesowych są nawet o 50% wyższe w porównaniu z wydatkami ponoszonymi przez turystów podróżujących w celach wypoczynkowych [Klimek 2009, s. 11]. Ma to swoje bezpośrednie konsekwencje dla wszystkich podmiotów działających na rynku turystycznym, w tym również przedsiębiorców działających w sektorze transportu. Firmy transportowe, obiekty hotelowe, jak również całe regiony turystyczne zabiegają o klientów biznesowych z racji uzyskiwanych największych przeciętnych wydatków na turystę. Turystyka biznesowa jest bowiem jedną z najbardziej dochodowych gałęzi turystyki. Szacuje się, iż stanowi ona obecnie ok. 15% światowego rynku turystycznego [UNWTO... 2010, s. 3]. Wartość branży podróży służbowych na świecie szacowana jest na 122,3 biliona dol. Na przykład całkowite bezpośrednie wydatki amerykańskiej branży spotkań osiągnęły w roku 2006 astronomiczną kwotę – 122 mld dol., generując 1,7 mln miejsc pracy i przysparzając 36% dochodów sektorowi bazy noclegowej i 17% przychodu operacyjnego dla linii lotniczych [*Turystyka...* 2007, s. 7]. Z danych WTTC (World Travel&Tourism Council) – Światowej Rady Podróży i Turystyki, wynika, że popyt na podróże biznesowe na świecie wynosił – 743 mld dol. w 2008 r. przy jednoczesnym wskazaniu na sukcesywną tendencję wzrostową [WTTC, *Progress...* 2008]. Badania przeprowadzone w niektórych biurach tury-

stycznych w Szwajcarii wykazały, że udział turystyki biznesowej w całokształcie obrotów tych biur sięga 40-65% [Gaworecki 2007, s. 34].

Również w warunkach polskich podróże biznesowe są bardzo ważnym segmentem rynku. Według danych Departamentu Turystyki wydatki na podróże służbowe wyniosły w roku 2009 7,4 mld zł, co stanowi blisko 12% ogółu wydatków na turystykę (por. tab. 1).

Tabela 1. Wydatki w gospodarce turystycznej w latach 2005-2009 (w mld zł)

Rodzaje wydatków	2005	2006	2007	2008	2009
Wydatki cudzoziemców w Polsce	20,3	22,4	24,3	23,5	23,3
Wydatki mieszkańców Polski na podróże krajowe	15,7	18,9	20,5	23,9	21,0
Wydatki krajowe mieszkańców Polski na podróże zagraniczne	4,2	6,8	7,4	9,2	7,9
Wydatki na podróże służbowe	7,1	6,1	6,8	7,3	7,4
Wydatki państwa na turystykę	2,5	2,7	2,9	3,1	3,2
Razem wydatki w gospodarce turystycznej	49,8	56,9	61,9	67,0	62,8

Źródło: dane statystyczne Departamentu Turystyki.

Liczne opracowania badawcze pokazują jednak, że Polska nie w pełni wykorzystuje swój potencjał w zakresie obsługi sektora turystyki biznesowej. Jedną z głównych przyczyn takiego stanu rzeczy jest niewystarczający stan infrastruktury transportowej. Transportowi przypisuje się bowiem podstawowe znaczenie w zaspokajaniu potrzeb związanych z uprawianiem turystyki. Umożliwia on bowiem nie tylko dotarcie do miejsca docelowego podróży, ale także poruszanie się w obrębie odwiedzanego regionu [Faracik, Pawlusiński 2007, s. 164]. Transport jest zatem niejako warunkiem koniecznym do zaistnienia turystyki na danym obszarze (por. [Koźlak 2008, s. 63]).

Szczególnie „wymagającym” sektorem turystyki w zakresie infrastruktury transportowej jest właśnie przemysł spotkań. Tylko te regiony, które są łatwo dostępne komunikacyjnie, mają realną szansę na zaistnienie na rynku turystyki biznesowej. O. Rogalewski zauważa, że dany obszar czy miejsce jest łatwo dostępne komunikacyjnie, jeśli można do niego dojechać stosunkowo szybko, bezpiecznie i wygodnie. Wskazuje przy tym na cztery czynniki, które decydują o stopniu dostępności komunikacyjnej terenów turystycznych:

- sieć oraz stan techniczny urządzeń komunikacyjnych,
- wyposażenie urządzeń komunikacyjnych w środki transportu,
- organizacja ruchu komunikacyjnego,
- stan zaplecza techniczno-usługowego transportu [Rogalewski 1974, s. 38].

Rola dostępności komunikacyjnej w rozwoju turystyki biznesowej nabiera szczególnego znaczenia w przypadku miast dążących do określania ich mianem centrów turystycznych. Nie może być metropolią, a tym bardziej ośrodkiem turystycznym o znaczeniu międzynarodowym w zakresie obsługi branży spotkań miasto trudno dostępne komunikacyjnie. Utrudnienia w dostaniu się do takiego miasta, i/lub późniejsze przeszkody w przemieszczaniu się w jego obrębie, są czynnikami wpływającymi

niekorzystnie na wizerunek, wyraźnie zniechęcającymi do przyjazdu. Można wręcz zaobserwować swoistą polaryzację miast ze względu na ich dostępność komunikacyjną. Rozwijają się te miasta turystyczne, do których łatwo jest się dostać, popadają w stagnację z kolei te, do których dotarcie jest zbyt uciążliwe. Dlatego też rozwój infrastruktury turystycznej musi przebiegać z jednoczesną dbałością o rozwój dróg, połączeń i środków transportu (por. [Mendyk 2009, s. 22]). Tylko zsynchronizowanie powyższych działań przynosi pozytywny skutek i przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności miasta w oczach podmiotów branży spotkań, a tym samym przyczynia się do podniesienia poziomu konkurencyjności na globalnym rynku turystycznym.

Dowodem na konieczność współistnienia rozbudowanej infrastruktury turystycznej przystosowanej do obsługi sektora turystyki biznesowej wraz odpowiednią siecią połączeń komunikacyjnych jest fakt, iż w światowym rankingu miast [ICCA... 2010, s. 20] – organizatorów konferencji, 8 na 10 najważniejszych destynacji konferencyjnych świata znajduje się w centrum świata na kontynencie europejskim. Są to międzynarodowe metropolie, zazwyczaj stolice państw: Wiedeń, Barcelona, Paryż, Berlin, Kopenhaga, Sztokholm, Amsterdam, Lizbona (por. tab. 2). Jeśli chodzi o wielkość spotkań w okresie 2000-2009, prawie połowę (tj. ok. 41%) wszystkich odbywających się na świecie konferencji i kongresów stanowiły imprezy o liczebności od 50 do 250 uczestników. Należy zaznaczyć, iż organizatorzy spotkań biznesowych są ostrożni i rzadko wybierają niesprawdzone czy mniej prestiżowe i popularne destynacje. Dlatego, jak można zauważyć, największe polskie miasta kongresowe – Warszawa i Kraków – zajmują w światowym rankingu miast odległe 50. i 53. miejsce.

Tabela 2. Najważniejsze miasta – organizatorzy międzynarodowych konferencji i kongresów, w latach 2000-2009 (w liczbach bezwzględnych)

Miasto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Wiedeń	63	64	75	101	114	140	164	177	145	160
Barcelona	56	70	103	92	135	132	106	118	138	135
Paryż	109	96	90	94	136	132	163	140	154	131
Berlin	71	63	76	98	120	103	121	146	112	129
Singapur	66	50	69	77	101	117	134	140	128	119
Kopenhaga	49	69	93	61	79	84	81	80	88	103
Sztokholm	67	65	72	61	74	70	73	73	90	102
Amsterdam	62	57	67	63	77	101	89	100	103	98
Lizbona	45	45	65	72	81	84	78	104	89	98
Pekin	45	41	56	32	110	99	98	110	87	96
Budapeszt	50	52	70	70	88	97	97	98	105	87
Praga	43	57	63	93	84	83	104	98	90	86
Warszawa	21	26	30	24	28	38	34	44	45	32
Kraków	21	28	14	18	26	27	28	28	31	30
Bratysława	8	13	13	4	17	12	15	6	10	13

Źródło: [ICCA... 2010, s. 20].

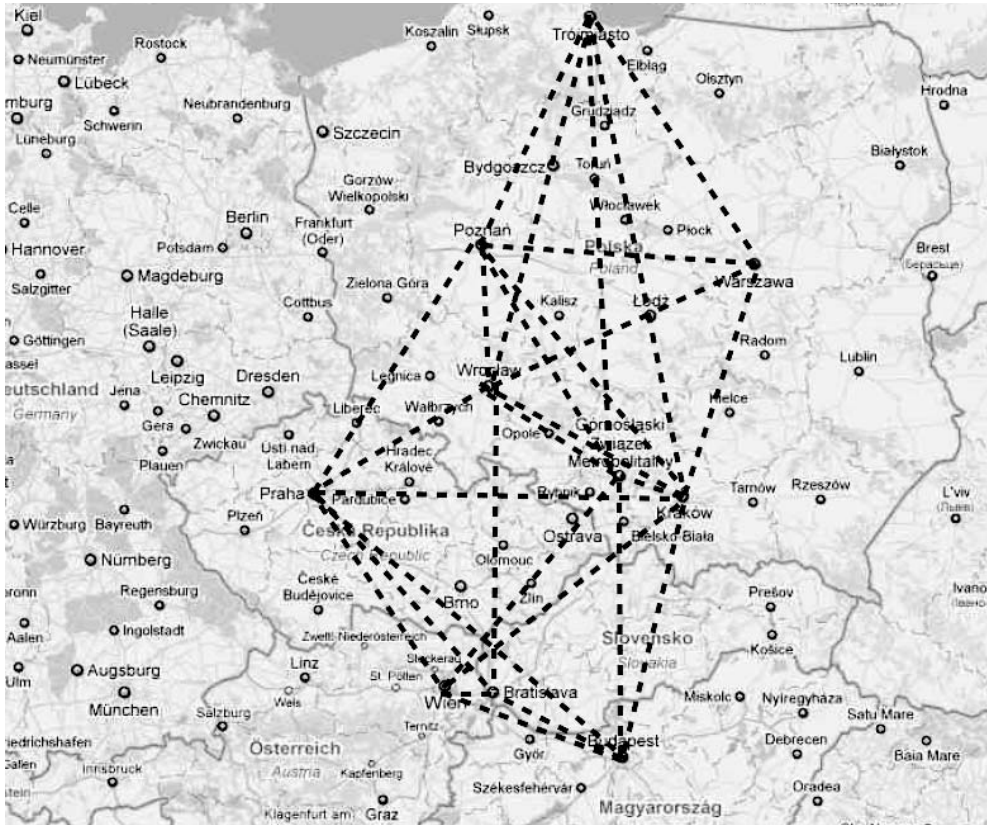
Słabe miejsca Warszawy i Krakowa przedstawione w rankingu mogą być spowodowane zaistnieniem kilku czynników, m.in. wynikać z braku centrum kongresowego mogącego pomieścić kilka tysięcy uczestników. Oprócz ubytków w infrastrukturze konferencyjnej, jedną z przyczyn niezbyt korzystnego dla Krakowa miejsca w rankingu jest także bliskość konkurencyjnych w stosunku do Krakowa miast – stolic, tj. Wiednia, Budapesztu i Pragi, które od kilku lat znajdują się w ścisłej czołówce miast organizatorów konferencji i kongresów, ciesząc się renomą wśród zleceniodawców. Inną przyczyną zaistniałej sytuacji może być mało konkurencyjna dostępność komunikacyjna tych miast i dlatego celem poniższej analizy jest zbadanie połączeń kolejowych pomiędzy głównymi ośrodkami polskimi oraz relacji zachodzących z głównymi miastami Europy Środkowej.

3. Wyniki analiz połączeń komunikacyjnych w wybranych miastach polskich i zagranicznych

Rozważając znaczenie dostępności komunikacyjnej miast jako miejsca recepcji turystyki biznesowej, z całą pewnością należy wziąć pod uwagę liczebność oraz kategorie połączeń transportu zbiorowego (por. [Borodako 2009b, s. 75]). O ile w przypadku innych form turystyki bliskie odległości mogą być wypierane przez wykorzystanie samochodu, o tyle można przypuszczać, iż przy stanie polskich dróg oraz specyfice turysty biznesowej preferuje on pociąg lub samolot.

Do badań wybrano sześć polskich metropolii – Warszawę, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk i Katowice (w kolejności malejącej liczby mieszkańców), oraz cztery stolice państw położonych na południe od naszego kraju, tj. Bratysławę, Budapeszt, Pragę i Wiedeń (por. rys. 1). Badania intensywności połączeń kolejowych rozpatrywano dla głównych stacji, tj. najczęściej dworców głównych. W przypadku Warszawy przyjęto do analiz stację Warszawa Centralna. Natomiast z powodu realizacji połączeń kolejowych różnymi rodzajami pociągów do dwóch stacji kolejowych w Wiedniu – do badania przyjęto oba dworce, tj. Wiedeń Praterstern lub Westbahnhof). Dobór miast do próby badawczej był celowy. I tak w przypadku polskich metropolii podyktowany był głównie dwoma kryteriami, tj. dużym znaczeniem w rozwoju turystyki biznesowej oraz charakterem metropolitalnym. Natomiast miasta z krajów zagranicznych obejmowały stolice państw Europy Środkowo-Wschodniej oraz miasto, w którym zlokalizowanych jest wiele instytucji międzynarodowych, a będące w bliskim sąsiedztwie badanych miast zagranicznych – mianowicie Wiedeń.

Wykorzystanie usług transportu kolejowego w turystyce biznesowej, jak przyjęto w badaniu, związane jest z pewnym poziomem jakości, co przekłada się na korzystanie z ograniczonej oferty transportowej. Z tego powodu do badania nie włączono połączeń realizowanych pociągami osobowymi, natomiast pozostałe pociągi pogrupowano początkowo w trzy grupy. W grupie pierwszej znajdowały się pociągi dwóch rodzajów, tj. ICE – InterCityExpress oraz IC – InterCity. W drugiej umiesz-



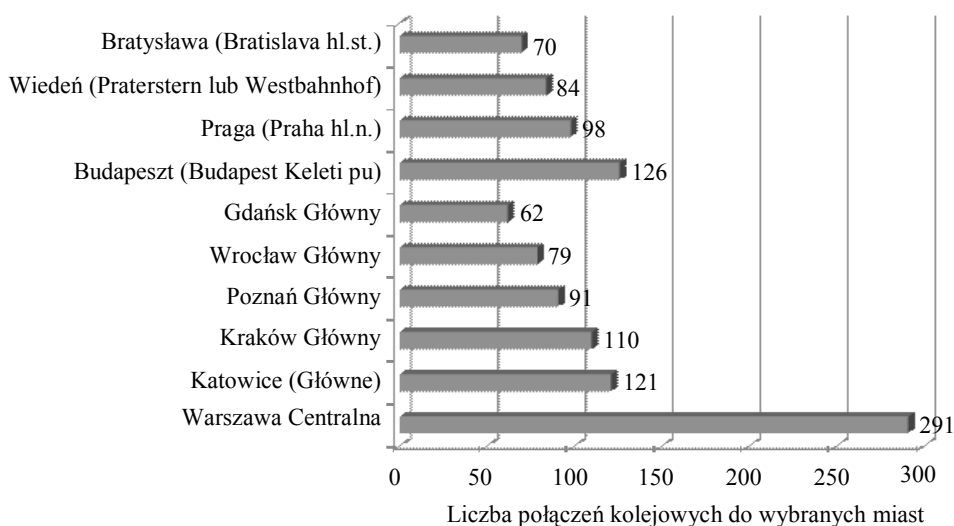
Rys. 1. Położenie geograficzne wybranych do badania miast polskich i zagranicznych z przykładowymi połączeniami komunikacyjnymi

Źródło: opracowanie własne.

czono takie pociągi, jak: EC – EuroCity, EIC – Express InterCity, EN – EuroNight, Ex – Express. W trzeciej grupie zawarto pociągi oferujące średnią jakość usług, tj. pociągi pospieszne (P), InterRegio (IR) oraz tzw. Tanie Linie Kolejowe (TLK). Ze względu na to, iż pociągi pierwszej grupy występowały jedynie na trasach zagranicznych z dwóch badanych miast, zdecydowano się włączyć je ostatecznie do grupy drugiej. Aby wyeliminować cykliczność liczby połączeń w ciągu tygodnia (połączenia w dni robocze oraz w trakcie weekendu), w badaniu analizowano łączną liczbę bezpośrednich połączeń kolejowych wychodzących z danego miasta do wybranych innych miast (polskich i zagranicznych), rozpoczynających się w terminie od 15 listopada 2010 r. godz. 00:00 do 21 listopada 2010 r. godz. 23.59.

Analiza połączeń kolejowych pociągami o wyższym standardzie z wyżej wymienionej grupy pierwszej i drugiej (gdzie pociągi z grupy pierwszej w Polsce nie występowały) pokazała, że zdecydowanie najwięcej połączeń do badanych miast

występowało z Warszawy (291). Głównym powodem takiej pozycji Warszawy jest, po pierwsze, jej stołeczny charakter, a po drugie obecność w zestawie badanych miast innych polskich miast, co predysponowało Warszawę do dominującej pozycji w tym porównaniu jako centrum administracji rządowej oraz lokalizacji głównych siedzib wielu korporacji. Istotne natomiast może wydawać się miejsce pozostałych polskich miast – Katowic oraz Krakowa. Na drugim miejscu pod względem liczby pociągów odjeżdżających z danego miasta do wybranych badanych metropolii znajdują się Katowice ze 121 połączeniami. Trzecie miejsce zajmuje Kraków ze 110 połączeniami (por. [Borodako 2009a, s. 123]). Jeśli odniesiemy te wyniki do pozostałych miast zagranicznych, to widać, że zarówno Katowice, jak i Kraków ustępują miejsca Budapesztowi ze 126 połączeniami. Poniżej 100 połączeń pociągami o wyższym standardzie realizowane były połączenia z pozostałych badanych polskich i zagranicznych miast do wybranych metropolii (rys. 2).

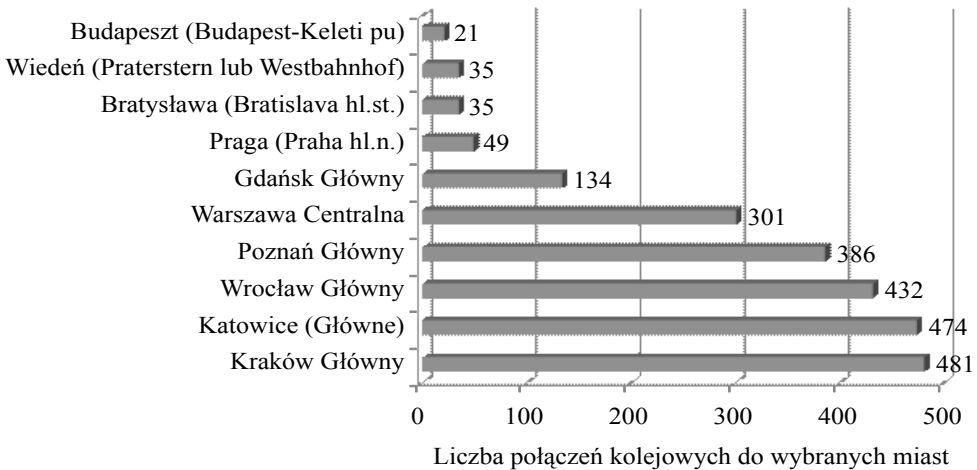


Rys. 2. Liczba bezpośrednich połączeń kolejowych z danego miasta do wybranych miast polskich i zagranicznych ((ICE/IC/EC/EIC/Ex, odjazdy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji kolejowej.

Rozwój turystyki biznesowej jest podyktowany odpowiednią liczbą połączeń realizowanych na odpowiednim poziomie jakości przy akceptowalnej dla klienta cenie (przy tym poziomie świadczonych usług). W takim zakresie mieściły się połączenia kolejowe realizowane przez pociągi pospieszne, InterRegio oraz Tanie Linie Kolejowe. Dostępność komunikacyjna w tym segmencie jest kluczowa dla wielu rodzajów form turystyki biznesowej, jak choćby szkolenia czy seminaria realizowane w odległości zniechęcającej do korzystania z samochodu (służbowego lub prywatnego), a jednocześnie nieopłacalnej cenowo i czasowo, jeśli chodzi o usługi lotnicze.

W tym segmencie połączeń kolejowych na pierwszym miejscu znajduje się Kraków z 481 połączeniami realizowanymi do wybranych badanych miast polskich i zagranicznych. Na drugim miejscu znajdują się Katowice w sumie z jednym dziennie połączeniem, ponieważ różnica wynosi siedem połączeń w ciągu badanym siedmiu dni (474 połączenia). Trzecie miejsce to Wrocław z 432 połączeniami do badanych metropolii, co zamyka listę miast oferujących ponad czterysta połączeń w badanym okresie. Stolica Polski znajduje się na przedostatnim miejscu z ponad 300 połączeniami, wyprzedzając jedynie z polskich miast Gdańsk (rys. 3). Przymuszczalnie ze względu na zróżnicowanie oferty kolejowej z badanych miast zagranicznych do pozostałych metropolii realizowanych było stosunkowo niewiele połączeń. Można to uzasadnić m.in. bliskimi odległościami między miastami zagranicznymi zachęcającymi do transportu samochodowego, a w przypadku połączeń do Polski ofertami połączeń pośrednich z przesiadkami w miastach węzłowych.



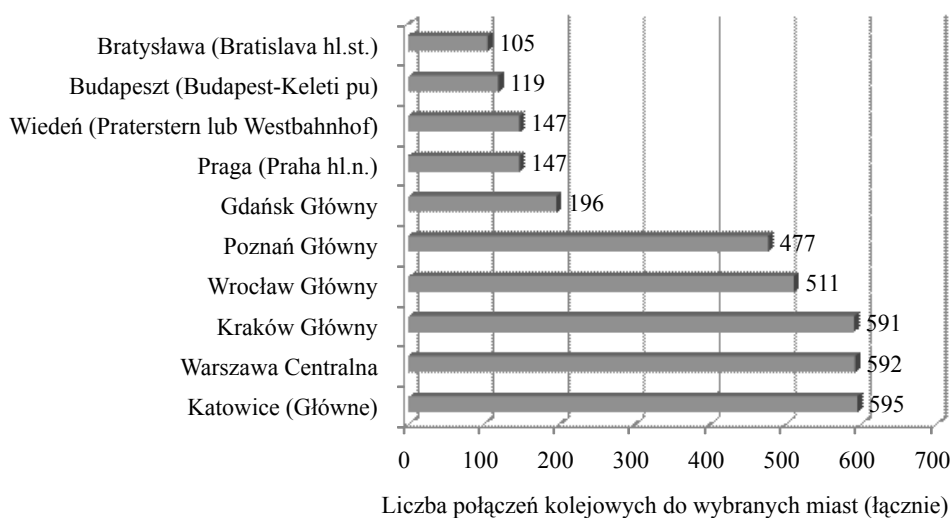
Rys. 3. Liczba bezpośrednich połączeń kolejowych z danego miasta do wybranych miast polskich i zagranicznych (P/TLK/IR, odjazdy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji kolejowej.

Zupełnie inaczej przedstawia się pozycja poszczególnych miast pod względem dostępności komunikacyjnej w ujęciu całkowitym badanych rodzajów pociągów (łącznie wszystkie grupy). W tym przypadku widoczna jest czołówka trzech miast – Katowic, Warszawy oraz Krakowa, w których liczba połączeń bezpośrednich oscyluje między 590 a 600. Na czwartym miejscu znajduje się Wrocław z 511 połączeniami oraz Poznań z 477 połączeniami. Liczby 200 połączeń kolejowych nie przekroczył w analizie Gdańsk, z którego do badanych metropolii w badanym okresie wyjechało jedynie 196 pociągów. Jeśli chodzi o miasta zagraniczne, to zarówno Praga, jak i Wiedeń charakteryzują się liczbą połączeń zbliżoną do 150, podczas gdy

dwa pozostałe miasta zagraniczne nieznacznie przekraczają 100 połączeń (odpowiednio Budapeszt – 119 i Bratysława 105 połączeń) – por. rys. 4.

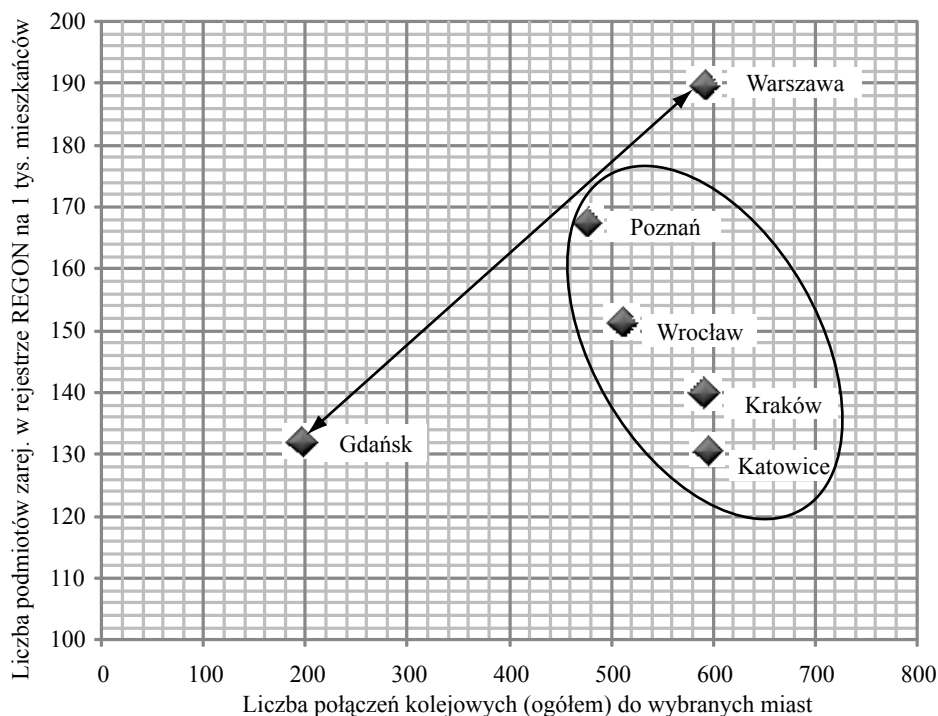
Turystyka biznesowa inicjowana jest przez dwie dominujące grupy, które wychodzą na czołówkę w międzynarodowych analizach, tj. przedsiębiorstwa (określane częściej korporacjami) oraz stowarzyszenia różnego rodzaju. Spowodowane jest to faktem częstych potrzeb spotkań, zachodzącą wówczas wymianą wiedzy i doświadczeń lub także świadczeniem usług prezentacji swoich produktów i usług. Z tego powodu interesująca wydaje się analiza połączeń kolejowych z wybranych miast w Polsce do wskaźnika liczby zarejestrowanych podmiotów w rejestrze REGON na 1 tys. mieszkańców (według danych z 2008 r.). W tym przypadku zauważalne jest skumulowanie się czterech miast w prawej części wykresu w połowie wysokości osi pionowej.



Rys. 4. Liczba połączeń kolejowych z danego miasta do wybranych miast polskich i zagranicznych (ogółem, odjazdy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji kolejowej.

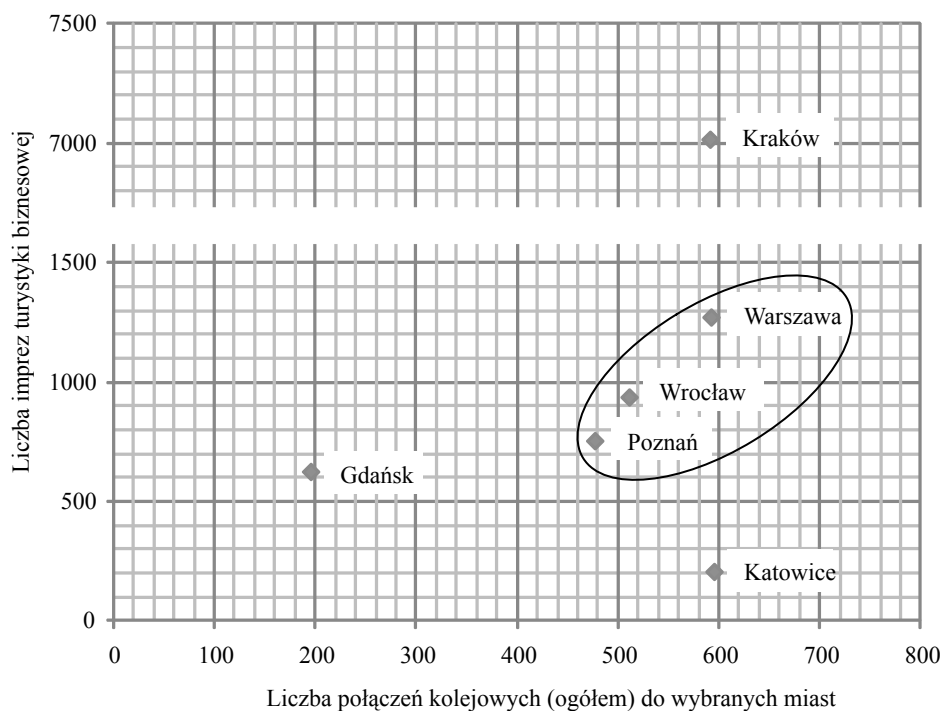
Najwyższym wskaźnikiem liczby podmiotów w rejestrze REGON (na 1 tys. mieszkańców) cechowała się stolica kraju – jednocześnie zachowując jedną z najwyższych liczb połączeń kolejowych. Zauważalne jest także znajdowanie się Gdańska poza skupiskiem polskich miast – przy względnie przeciętnym poziomie wskaźnika i bardzo niskiej liczbie połączeń. Spośród miast tworzących skupisko w najlepszym położeniu jest Poznań. Cechuje się on względnie dużą liczbą połączeń (najmniej z miast tworzących dane skupisko), ale jednocześnie zdecydowanie odbiegający od pozostałych pod względem wskaźnika liczby podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON na 1 tys. mieszkańców (rys. 5).



Rys. 5. Liczba podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON na 1 tys. mieszkańców w wybranych miastach a liczba połączeń kolejowych ogółem z danego miasta do wybranych miast polskich i zagranicznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [GUS... 2010] oraz informacji kolejowej.

Dostępne statystyki, pochodzące z opracowań POT (za 2009 r.) oraz badań w Krakowie (za 2010 r.), dotyczące liczby imprez turystyki biznesowej w polskich miastach, pozwoliły na porównanie tych dwóch zmiennych. W przypadku liczby imprez turystyki biznesowej dominującą pozycję zajmuje Kraków (7013 imprez), przy jednoczesnym podkreśleniu stosunkowo wysokiej pozycji w liczbie bezpośrednich połączeń kolejowych (591 połączeń). Zauważalne jest także powstanie pewnego skupiska miast polskich o liczbie imprez zbliżonej do tysiąca i liczbie połączeń kolejowych mieszczących się w przedziale 500-600. Skupisko to składa się z trzech miast – Warszawy, Wrocławia oraz Poznania. W oddaleniu od tych trzech miast znajduje się Gdańsk – z niższą liczbą połączeń, i jednocześnie Katowice – tym razem z niższą liczbą imprez turystyki biznesowej (rys. 6).



Rys. 6. Liczba imprez turystyki biznesowej w wybranych polskich miastach a liczba połączeń kolejowych (ogółem)

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Berbeka i in. 2010; POT... 2009] oraz informacji kolejowej.

Analiza liczby połączeń lotniczych tych samych miast nie wskazuje na interesujące wyniki. Wynika to z pełnienia przez lotnisko w Warszawie funkcji portu centralnego względem pozostałych portów regionalnych – zwłaszcza w przypadku lotów międzynarodowych, szczególnie lotów międzykontynentalnych. W przypadku kilku miast polskich Warszawa jest jednym z dwóch lub trzech miast, do których w Polsce są realizowane wyloty z portów regionalnych uczestniczących w badaniu w analizowanym okresie. Tym samym nie daje to uzasadnienia do prowadzenia dokładnych analiz porównawczych w podejściu przyjętym na wstępie tej części artykułu.

4. Podsumowanie

Polskie miasta predysponowane do dynamicznego rozwoju turystyki biznesowej zwracają uwagę na uwarunkowania ściśle związane z ofertą bazy noclegowej, gastronomicznej oraz zapleczem konferencyjnym. Niewątpliwie są to krytyczne czynniki stymulujące zmiany popytu w tym segmencie rynku turystycznego. Należy jednak pamiętać, iż rozwój turystyki biznesowej nie odbywa się bez uwzględnienia

położenia komunikacyjnego, dostępności lotniczej i kolejowej względem innych miast w kraju (przy ruchu krajowym) oraz na świecie (dla imprez międzynarodowych). Przeprowadzone badania liczebności i struktury bezpośrednich połączeń kolejowych wskazują, iż atutem rozwiniętej sieci komunikacyjnej i tym samym korzystnej dostępności danego miasta może poszczycić się głównie Warszawa oraz w dalszej kolejności Katowice i Kraków. Z racji wysokiej rozpoznawalności miasta na rynku turystyki biznesowej na świecie Kraków wydaje się liderem w pozyskiwaniu coraz to większych i liczniejszych imprez przemysłu spotkań.

Literatura

- Berbeka J., Borodako K., Klimek K., Niemczyk A., Seweryn R., *Turystyka MICE w Krakowie w 2010 r.*, Fundacja UEK, Kraków 2010.
- Borodako K., *Podstawowa infrastruktura turystyki biznesowej*, [w:] *Podróże biznesowe a infrastruktura turystyczna (na przykładzie Krakowa)*, red. J. Berbeka, Fundacja UEK, Kraków 2009a.
- Borodako K., *Uwarunkowania i możliwości rozwoju turystyki biznesowej w Krakowie*, [w:] *Podróże biznesowe a infrastruktura turystyczna (na przykładzie Krakowa)*, red. J. Berbeka, Fundacja UEK, Kraków 2009b.
- Faracik R., Pawłusiński R., *Usługi i zagospodarowanie turystyczne*, [w:] *Turystyka*, red. W. Kurek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- Gaworecki W.W., *Turystyka*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007.
- GUS, *Mały Rocznik Statystyczny Polski 2010*, www.stat.gov.pl, dostęp 20.09.2010 r.
- ICCA, *The International Associations Meetings Market 2000 - 2009*, ICCA Amsterdam 2010.
- Klimek K., *Istota i rola turystyki biznesowej na rynku turystycznym oraz determinanty jej rozwoju*, [w:] *Podróże biznesowe a infrastruktura turystyczna (na przykładzie Krakowa)*, red. J. Berbeka, Fundacja UEK, Kraków 2009.
- Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- Mendyk E., *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009.
- POT, *Poland Meetings Industry Report 2010*, Convention Bureau of Poland PTO, Warszawa 2009.
- Rogalewski O., *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1974.
- Ruciński A., *Transport lotniczy*, [w:] *Transport*, red. W. Rydzikowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
- Turystyka biznesowa w Polsce; Raport*, Instytut Turystyki, Warszawa 2007.
- UNWTO *Tourism Highlights, 2010 Edition*, UNWTO Madrid 2010.
- WTTC, *Progress and Priorities 2007/2008*, WTTC, London 2008.

TRANSPORT ACCESSIBILITY AS A FACTOR OF INCREASE OF COMPETITIVENESS OF POLISH TOURIST REGIONS

Summary: Present tourism development is caused by many factors in which the accessibility of tourism destinations and new technologies play the major role. At present the main goal of regional tourism policy is not only to increase the tourism traffic, but mostly to increase the income from the tourism sector. That condition fulfills at best the meeting industry that is based among others on aviation and rail transport. The research conducted on the selected Polish and foreign cities indicated that Warsaw, Katowice and Cracow has the best transportation accessibility. A comparison of the meetings industry statistics of analyzed cities and well known name of Cracow in the world allows to formulate a thesis that Cracow can be the leading Polish business tourism destination in the future.