

Wszelkie, bardziej szczegółowe informacje dotyczące negocjowanych umów okryte są tajemnicą handlową. Jest to normalna praktyka handlowa, może w obecnym czasie rygorystycznie przestrzegana. Żądają tego przede wszystkim kontrahenci zachodni. Świadczy to o przejmowaniu zachodniego podejścia do procesu negocjacyjnego. Hotele mają powstać w Krakowie, Gdańsku i Szczecinie. Z powyższych informacji wynika, iż rozwój polskiego hotelarstwa opiera się przede wszystkim na partnerstwie zagranicznym przy szeroko stosowanej formule joint venture podmiotów zagranicznych i polskich. Podstawowym źródłem finansowania są kredyty zagraniczne i związane z nimi wykonawstwo budowlane i wyposażenie. Trwające budowy oraz prowadzone negocjacje w większości tyczą hoteli o wysokich standardach i dotyczą Warszawy, Krakowa, Gdańska, Szczecina. Jest to w dalszym ciągu efekt pogoni za standardem, który ściągają by do Polski turystów zagranicznych. Jest to również efekt toczącej się konkurencji wielkich sieci hotelowych. Odkąd Marriott wszedł na nasz rynek i uzyskał pozytywne rezultaty w działalności, wielkie łańcuchy hotelowe zaczęły zabiegać o polski rynek. Jest to zjawisko dla nas korzystne. Zwłaszcza, że prognozy rozwoju turystyki przyjazdowej wskazują na konieczność wybudowania do 2000r. 15 tys. pokoi hotelowych. W tym między innymi w Warszawie niezbędnych jest 3 tys. pokoi, w Krakowie 2 tys. pokoi, w Trójmieście 1,5 tys., w Szczecinie 1 tys., we Wrocławiu - 1 tys. i w aglomeracji katowickiej 1 tys. pokoi.

Obecnie zwraca się uwagę, na potrzebę budowania hoteli o niższym standardzie. Według analiz hotelarstwa, w krajach europejskich hotele o średnim standardzie, które zaspokajają potrzeby przeciętnego turysty stanowią około 60% ogólnej liczby miejsc hotelowych. W polskich realiach te właśnie hotele są w większości niedoinwestowane, często zdegradowane po kolejnej weryfikacji, bez podstawowych jak na współczesne wymagania warunków sanitarnych. Powstają co prawda, małe, często prywatne obiekty hotelarskie (obecnie jest ich 151), kuszące zewnętrznym wystrojem, tyle tylko że przy

blizszym z nimi kontakcie wychodzą liczne niedostatki. Tradycyjnie słabą stroną są warunki sanitarne, tu szczególnie łazienki, często kosztem nich buduje się atrakcyjny wystrój zewnętrzny. Określony standard hoteli powinien zapobiegać takim sytuacjom. Brakuje nam tanich hoteli o dobrym standardzie. Na nasz rynek z taką ofertą próbuje wejść francuski łańcuch Accor. Jednak niedostosowanie tych hoteli do warunków technicznych w Polsce (np. brak kart kredytowych u polskich obywateli) uniemożliwia ich wybudowanie. Inną konkurencyjną formą, która rozbudowałaby sieć hoteli 2,3-gwiazdkowych jest propozycja utworzenia spółki holdingowej 15-20 miast, które same zaczęłyby budować takie właśnie hotele.

11.1.1 Korzystanie przez turystów zagranicznych z bazy noclegowej w Polsce

Turyści zagraniczni przyjeżdżający do Polski w większości kierują się do wielkich aglomeracji. Dokładny rozkład przyjazdów turystów z obu obszarów płatniczych do poszczególnych województw przedstawia tablica 29. Największą popularnością cieszą się województwa warszawskie, krakowskie, poznańskie, gdańskie, szczecińskie, wrocławskie, a w nich przede wszystkim obiekty turystyczne. Korzystają z nich turyści z obu obszarów płatniczych z dominacją obywateli krajów zachodnich. Ich przewaga zaznacza się w każdym ze wspomnianych tu województw. Zauważa się, od wielu lat, większe rozproszenie terytorialne w przyjazdach do poszczególnych województw turystów z I obszaru płatniczego, natomiast przyjezdni z krajów zachodnich uwzględniając potrzebę korzystania z bazy o najwyższym standardzie koncentrują się głównie w kilku województwach między innymi, warszawskim, krakowskim, gdańskim.

Znaczenie obiektów turystycznych w obsłudze turystów zagranicznych widoczne jest przy analizie danych dotyczących wykorzystania bazy noclegowej zawartych w tablicy 30.

W obiektach turystycznych obcokrajowcy stanowili w 1990 r. ponad 22% ogółu korzystających. Odsetek ten wzrósł w stosunku do roku 1987 o 10%. W obiektach czasowo-wypoczynkowych w 1990 r. turyści zagraniczni stanowili 5,3% ogółu z nich korzystających z tym, że przyjezdni z II obszaru płatniczego stanowili 1,6%.

Wśród ogółu korzystających z obiektów turystycznych turyści z II obszaru płatniczego w 1990 r. stanowili 15,4% a z I obszaru płatniczego 7,0%. Dokonując bardziej szczegółowej analizy należy zwrócić uwagę na fakt, że spośród turystów korzystających z noclegów w obiektach turystycznych około 75% zatrzymuje się w hotelach. Odsetek ten jednak różni się w zależności od obszaru płatniczego pochodzenia turysty. Jest on zdecydowanie wyższy (83,4%) dla turystów zachodnich niż dla przyjezdnych z krajów Europy Wschodniej (55,8%).

Tablica 29.

Turyści zagraniczni w bazie noclegowej w Polsce w poszczególnych województwach w okresie X-IX 1990 r (osoby)

Województwo	Obiekty turystyczne		Obiekty wczasowo-wypoczyn.	
	Kraje zach.	b. kraje socj.	Kraje zach.	b. kraje socj.
bialskopodlaskie	1. 554	8. 817	0	128
białostockie	5. 786	26. 335	8	0
bielsko-bialskie	17. 011	14. 276	10. 486	19. 309
bydgoskie	8. 282	5. 667	357	1. 251
chełmskie	257	9. 092	38	58
ciechanowskie	220	2. 756	0	15
częstochowskie	28. 524	4. 504	0	0
elbląskie	4. 745	2. 291	107	524
gdanskie	97. 968	12. 909	1. 794	2. 984
gorzowskie	10. 734	3. 675	209	954
jeleniogórskie	278. 890	7. 948	2. 718	5. 928
kaliskie	3. 848	2. 776	86	63
katowickie	59. 349	31. 156	13	255
kieleckie	4. 521	7. 234	75	1. 979
koninskie	1. 655	807	0	180
koszalińskie	16. 237	2. 352	1. 097	2. 432
krakowskie	164. 809	56. 464	2. 253	5. 867
krośnienskie	1. 627	8. 928	173	2. 567
legnickie	7. 045	2. 484	0	0
leszczyńskie	1. 330	712	52	221
lubelskie	14. 250	49. 639	276	7. 047
łódzkie	17. 202	16. 984	38	1. 032
łomżyńskie	1. 058	1. 294	116	85
nowosądeckie	25. 290	21. 066	10. 690	22. 894
olsztyńskie	36. 283	7. 821	664	2. 689
opolskie	12. 232	3. 436	155	1. 690
ostrołęckie	508	1. 923	0	187
pilskie	10. 673	1. 248	779	327
piotrkowskie	2. 206	2. 611	11	1. 121
płockie	1. 130	3. 253	1	819
poznańskie	109. 692	13. 146	556	1. 523
przemyskie	2. 503	19. 759	365	2. 195
radomskie	1. 626	7. 417	69	985
rzeszowskie	4. 055	23. 265	0	76
sieradzkie	407	662	8	48
siedleckie	538	8. 948	0	175
skierniewickie	1. 189	2. 191	367	358
słupskie	9. 362	1. 342	509	808
suwalskie	9. 529	8. 038	5. 911	3. 520
szczecińskie	87. 280	12. 363	558	2. 268
tarnobrzeskie	2. 516	14. 854	26	0
tarnowskie	2. 024	10. 794	3	243
toruńskie	18. 647	3. 003	25	58
wałbrzyskie	13. 863	4. 598	1. 625	2. 433
warszawskie	313. 618	88. 682	1. 773	5. 846
wrocławskie	1. 452	1. 823	522	303
wrocławskie	76. 559	18. 898	0	28
zamojskie	1. 019	4. 225	0	0
zielonogórskie	20. 665	8. 420	1. 259	2. 470

Zródło: Tablice wynikowe GUS 1990 r.

Tablica 30.

Turyści zagraniczni korzystający z bazy noclegowej w okresie XIX 1990 r. oraz struktura korzystających z obiektów turystycznych

Rodzaj obiektu	Korzystający z krajów		Struktura korzyst. z obiektów tur. w %		
	ogółem	I obsz. płatn.	II obsz. płatn.	I o. pł.	II o. pł.
Obiekty turystyczne ogółem	1.835.633	572.830	1.262.783	100,0	100,0
- w tym					
Hotele	1.372.657	319.874	1.052.783	55,8	83,4
Motele	46.551	17.067	29.484	2,9	2,4
Pensjonaty	24.482	13.948	10.534	2,4	0,8
Domy wycieczkowe	177.535	132.197	45.338	23,2	3,7
Schroniska	1.367	187	1.180	0,4	0,1
Pokoje gościnne uspołecznione	22.407	13.538	8.869	2,4	0,7
Pokoje gościnne	10.384	1.802	8.582	0,03	0,7
Zespoły ogólnodost. domków turystyczn.	23.107	15.517	7.590	2,7	0,6
Kempingi	88.832	25.729	63.103	4,5	4,9
Pola biwakowe	12.060	2.694	9.366	0,5	0,7
Schroniska młodzieżowe	20.612	6.418	14.194	1,1	1,1
Inne obiekty wykorzystywane przez turystów	35.639	23.879	11.760	4,1	0,9
Obiekty wczasowo wypoczynkowe ogółem	151.715	105.943	43.772	.	.

Zródło: Tablice wynikowe GOS oraz obliczenia własne

Turyści z II obszaru płatniczego korzystają również z tańszej bazy (tzn. z kempingów turystycznych 4,9%, domów wycieczkowych 3,7%, moteli 2,7%) ale w odsetkach nieporównywalnie niższych. Podobnie, turyści z I obszaru korzystają z usług domów wycieczkowych 23,2%, z kempingów turystycznych 4,5%. Przewaga hoteli w obsłudze turystów zagranicznych jest bardzo wyraźna.

Z noclegów udzielonych w obiektach czasowo-wypoczynkowych korzystała tylko znikoma liczba turystów zagranicznych. W 1990 r. cudzoziemcy stanowili 3,5% korzystających. Turysty z II obszaru płatniczego stanowili tylko 1,0% zaś 2,5% z krajów Europy Wschodniej.

Liczbę udzielonych noclegów w bazie noclegowej oraz strukturę udzielonych noclegów w obiektach turystycznych przedstawia tablica 31. Struktura udzielonych noclegów w obiektach turystycznych jest w dużej mierze konsekwencją struktury korzystających z tych obiektów. Najwięcej noclegów udzielono turystom zagranicznym w hotelach, co stanowiło 74% ogółu udzielonych noclegów turystom zagranicznym w obiektach turystycznych w 1990 r. Różnice w odsetku występują w zależności od obszaru płatniczego. Najwięcej noclegów udzielono turystom z krajów zachodnich bo aż 83% ogółu udzielonych cudzoziemcom noclegów w obiektach turystycznych. Natomiast z I obszaru płatniczego odsetek ten wyniósł 57,0%. Liczba udzielonych noclegów jest funkcją długości pobytu turystów zagranicznych w różnych rodzajach bazy. Średnia długość pobytu turysty zagranicznego w bazie turystyczne wyniosła w 1990 roku 2,4 dnia i była krótsza od średniej długości pobytu ogółu turystów korzystających z tej bazy o około 0,4 dnia. Średnia długość pobytu nie zależy od obszaru płatniczego pochodzenia turysty, bowiem wyniosła ona 2,4 dnia dla I obszaru płatniczego i 2,3 dnia dla cudzoziemców z krajów zachodnich.

W bazie czasowo-wypoczynkowej cudzoziemcy stanowią niewielki odsetek. Przeciętna długość pobytu cudzoziemców w tej bazie w 1990 r. wyniosła 6,7 dnia. Turysty z II obszaru płatniczego przebywali w tej bazie średnio 6,4 dnia. Natomiast średnia długość pobytu ogółu czasowiczów wyniosła 10 dni. W bazie czasowo-wypoczynkowej turyści i to nie tylko zagraniczni przebywają dłużej, bowiem wynika to z przeznaczenia tej bazy, która służy głównie turystyce pobytowej. Długość pobytu turystów i liczba udzielonych im noclegów ma wpływ na stan techniczny naszej bazy. Średni stopień wykorzystania obiektów turystycznych w 1989 r. wyniósł 51,7% a w 1990 r. spadł do 36,4%. Szczegółowe dane przedstawia tablica 33.

Tablica 31.

Udzielone noclegi turystom zagranicznym w okresie X-IX 1990
oraz struktura według rodzaju obiektu.

Rodzaj obiektu	OGÓŁEM	z kra- jów		Struktura udzielonych noclegów w %	
		I obsz. płatn.	II obsz. płatn.	I o. pł.	II o. pł.
Obiekty turystyczne ogółem	4.340.956	1.379.014	2.961.942	100,0	100,0
- w tym					
Hotele	3.246.252	786.633	2.459.619	57,0	83,0
Motele	85.617	31.820	53.797	2,3	1,8
Pensjonaty	82.700	43.964	38.736	3,1	1,3
Domy wycieczkowe	404.089	290.260	113.829	21,0	3,8
Schroniska	2.629	338	2291	0,02	0,1
Pokoje gościnne uspołecznione	61.836	38.297	23.539	2,7	0,8
Pokoje gościnne prywatne	43.435	8.348	35.087	0,6	1,2
Zespoły ogólnodost. domków turystyczn.	59.993	37.928	22.065	2,7	0,7
Kempingi	179.417	52.809	126.615	3,8	4,2
Pola biwakowe	34.818	6.933	27.885	0,5	0,9
Schroniska młodzieżowe	40.452	15.871	24.581	1,2	0,8
Inne obiekty wykorzystane przez turystów	99.718	65.813	33.905	4,7	1,1
Obiekty wczasowo-wypoczynkowe ogółem	1.009.096	714.813	294.283	.	.

Źródło: Tablice wynikowe GUS 1990 oraz obliczenia własne.

Tablica 32.

Srednia długość pobytu turystów zagranicznych w obiektach turystycznych w 1990 r (w dniach)

Wyszczególnienie	Srednia długość pobytu turysty zagranicznego	Srednia długość pobytu ogółem
Ogółem	2, 4	2, 8
Hotele	2, 3	2, 0
Motele	1, 8	1, 5
Pensjonaty	3, 4	4, 4
Domy wycieczkowe	2, 3	2, 5
Schroniska	1, 9	2, 1
Pokoje gościnne	2, 7	4, 1
Pokoje gościnne prywatne	4, 1	-
Zespoły domków turystycznych	2, 6	4, 6
Kempingi	2, 0	3, 8
Pola biwakowe	2, 9	4, 2
Schroniska młodzieżowe	1, 9	2, 0
Inne obiekty wykorzystane dla celów turystycznych	2, 8	3, 3

Zródło: obliczenia własne na podstawie tablic wynikowych 1991.

Dane te wskazują na spadek stopnia wykorzystania obiektów turystycznych w 1990 r. w porównaniu do poprzedniego. Bardziej szczegółowo w tym aspekcie przedstawione zostaną hotele. Tablica 34 przedstawia stopień ich wykorzystania w 1989-90 r.

Tablica 33

Stopień wykorzystania obiektów turystycznych w 1989-90 r.

Bodzaj obiektu	1989 r.	1990 r.
Ogółem	51,7	36,4
Hotele	64,7	45,5
Motele	63,9	37,3
Pensjonaty	55,7	35,1
Domy wycieczkowe	55,7	37,7
Schroniska	46,7	33,5
Pokoje gościnne uspołecznione	40,9	35,8
Pokoje gościnne prywatne	43,6	32,5
Zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych	52,4	32,3
Kempingi	50,5	30,3
Pola biwakowe	41,1	26,9
Schroniska młodzieżowe	40,0	32,3
Inne obiekty wykorzystane przez turystów	43,8	29,7

Zródło: Tablice wynikowe GUS 1991 r.

Tablica 34.

Stopień wykorzystania hoteli w latach 1989-90 (w %)

Bok	Ogółem	Kategorie hoteli				
	xxxxxx	xxxx	xxx	xx	x	
1989	65, 6	74, 5	66, 7	67, 7	63, 6	60, 6
1990	43, 0	67, 1	48, 4	39, 1	39, 7	37, 6

Zródło: Tablice wynikowe GUS "Turystyka i wypoczynek" 1989-90.

Zauważalny jest wyraźny spadek stopnia wykorzystania hoteli w każdej z kategorii, a także ogólnie dla każdego roku: 1989r-65,6%, a w 1990r-43,0%. Warto przy tej okazji nadmienić iż 65% stopień wykorzystania uważany jest w światowym hotelarstwie za pełny, optymalny, jako że część pokoi musi być wyłączona na remonty, zabiegi sanitarne. Wykorzystanie 100% jest niszczeniem hotelu. Ten spadek stopnia wykorzystania polskich hoteli może wynikać z faktu iż od 1 lipca 1990 r. wprowadzono ujednolicone cenniki za noclegi dla gości krajowych i zagranicznych wyrównując ceny do poziomu europejskiego. Wprowadziło to duże zamieszanie w obiektach turystycznych i nie stanowiło pomocy w przyciągnięciu gości krajowych. We wszystkich obiektach ustalenie jednolitych cen na usługi hotelarskie spowodowało wzrost cen dla turysty krajowego od 38,9% do 940,0% ^{1/} w porównaniu do ceny przed ujednoliceniem. W większości przypadków nowe ceny kształtują się na korzystniejszym poziomie dla turysty zagranicznego i stanowią dla turysty z I obszaru płatniczego od 33,6% do 94,3% ceny przed ujednoliceniem, a dla turysty zachodniego od 23,6% do 92,8% ^{2/}. Pomimo to, iż ceny dla turystów zagranicznych są niższe niż przed ujednoliceniem, to według opinii znawców nie wpłynęło to na zwiększenie zainteresowania cudzoziemców usługami hotelarskimi. Mierzadko spadek cen utożsamiany był z obniżeniem poziomu jakości świadczonych usług. Jak przedstawiał się stopień wykorzystania hoteli w wybranych województwach w Polsce w latach 1989-90 przedstawia tablica 35.

Stopień wykorzystania hoteli w 1990 r. w wyżej wybranych województwach wykazuje bardzo poważny spadek. W 1989 r. w wielu województwach stopień wykorzystania osiągnął już górną granicę pełnego wykorzystania powyżej której następuje niszczenie hotelu poprzez nadmierną eksploatację.

<1. "Hotelarz" 11.12.1990 r. s. 23>

<2. Tamże>.

Tablica 35.

Stopień wykorzystania hoteli w wybranych województwach w latach 1989-90 (w %).

Województwo	1989	1990
stołeczne warszawskie	72,1	54,5
bielskie	74,4	45,6
gdańskie	71,1	56,3
katowickie	68,1	32,4
krakowskie	67,7	51,6
lubelskie	79,7	42,7
łódzkie	75,5	42,9
piotrkowskie	75,2	47,0
poznańskie	64,9	48,4
nowosądeckie	71,5	47,9
siedleckie	78,9	45,6
szczecińskie	75,2	54,6

Źródło: Tablice wynikowe GUS "Turystyka i wypoczynek w 1990 r.

W 1990 r. nastąpił spadek stopnia wykorzystania hoteli między innymi w województwie lubelskim o 37,0%, piotrkowskim o 32,6%, siedleckim o 33,3%, katowickim o 35,7%, w warszawskim o 17,6%, gdańskim o 14,7% i w innych wyżej wymienionych. W niektórych województwach nastąpił tak duży spadek, który doprowadził do niepełnego wykorzystania hoteli. Przykładem może tu być woj. katowickie, lubelskie, łódzkie. Podstawową przyczyną jest bardzo wysoka cena dla turysty krajowego. Po tak nieudanym sezonie roku 1990, ceny w hotelach zostały dostosowane bardziej do możliwości finansowych turysty krajowego i prawdopodobnie sezon 1991 będzie korzystniejszy dla frekwencji w hotelach.

11.1.2 Baza gastronomiczna

W latach 1989-90 stan bazy gastronomicznej był niski w porównaniu z innymi krajami Europy Wschodniej i Zachodniej. Jest to od wielu już lat trudny problem do rozwiązania, którego ranga wzrasta w okresie wakacyjnym. W 1989 r. ogólnodostępna baza gastronomiczna liczyła 31034 zakładów, w tym 45 % stanowiły zakłady prywatne (14230). Nastąpił spadek liczby zakładów państwowych z 2900 (1989) do 2321 (1990r). Zwiększyła się natomiast liczba zakładów spółdzielczych 13552 (1989 r.) do 8386 (1990 r.). W stosunku do roku 1988 powiększył się odsetek zakładów prywatnych, jest to bowiem efekt postępującej prywatyzacji, która w swoich założeniach ma rozwinąć sieć zakładów gastronomicznych zaspokajających swoim standardem nie tylko turystów polskich ale przede wszystkim zagranicznych. W 1990 r. zwiększyła się liczba zakładów gastronomicznych do 33218, w tym w wyniku postępującej prywatyzacji, zakładów prywatnych było 22511, co stanowiło już 67,8% liczby ogólnej zakładów gastronomicznych. W 1989 r. na jeden zakład gastronomiczny przypadało średnio 1222 osób, natomiast w 1990 r. 1149 osób. Świadczyć to może o polepszającej się sytuacji w polskiej gastronomii.

W dalszym ciągu występują dysproporcje między regionami w rozmieszczeniu zakładów gastronomicznych. Największa różnica między popytem a podażą występuje w województwach Polski środkowej (warszawskie, łódzkie, poznańskie). Najlepiej w województwach zachodnich i południowo-zachodnich. Dopiero w 1991 r. widoczne są pierwsze pozytywne efekty prywatyzacji i korzystne zmiany w gastronomii. Przybyło wiele nowych lokali, restauracji, pizzerii i punktów małej gastronomii. Na nasz rynek wchodzi wielka sieć gastronomiczna Mac Donald. Wydaje się jednak, że pomimo pewnego postępu w tym zakresie, nadal podstawowe znaczenie w obsłudze cudzoziemców ma zaplecze gastronomiczne obiektów hotelowych, a dla turystów z krajów zachodnich tych o najwyższym standardzie. Główny problem polega jednak na tym, że baza gastronomiczna nierozwalnie związana jest z hotelami i skoncentrowana głównie w dużych miastach.

11.2. Baza towarzysząca służąca turystom zagranicznym

Jest to rodzaj bazy, która zaspokoić ma rozmaite potrzeby turystów odwiedzających nasz kraj. Należy tu przede wszystkim opisać sieć biur turystycznych zajmujących się obsługą zagranicznego ruchu turystycznego. Lata 1989-91 są okresem bardzo dużych zmian ilościowych i jakościowych zachodzących w strukturze polskich biur podróży. W obecnej chwili przyjmują one różną formę własności, charakteryzują się dużą różnorodnością organizacyjną. Są to przedsiębiorstwa państwowe, jednostki gospodarki uspołecznionej, spółdzielnie, organizacje społeczne i podmioty prywatne. Lata 1989-90 były okresem wymiany turystycznej z zagranicą organizowanej przez biura podróży w warunkach wynikających z ustawy o działalności gospodarczej (1.1.1989 r.). Odstąpienie od wydawania zezwoleń na prowadzenie zagranicznej turystyki spowodowało w 1990 r. olbrzymi wzrost w stosunku do roku poprzedniego liczby organizacji zajmujących się turystyką zagraniczną. System identyfikacji i klasyfikacji jednostek gospodarki "Bekon" na dzień 31.12.1990 r. wskazuje 790 podmiotów prowadzących samodzielną działalność w turystyce, co stanowiło w stosunku do 1989 r. wzrost o 156%. Ich struktura według opracowania Ministerstwa Rynku Wewnętrznego^{1/} przedstawia się następująco:

- przedsiębiorstwa państwowe
- przedsiębiorstwa spółdzielcze
- organizacje społeczne, polityczne i związkowe
- uspołecznione spółki prawa handlowego
- przedsiębiorstwa terenowe
- przedstawicielstwa zagraniczne
- nieuspołecznione przedsiębiorstwa poza rolnicze
- nieuspołecznione spółki prawa handlowego
- fundacje.

<1. "Zagraniczny rynek turystyczny organizowany za pośrednictwem biur podróży w 1990 r., Ministerstwo Rynku Wewnętrznego>

Według stanu z 8.05.1991 r. działało już 1246 prywatnych biur podróży a szacuje się, że jest ich ponad 2 tys. Ponieważ turystyka stanowi działalność dodatkową tych biur, dlatego też ustalenie ich dokładnej liczby nie jest możliwe, ze względu na brak informacji o nich w systemie "Begon".

W procesie przekształceń strukturalnych i własnościowych jednostek zajmujących się turystyką celem jest stworzenie efektywnej gałęzi gospodarki narodowej. Proces przekształceń rozpoczęty został w połowie 1990 r. Większość przedsiębiorstw turystycznych prywatyzację przeprowadza zgodnie z przepisami dotyczącymi tworzenia spółki z udziałem pracowników i korzystania z majątku na zasadzie leasingu. Największe przedsiębiorstwo turystyczne "Orbis" od 1.1.1991 r. działa jako Spółka Skarbu Państwa. Pomimo licznych zmian, powstania prywatnych biur podróży, można powiedzieć, że turystyka przyjazdowa zwłaszcza z II obszaru płatniczego jest zorganizowana głównie przez PP "Orbis" obecnie ORBIS SA. W 1989 r. obsłużył on 76% ogółu turystów z II obszaru płatniczego obsługowanych przez wszystkie biura podróży a w 1990 r. 73%. Jednak zorganizowana przez "Orbis" turystyka przyjazdowa w 1990 r. została zrealizowana tylko w 49% roku poprzedniego. W dalszym ciągu nie zmienia to faktu, że ORBIS jest głównym organizatorem turystyki przyjazdowej do Polski. On też posiada największą, o najwyższym standardzie bazę noclegową i gastronomiczną, dysponuje największym zakresem usług niezbędnych do obsługi zagranicznych gości. Organizuje specjalistyczne programy dla melomanów, konese-rów sztuki, miłośników przyrody. Sieć jednostek eksploatacyjnych ORBIS prowadzących działalność turystyczną w kraju to 96 oddziałów i 78 ekspozytur, za granicą to 4 spółki i 12 ośrodków informacyjnych. Baza hotelowa ORBISu składa się z 57 obiektów hotelowych: 1 - pięciogwiazdkowy, 46 - czterogwiazdkowych, 10 - trzygwiazdkowych. Obiekty te posiadają 18466 miejsc noclegowych, 378 miejsc pensjonatowych, 19275 miejsc gastronomicznych.

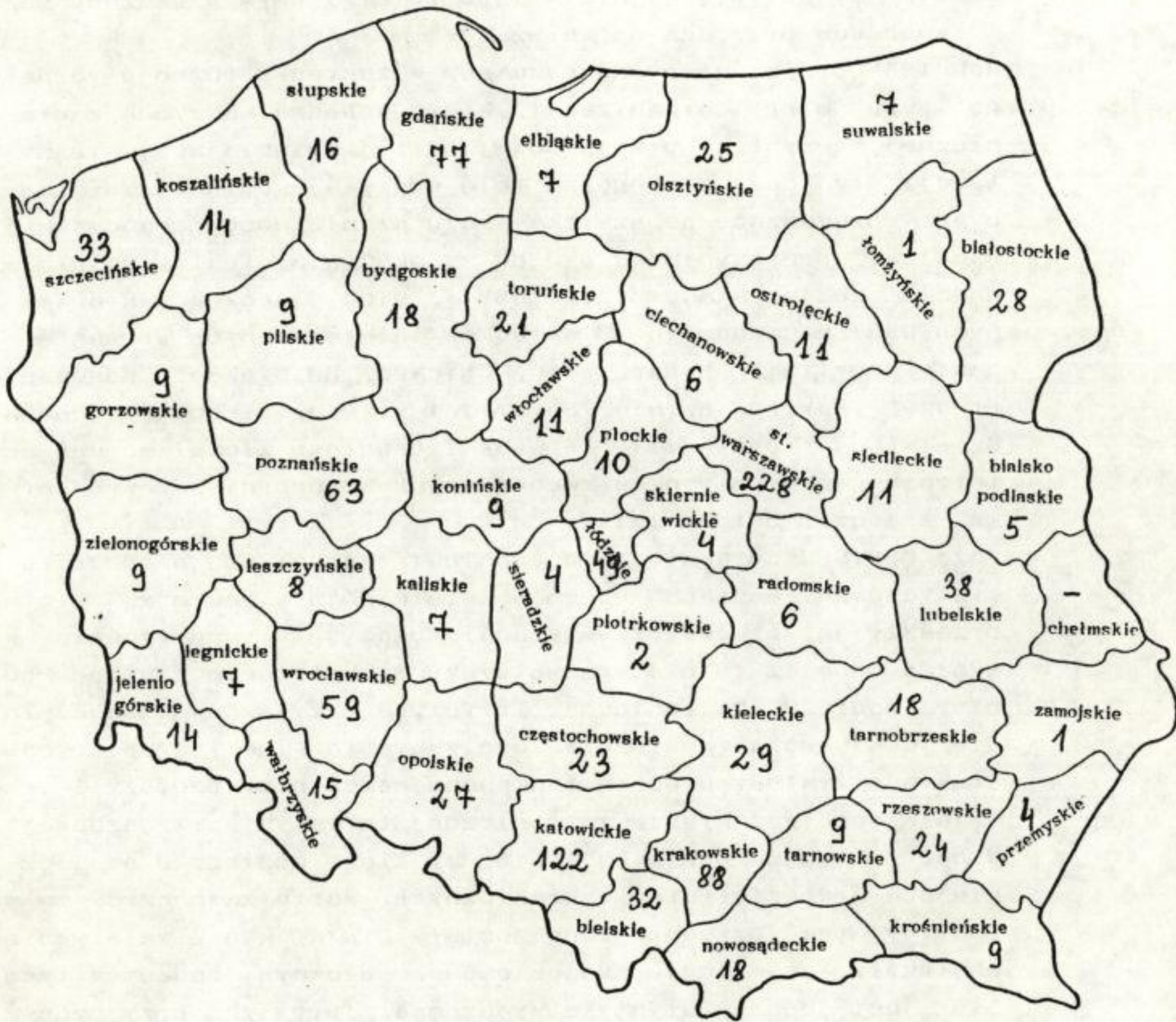
ORBIS dysponuje również największą bazą transportową (dane za 1989 r.):

- autokarową - 510 wozów; o 15 więcej niż w 1988 r.
- samochodową z przeznaczeniem na rent a car - 536 wozów tj. o 58 więcej niż w 1988 r. Przy czym większość samochodów przypada na Warszawę.

Rok 1989 przyniósł poważne zmiany w zakresie rozwoju różnego typu biur i organizacji, które wchodzi na rynek zagranicznej turystyki przyjazdowej. W tej zmieniającej się sytuacji rynkowej szczególną rolę odgrywają ośrodki informacyjne prowadzące na szeroką skalę działalność promocyjną i handlową, przyczyniając się do zwiększenia efektów działalności. Według stanu 31.12.1989 r. sieć placówek zagranicznych ORBISu stanowiło 12 ośrodków informacyjnych w: Amsterdamie, Berlinie, Budapeszcie, Chicago, Helsinkach, Moskwie, Pradze, Paryżu, Rzymie, Sofi, Tel-Awivie, Wiedniu. Podobną działalność prowadziły 4 spółki handlowe zlokalizowane na terenie głównych rynków recepcyjnych w Londynie, Nowym Jorku, Kolonii, Sztokholmie.

Poza ORBISEM uprawnienia do obsługi zagranicznego ruchu turystycznego posiada obecnie wiele biur podróży, które przeszły już proces prywatyzacji, bądź są w jego trakcie. W wyniku analiz Ministerstwo Rynku Wewnętrznego spośród 250 biur podróży zagraniczną turystyką przyjazdową zajmowało się około 25%, w bardzo różnym zakresie. Tablica 36 przedstawia przykłady obecnie funkcjonujących biur podróży i ich działalność w zakresie zagranicznej turystyki przyjazdowej. Widac z niej że ORBIS jest biurem, które obsłużyło najliczniejszą grupę turystów zagranicznych. Warto zaznaczyć, że w tablicy tej przedstawione zostały biura, które relatywnie obsłużyły najwięcej cudzoziemców. Głównym zadaniem tych biur jest jednak turystyka wyjazdowa. Turystyka przyjazdowa wymaga bowiem dużych nakładów finansowych a przede wszystkim posiadania bazy o wysokim standardzie. Taką bazą w naszych realiach dysponuje tylko ORBIS. Rysunek 5 przedstawia liczbę prywatnych biur podróży działających w poszczególnych województwach. Najwięcej jest ich w województwie warszawskim (228), krakowskim (88), gdańskim (77). Są to województwa, które przyjmują największą liczbę turystów zagranicznych.

**Rysunek 5. Prywatne biura podróży w województwach w Polsce
- maj 1991 r.**



Źródło: T. Buczak "Działalność prywatnych biur podróży" w: System informacji o wybranych zjawiskach w turystyce. IT, 1991.

Tablica 36.

Turyści zagraniczni obsłużeni przez niektóre polskie biura podróży w 1990 r (osoby)

Nazwa jednostek	Turystyka zagraniczna	
	I obszar płatniczy	II obszar płatniczy
PP OBBIS	11.797	252.759
Przedsiębiorstwo Imprez Sportowych i Turystycznych Juventur	966	14.484
Biuro Turystyki Młodzieżowej Spółka Akcyjna Krakowskie	40.568	11.591
Przedsiębiorstwo Turystyczne Wawel-Tourist	8.821	8.112
"Gromada" Ogólnokrajowa Spółdzielnia Turystyczna	305	7.857
Spółdzielcze Biuro Turystyczne Turysta	5.126	6.418
Przedsiębiorstwo Turystyczne "Sudety"	970	5.088
Lubuskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Turystycznej "Lublour"	2.215	4.987
Tatrzańskie Przedsiębiorstwo Turystyczne "Tatry"	597	3.591
Pegrotur SA	94	2.492
Turystyczna Agencja Usługowa ZMW "TAU" Spółka z oo	11.127	2.273
PTTK (Biuro Turystyki Zagranicznej)	299	2.215
Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Usług Turystycznych w Katowicach	197	1.773
Warszawskie Przedsiębiorstwo Turystyczne "Syrena"	-	1.096
Biuro Turystyki Motorowej PZMot.	743	1.067
Biuro Turystyki Campingowej "Camptur"	1.235	1.063
Przedsiębiorstwo Turystyczne "Łódź"	722	546
Woj. Przedsiębiorstwo Gospodarki Turystycznej "El-Tourist"	300	163
Agencja Podróży "Global"	-	43

Zródło: Badania ankietowe Ministerstwa Rynku Wewnętrznego

11.2.10 Usługi "rent a car" i przewodnickie

Do niedawna ORBIS był monopolistą w działalności "rent a car", jednak przemiany polityczno-gospodarcze w naszym kraju wpłynęły również na zmiany w tej działalności. Na polski rynek weszły zagraniczne firmy prowadzące "rent a car". Na terenie Polski działają obecnie 4 międzynarodowe, o światowym zasięgu sieci wypożyczające samochody. Są to:

- amerykańska sieć Hertz (z główną siedzibą w Oklahomie) związana jest od kwietnia 1991 r. z ORBISEM. Jest on nadal instytucją prowadzącą tę działalność na największą skalę. ORBIS posiada kilkaset samochodów zachodnioeuropejskich, oraz 7 punktów działalności na terenie Polski. Są to: Gdańsk, Szczecin, Poznań, Łódź, Kraków, Katowice, Wrocław.
- międzynarodowa sieć Avis (z główną siedzibą w Londynie). W Polsce działa duńska filia tej sieci, powiązana z biurem podróży Juventur.
- międzynarodowa sieć Europe Car z głównym przedstawicielstwem we Francji. W Polsce powiązana jest od września 1991 r. z firmą Inter Best. W chwili obecnej posiada 30 samochodów i niedługo ma powiększyć swój tabor o dalsze 30 wozów.
- amerykańska sieć "Budget, rent a car" powiązana jest w Polsce z biurem Harctur.
- amerykańska sieć Euro-Dolar, której licencje wykupiła polska firma Global.

Oprócz firmy Hertz, która wraz z ORBISEM najbardziej umocniła się na polskim rynku i ma swoje filie nie tylko w Warszawie, ale także w innych miastach, pozostałe rozwijają dopiero swoją działalność. Biura ich koncentrują się na lotnisku Okęcie. Jedynie Budget posiada swój punkt, jeszcze w Krakowie. Cena wynajmu samochodu w firmie Hertz wynosi około 100 USD za dobę. Mechanizm współpracy między wyżej wymienionymi sieciami a polskimi firmami polega na wykupieniu licencji tych sieci. Dzięki temu Polska włączona zostaje w zasięg ich działania. Wprowadzenie na polski rynek wielkich międzynarodowych przedsiębiorstw zajmujących się

działalnością "rent a car" jest korzystne, gdyż posiadają one zaufanie klienta i światowy poziom usług, a związane z nimi polskie firmy standard ten muszą utrzymać. Dodatkowym atutem przemawiającym za wprowadzeniem międzynarodowych przedstawicielstw na teren Polski, jest zwiększenie możliwości w pozyskiwaniu klienta polskiego a przede wszystkim zagranicznego, który dzięki światowemu zasięgowi sieci może dokonać rezerwacji samochodu w swoim kraju a po przyjeździe do Polski z niego skorzystać. Ta techniczna strona dokonywania transakcji jest istotnym argumentem przemawiającym za wzajemną współpracą Polski ze światowymi sieciami "rent a car". Oprócz wyżej wymienionych zagranicznych firm powstają liczne prywatne biura lub firmy polskie wynajmujące samochody. Niestety działalność tych firm bywa często bardzo krótka. Dysponują one niekiedy kilkoma zaledwie samochodami, o nienajwyższym standardzie, dlatego też nie stanowią konkurencji dla wspomnianych firm zagranicznych.

Zjawisko "rent a car", o tak szerokim zasięgu, w Polsce ma dopiero swoje początki i trudno przewidzieć w jakim kierunku pojdzie. Sprawę ewidencji firm zajmujących się tą działalnością utrudnia fakt zniesienia potrzeby licencji na prowadzenie usług turystycznych. Dlatego też wiele tworzących się firm wynika się statystyce.

Monopol na usługi przewodnickie dla turystyki zagranicznej posiadał PTTK. W 1989 r. przewodników turystycznych było 17327 a w rok później liczba ta zmniejszyła się do 16290. W podziale na klasy - pierwszą stanowiło 1603 przewodników, klasę drugą 3995 i klasę trzecią 11322. W 1990 r. z ogólnej liczby przewodników 380 znało język angielski, 256 język francuski, 767 niemiecki i 699 język rosyjski. Wśród przewodników ze znajomością wyżej wymienionych języków dominują przewodnicy miejscy. W stosunku do ogólnej liczby przewodników tylko 12,4% legitymuje się znajomością języków obcych. Zakładając, że część z nich zna więcej niż jeden język to realnie liczba osób ze znajomością języków obcych może być jeszcze mniejsza. W latach 1990-91 PTTK stopniowo tracił wyłączność na usługi przewodnickie. Wie-

kszość przewodników związała się z innymi nowopowstałymi biurami, lub potworzyła własne firmy, których prowadzenie bez posiadania licencji, uniemożliwia dokonanie ewidencji statystycznej.

11.2.2. Dostępność komunikacyjna Polski dla turystyki zagranicznej.

Jest jednym z elementów podnoszących lub obniżających atrakcyjność naszego kraju dla turysty zagranicznego. Czynnikiem decydującym o dostępności komunikacyjnej jest infrastruktura transportowa w sensie ilościowym i jakościowym. Stanowią ją:

- drogi kolejowe, samochodowe, powietrzne i wodne,
- przejścia graniczne przystosowane do obsługi zagranicznego ruchu międzynarodowego,
- urządzenia ułatwiające korzystanie z usług transportowych (koszty sprzedaży biletów, rezerwacje). Przy ocenie dostępności komunikacyjnej Polski dla turystów zagranicznych, niezbędne jest określenie ruchu turystów na przejściach granicznych.

11.2.2.1 Buch turystów na przejściach granicznych do Polski

W 1990 r. granicę polską w kierunku do naszego kraju przekroczyło 15,6 mln. turystów z krajów Europy Wschodniej i 2,6 mln. cudzoziemców z krajów II obszaru płatniczego. Turysci ci wybierali różne środki lokomocji by przyjechać do Polski. Na podstawie ruchu na przejściach granicznych można określić preferowane środki lokomocji.

Tablica 37.

Struktura turystów zagranicznych na przejściach granicznych wg rodzajów przejść w 1990 r.

Rodzaje przejść	Turysci zagraniczni ogółem	Turysci obszar płatniczy	
		I	II
Ogółem	100,0	100,0	100,0
w tym na przejściach:			
drogowych	80,1	81,0	70,2
kolejowych	16,5	18,2	7,8
na lotniskach	2,3	0,6	14,8
w portach morskich	1,1	0,2	7,2

Źródło: Obliczenia własne na podstawie tablic wynikowych GUS 1990.

W 1990 r. zdecydowana większość turystów zagranicznych podobnie jak w poprzednich latach przekroczyła granicę polską na przejściach drogowych. W porównaniu do 1988 r. (53,3%) odsetek ten jeszcze zwiększył się i osiągnął poziom 80,1%. Oznacza to, że głównym środkiem transportu jest samochód. W przypadku pozostałych środków lokomocji zauważa się pewne różnicowanie w zależności od kraju pochodzenia turystów. Otóż, cudzoziemcy z krajów Europy Wschodniej zdecydowanie częściej korzystają z transportu kolejowego (18,2%) niż turyści zachodni (7,8%) i w nieznacznym stopniu korzystają z podróży samolotem (0,6%) oraz drogą morską (0,2%). Turysci z II obszaru płatniczego w następnej kolejności po samochodzie preferują samolot (14,8%) potem na prawie równym poziomie pociąg (7,8%) i statek lub prom (7,2%). Przyczyny takiego stanu rzeczy należy dopatrywać się w stronie finansowej, gdyż podróż pociągiem jest tańsza niż samochodem, oraz w uwarunkowaniach geograficznych, gdyż turyści z krajów Europy Wschodniej to głównie nasi sąsiedzi. Natomiast turyści zachodni muszą pokonać dużo większą odległość, aby dojechać do Polski.

Ruch graniczny nie jest rozłożony równomiernie na przejściach granicznych. Ołoż najwięcej osób przekracza granicę zachodnią tj. 65% ogółu przekroczeń granicznych do Polski. Największą frekwencję stanowili tutaj turyści z byłej NRD. Przyjeżdżający z tej strony stanowili w 1990 r. 64% przyjeżdżających z krajów Europy Wschodniej. Przez granicę tę przejechało do Polski również 65% turystów z krajów zachodnich. Przez granicę wschodnią z krajów i obszaru płatniczego przybyło 19% turystów i 3% z krajów zachodnich, co stanowi 18% ogółu przyjeżdżających do Polski cudzoziemców. Natomiast przez granicę południową odpowiednio 15% i 9%, co stanowiło 17% z ogółu przyjezdnych w 1990 r.

W 1990 r. przejściami, które przekroczyło najwięcej turystów na granicy zachodniej był: Zgorzelec, Słubice, Gubin, Swiecko, Kołbaskowo (taka sytuacja notowana jest już od lat). Na granicy z Czecho-Słowacją największy ruch graniczny wystąpił w 1990 r. w Cieszynie, Barwinku, Kudowie, Jakuszycach i Zawidowie. Na granicy wschodniej od lat najbardziej uczęszczanymi miejscowościami granicznymi są Terespol, Medyka, Kuznice. Warunki na tych przejściach są bardzo ciężkie, gdyż liczba przekraczających granicę, niejednokrotnie powyższa możliwości przepustowe tych przejść. Dlatego też na odprawę celną oczekuje się kilkadziesiąt godzin.

Główne przejścia portowe to: Swinoujście, Gdańsk i Gdynia. Ruch na przejściach granicznych przedstawia tablica 3B.

Najbardziej uczęszczane przejścia drogowe znajdują się na granicy zachodniej. W 1990 r. zanołowano na tych przejściach 10,6 mln. osób. Dla porównania przejścia drogowe na granicy południowej przekroczyło 2,2 mln. osób, a na wschodniej 1,6 mln. osób. Natomiast kolejowy środek lokocji dominuje głównie na przejściach granicy wschodniej (w 1990r. zanołowano tutaj 1,5 mln. osób). Najmniej osób korzysta z przejść kolejowych na granicy południowej (w 1990 r. 0,5 mln. osób). Podobne relacje we frekwencji na przejściach drogowych i kolejowych na naszych granicach wystąpiły w 1989 r. i w latach poprzednich.

Tablica 3B.

Ruch turystów zagranicznych na przejściach granicznych w kierunku do Polski w latach 1989-90
(w tys. osób).

Przejścia	1989			1990		
	Przejścia granicy ogółem	Turyści z I ob. płat. do Polski	Turyści z II ob. płat. do Polski	Przejścia granicy Ogółem	Turyści z I ob. płat. do Polski	Turyści z II ob. płat. do Polski
Granica wschodnia						
ogółem	1937, 0	1860, 3	76, 7	3162, 8	3079, 7	83, 1
w tym:						
drogowe	647, 3	627, 6	19, 7	1641, 0	1613, 0	28, 0
kolejowe	1289, 7	1232, 7	57, 0	1521, 8	1466, 7	55, 1
Granica południowa						
ogółem	2614, 8	2489, 9	124, 9	2742, 4	2519, 2	223, 2
w tym:						
drogowe	2117, 9	2009, 2	108, 7	2231, 9	2036, 4	195, 5
kolejowe	496, 9	480, 7	16, 2	510, 5	482, 8	27, 7
Granica zachodnia						
ogółem	3129, 7	2185, 5	944, 2	11667, 5	10113, 4	1554, 1
w tym drogowe	1757, 4	908, 9	848, 5	10628, 3	9177, 6	1450, 7
kolejowe	1372, 3	1276, 6	95, 7	1039, 2	935, 8	103, 4
Granica morska						
porty	170, 7	13, 4	157, 3	193, 7	20, 8	172, 9
Lotniska	380, 3	95, 6	284, 7	444, 2	91, 5	352, 7

Zródło: Tablice wynikowe GUS 1989 i 1990 oraz obliczenia własne

11.2.2.2 Dostępność komunikacyjna Polski dla różnych środków transportu

Geograficzne położenie Polski powoduje, że przebiegają przez nią szlaki turystyczne łączące Europę Zachodnią ze Wschodnią i Azją. Przez Polskę od lat przebiegają te same szlaki tranzytowe drogowe i kolejowe, i ostatnie dwa lata 1989-90 nie wiele w tej sprawie zmieniły. Nadal najważniejsze międzynarodowe szlaki drogowe leżące na linii Wschód-Zachód to:

- Świecko-Poznań-Warszawa-Terespol leżąca na linii Amsterdam-Berlin-Moskwa,
- Olszyna-Wrocław-Kraków-Medyka na trasie Bruksela-Kolonia-Drezno-Kijów.

Z bałtyckich portów morskich do granicy z Czecho-Słowacją najważniejsze drogi to:

- Swinoujście - Zielona Góra-Jelenia Góra-Jakuszyce - Gdańsk-Bydgoszcz-Poznań-Wrocław-Jakuszyce
- trasa Gdańsk-Toruń-Łódź-Katowice-Cieszyn, która na stanowić fragment wielkiej autostrady Północ-Południe łączącej porty bałtyckie i portami Morza Śródziemnego i Czarnego.

Transport drogowy^{1/}

Samochod osobowy lub autokar są najbardziej preferowanymi środkami lokomocji w przyjazdach do Polski zarówno turystów z krajów Europy Wschodniej jak i pozostałych. O dostępności komunikacyjnej Polski dla transportu samochodowego świadczy stan techniczny dróg i cała infrastruktura niezbędna do obsługi ruchu samochodowego i umożliwiająca poruszanie się tymi pojazdami po naszym kraju.

(1. W opisie transportu drogowego, lotniczego i morskiego wykorzystano opracowanie W. Bałoszewicz, K. Łopaciński - Infrastruktura turystyczna... IT).

Długość dróg publicznych o twardej nawierzchni w Polsce wynosiła w 1987 r. - 210 tys. km, w 1988 - 214 tys. km, w 1989 r. - 216 tys. km i w 1990 r. - 218 tys. km, w tym o nawierzchni ulepszonej odpowiednio 173 tys. km, 178 tys. km, 181 tys. km i 183 tys. km. Z danych tych widać, że długość dróg systematycznie acz powoli wzrasta. W porównaniu z krajami Europy Zachodniej sieć dróg w Polsce jest znacznie mniej rozwinięta. Na 100 km² powierzchni w województwie krakowskim przypada 95 km dróg asfaltowych a w województwie suwalskim 32km. Sieć dróg w Polsce nie jest rozmieszczona równomiernie, aczkolwiek działania zmierzają do jej pełnego rozwinięcia. Najgęstsza sieć dróg asfaltowych występuje w województwach południowo-zachodnich, najmniej w północno-wschodniej Polsce. Bardzo istotnym mankamentem sieci polskich dróg jest brak autostrad i dróg szybkiego ruchu. Niecałe 1000 km autostrad i dróg dwujezdniowych nie tworzy zwartego systemu, z wyjątkiem połączenia Warszawy z Górnym Śląskiem i dalej z Krakowem. Od wielu lat trwa rozbudowa drogi tranzytowej z Berlina do Moskwy. W Polsce odcinek tej drogi wynosi 850 km. Rozbudowuje się również trasa południowa z Gorlitz (była RFN) przez Wrocław, Opole, Katowice do Przemyśla, Lwowa i Kijowa. Na tej trasie niektóre odcinki zrobione były już przed 1939 r. inne wykonano po wojnie. Roboty na trasie Drezno-Kraków-Lwów są zaawansowane w ok. 30%. Do wwybudowania zostały odcinki Zgorzelec-Legnica, Wrocław-Gliwice, Gliwice-Katowice oraz ostatnie fragmenty odcinka Kraków-Katowice. Ogólny koszt robót na tej autostradzie obliczono na ok. 800 mln. USD. Jest on tak duży iż konieczne jest pozyskanie kredytów od międzynarodowych instytucji finansowych. Inne ważne drogi tranzytowe o twardej nawierzchni i rozbudowanej infrastrukturze łączą trasy promowe ze Skandynawii (Gdańsk, Swinoujście, Szczecin) z Czecho-Słowacją, Austrią i z Południową Europą. Mają one odpowiednio ok. 600 i 700 km. Wygodne połączenia drogowe Polska posiada z Berlinem: z Warszawy E30, ze Szczecina E28 i z Wrocławia E36. Następnie z Dreznom: autostradą A4 i drogą E40, z Wiedniem: z Warszawy i Śląska drogą E75; z Moskwą drogą z Warszawy E30 oraz z krajami

skandynawskimi za pośrednictwem połączeń promowych (ze Szczecina i Swinoujścia do Danii i Szwecji oraz z Gdańska do Szwecji i Finlandii. Poza trasami międzynarodowymi ruch turystyczny koncentruje się na kilku wybranych trasach: Kraków-Zakopane, Warszawa-Gdańsk, Warszawa-Mazury. Podstawowa sieć dróg o twardej nawierzchni łączy miasta wojewódzkie i aglomeracje z centrami turystycznymi.

Komunikacja autobusowa w Polsce organizowana jest głównie przez przedsiębiorstwo PKS ale także szereg niewielkich biur podróży. Komunikacja ta na dobrze rozwiniętą sieć połączeń lokalnych, natomiast połączenia dalekobieżne występują tam gdzie brak jest połączeń kolejowych szczególnie na wybrzeżu, Mazurach i Bieszczadach. Sieć linii komunikacji autobusowej systematycznie wzrasta, w 1988 r. wyniosła 120 tys. km w 1989 r. - 121 a w 1990 r. - 122 tys. km. W województwie białostockim wyniosła 27 km na 100km² a w woj. legnickim 51km na 100km². Międzynarodowe połączenia autobusowe łączą największe miasta w Polsce z miastami beyond RFN, Paryżem, Rzymem i Londynem. Komunikacja ta coraz bardziej się rozwija. W 1988 r. przewieziono 134 tys. pasażerów, w 1989-518 tys. a w 1990 r. - 718 tys.

Poza nawierzchnią dróg dla zmotoryzowanego turysty ważne są stacje benzynowe, motele, bary, czyli tzw. miejsca obsługi podróżnych. Ich lokalizację zatwierdza Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Z urządzeń tych najlepiej rozwinięta jest sieć stacji benzynowych. Znajdują się one średnio co 30-40 km. Całodobowe stacje benzynowe znajdują się we wszystkich większych miastach i na ważniejszych drogach (co 50-100 km). Prawie wszystkie dysponują benzyną 94 oktanową, a większość także 98 oktanową. W bardzo potrzebą benzynę bezołowiową w 1991 r. zaopatrzonych było ponad 100 stacji benzynowych. Wiele z tych stacji znajduje się przy głównych szlakach tranzytowych. Istotnym ich mankamentem jest brak towarzyszącej infrastruktury (bar, łazienka, warsztat drobnych napraw) w porównaniu ze stacjami zachodnioeuropejskimi wypadają niekorzystnie. W 1991 r. większość stacji należała do państwowego przedsiębiorstwa CPM, zaledwie kilka stacji miały największe w Europie sieci stacji benzynowych, które

w chwili obecnej są praktycznie niezauważalne. Wiele zachodnich firm deklaruje swoje usługi w budowie lub modernizacji autostrad i całej infrastruktury zwłaszcza stacji benzynowych z jednocześnie otrzymaną licencją na sprzedaż benzyny. Zwiększająca się w ostatnich latach liczba przydrożnych barów, restauracji typowych dla Europy Zachodniej jest nadal niewystarczająca i o niskim standardzie. Lepiej rozwinięta jest sieć hoteli w tym gościniec lub zajazd szczególnie na głównych szlakach tranzytowych i w zachodniej części kraju. Duże braki natomiast występują na Mazurach, Bieszczadach i we wschodniej Polsce. Sytuacja autostrad i potrzebna im infrastruktura ma być niedługo uregulowana w przygotowywanej ustawie o drogach publicznych.

Z wszystkimi wyżej wymienionymi trudnościami mają doczynienia turyści, którzy przekroczyli granicę Polską. Ilość i przepustowość ruchu drogowego ma istotne znaczenie. Ogromny wzrost zagranicznego ruchu turystycznego przekroczył możliwości przepustowe przejść granicznych. Najgorzej przedstawia się sytuacja na granicy ze ZSRR, gdzie na odprawę graniczną czeka się kilkadziesiąt godzin. W 1990 r. przekroczyło granicę Polski na wszystkich przejściach w obie strony ponad 19 mln. osób.

Transport kolejowy.

Granicę Polski na kolejowych przejściach granicznych w 1990 r. w kierunku do Polski przekroczyło 3,1 mln. turystów zagranicznych. Jest to niewiele mniej od przekroczeń granicy w obie strony w 1988 r. (4,1 mln). Z tego środka lokomocji korzystają w większości turyści z Europy Wschodniej, czyli nasi sąsiedzi. Dla turysty zachodniego, korzystanie z tego środka lokomocji często nie wchodzi w rachubę ze względu na długi czas podróży związany z dużymi odległościami. Dlatego też częściej wybierają samolot jako środek transportu. Obowiązujące przepisy prawne regulujące przejazdy kolejowym środkiem lokomocji stanowią do tej pory dwie umowy wielostronne: konwencja berneńska oraz umowa warszawska. Prawdopodobnie związanie się Polski w grudniu 1991 r. z EWG na

zasadzie stowarzyszenia i Bada Europę pociągnie za sobą konsekwencje w regulacji prawnej o ruchu międzynarodowym. Przewozy pasażerów na liniach międzynarodowych na terenie Polski dokonują Polskie Koleje Państwowe. Pasażerowie pociągów międzynarodowych stanowili w latach poprzednich 0,5% ogółu przewożonych przez to przedsiębiorstwo. Prawdopodobnie wielkość ta nie uległa istotnej zmianie, ponieważ nie zmieniła się radykalnie liczba pociągów. Obecnie aktualne dane nie są znane. O dostępności komunikacyjnej Polski dla transportu kolejowego decydujące znaczenie ma ilość połączeń międzynarodowych, oraz czas i komfort jazdy. Obecnie posiadamy połączenia kolejowe ze wszystkimi krajami Europy Wschodniej, z jej stolicami i największymi miastami. Są to między innymi połączenia z Pragą, Budapesztem, Berlinem, Moskwą, Sankt Petersburgiem. Oprócz tradycyjnych pociągów, kursują również interekspresy. Według rozkładu jazdy pociągów komunikacji międzynarodowej jest ich 4. (Berolina, Silesia, Polonez, Batory). Prawdopodobnie do 1992 roku na trasie Berlin-Warszawa kursował będzie pociąg typu Eurocity. Są to pociągi, które łączą wiele miast Europy Zachodniej. Od zwykłych ekspresów różnią się między innymi prędkością jazdy. Pociąg Eurocity z Berlina do Warszawy jechałby o 4 godziny krócej. Istnieją również połączenia krajowe z miastami Europy Zachodniej. Są to połączenia z Wiedniem, Frankfurtem, Hek van Holland, z Paryżem, Ostendą, Kolonią, Monachium, Aachen i Bzynie. Sprzedaż biletów kolejowych w komunikacji międzynarodowej prowadzą kasy biletowe ORBISu oraz Centralne Biuro Rezerwacji Miejsc PKP "Polres" oraz kasy Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych i Turystyki "Wagon Lits Cook".

W latach 1989-90 mocno rozbudował się system elektronicznych kas biletowych. W 1990 r. w kasach PKP funkcjonowało 100 takich kas. Rozbudował się system komputerowy. Coraz sprawniej zaczynają działać lokalne systemy rezerwacji miejsc. Można dokonać rezerwacji w 70% pociągów. Obecnie podróżni czekają na ogólnopolski system rezerwacji miejsc. Planuje się również podłączenie polskiego systemu komputerowego rezerwacji miejsc do ogólnoeuropejskiego we Frankfu-

cie nad Henem. Nastąpić to ma pod koniec 1992 r. Transport kolejowy ma duże znaczenie w komunikacji szczególnie z krajami socjalistycznymi. Pokonywanie dużych odległości wymaga sprawnego funkcjonowania pociągów jak również odpowiedniego komfortu jazdy. Od lat niezmiennie jest to największy problem dla podróżujących. Narzekają oni na długi czas jazdy, na przyjazdy z opóźnieniami, na zatłoczenia szczególnie w okresie sezonowym co powoduje sukcesywnie obniżanie się już i tak niskiego komfortu jazdy. Przedsiębiorstwo "Wars" zakupiło nowe wagony restauracyjne, które mają zasilić przede wszystkim pociągi komunikacji międzynarodowej. Przewiduje się również zwiększenie liczby wagonów z kuszetkami również na trasach zagranicznych. Ma ile to polepszy komfort jazdy, pokaże przyszłość. Odnowienie polskiego taboru kolejowego jest konieczne, nie tylko ze względu na komfort jazdy ale przede wszystkim na jej bezpieczeństwo.

Transport lotniczy.

W 1990 r. do Polski samolotem przyleciało 444,2 tys. turystów zagranicznych, o 16,8% więcej niż w 1989 r. (380,3 tys.). Z ogółu cudzoziemców korzystających z tego środka lokomocji w 1990 r. 352,7 tys. (79%) osób stanowili turyści z krajów II obszaru płatniczego, zaś 91,5 tys. (21%) z krajów Europy Wschodniej. Można więc powiedzieć, że samolot jako środek transportu służący do przybycia do Polski preferowany jest przez turystów z krajów II obszaru płatniczego. Spośród ogółu przybyłych do Polski cudzoziemców z krajów zachodnich 14,8% przyleciało samolotem. Dla porównania w tym samym roku spośród ogółu turystów z krajów Europy Wschodniej tylko 0,6% skorzystało z samolotu jako środka transportu. Polskie Linie Lotnicze "LOT" utrzymywały regularną komunikację z 36 państwami w 1989 r. i 33 krajami w 1990 r. oraz z 48 miastami w 1989 r. a w 1990 r. z 45 miastami.

W Polsce głównym przewoźnikiem w transporcie lotniczym są Polskie Linie Lotnicze "LOT". Są one zrzeszone w Międzynarodowym Stowarzyszeniu Transportu Lotniczego IATA (International Air Transport Association) i muszą stosować się do wymaganych przez IATA warunków przewozu pasażerów. PLL "LOT" posiadają 11 lotnisk: Gdańsk, Katowice, Koszalin, Kraków, Poznań, Bieszczów, Słupsk, Szczecin, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra. Do ruchu zagranicznego przygotowanych jest 7 lotnisk, a stałe połączenia międzynarodowe posiadają 4 (Warszawa, Gdańsk, Kraków, Szczecin). Największym i praktycznie jedynym portem międzynarodowym jest lotnisko Okęcie w Warszawie, które obsługuje 90% lotniczego ruchu międzynarodowego i od lat ma o wiele za małą przepustowość. Najważniejszymi połączeniami są: z Amsterdamem 6 razy w tygodniu, z Atenami 4 loty, Belgradem 5x, Berlinem 9x, Brukselą 7x, Bukaresztem 4x, Budapesztem 14x, Kopenhagą 12 razy w tygodniu, Disseldorfem 6x, Frankfurtem 22x, Genewą 4x, Hamburgiem 7x, Helsinkami 5x, Sankt Petersburgiem 6x, z Londynem 19x, z Madrytem 3x, Mediolanem 5x, Moskwą 20x, z Nowym Jorkiem 10x, z Oslo 4x, Paryżem 12x, Pragą 9x, Rzymem 7x, Sofią 7x, Sztokholmem 12x, Tel Avivem 4 razy, z Wiedniem 14 razy, Zurichem 11 razy. Połączenia europejskie obsługiwane są również przez obcych przewoźników. "LOT" utrzymuje utrzymuje również połączenia lotnicze z Afryką-Kairem, Algierem, Trypolisem i Tunisem, z Azją w tym z Istanbulem, Damaszkiem, Abu-Dhabi, Dubajem oraz Dalekim Wschodem: Banko-kiem, Pekinem oraz Delhi.

Warszawskie lotnisko "Okęcie" posiada najdłuższy pas startowy w Polsce o długości 3690m i szerokości 60m. Dla porównania: Gdańsk posiada pas startowy o długości 2800m na 45m, Kraków 2400m na 60m, Poznań 2504m na 50m. Okęcie posiada również największą frekwencję - ok. 2,4 mln osób w ruchu międzynarodowym, natomiast Gdańsk-57 tys. osób w ruchu zagranicznym, Kraków 57 tys. Poznań 14 tys. osób, Szczecin 1 tys. osób w ruchu zagranicznym. Udogodnienia z jakimi turyści spotykają się na lotnisku Okęcie to: sklepy duty free, restauracja, kawiarnia, bary, biura przedsiębiorstw rent a car (Budget, Avis, Hertz), informacja turystyczna, biura podróży (ORBIS, Air Tours).

Lotnisko Okęcie jest jednak za małe, (przyjmowana przez nie liczba pasażerów przekroczyła już dawno dopuszczalne normy) i o niskim standardzie. Dlatego też w 1992 r. Warszawa ma otrzymać nowy terminal Okęcie 2. Polskie Linie Lotnicze LOT i Przedsiębiorstwo Porty Lotnicze podpisały w maju 1990 r. kontrakt wartości 300 mln marek z niemiecką firmą budowlaną Hochtief z Essen na budowę nowego terminalu w Warszawie. Przedsięwzięcie to kredytowane jest przez amerykański City Bank, natomiast kredyt ubezpiecza zachodnioniemiecki bank Hermes. Nowopowstałe Okęcie będzie zdolne obsłużyć 3 mln. pasażerów rocznie, a w perspektywie ze zmodernizowanym Okęciem 1 - 5 mln. pasażerów.

Dla przewozu pasażerów polskie linie lotnicze posiadały w 1989 r. - 46 samolotów a w 1990 r. - 41 i 4680 miejsc pasażerskich. Głównie są to samoloty produkcji radzieckiej TU 154, TU 134, AN 24, IL 62, oceniane jako przestarzałe i drogie. W październiku 1990 r. LOT po kilkunastu miesiącach negocjacji z firmami McDonnell, Airbus, Boeing podpisał kontrakt na zakup 9 szerokokadłubowych samolotów typu 737 w wersji 400 i 500 w firmie Boeing. Wersje te różnią się między sobą liczbą miejsc pasażerskich odpowiednio od 146-170 miejsc i od 108-132. Wartość kontraktu wynosi około 300 mln USD. Cena samolotu prosto z linii produkcyjnej w Seattle wynosi 31-35 mln. USD. Zamówione maszyny należą do nowej generacji samolotów średniego zasięgu. Trzy boeingi 767 dalekiego zasięgu weszły do eksploatacji w latach 1989-90. Odnowienie floty ma podnieść standard i bezpieczeństwo pasażerów.

Transport morski

W latach 1989-90 drogą morską przybyło do Polski odpowiednio 170,7 tys. osób i 193,7 tys. Nastąpił więc wzrost przybywających tą drogą w 1990 r. o 13,5% w stosunku do poprzedniego. Wśród pasażerów przeważają turyści z krajów zachodnich, głównie ze Skandynawii. Polska żegluga po wycofaniu z rejsów statku pasażerskiego "Stefan Batory" nie dysponuje żadnym statkiem pasażerskim. Obecnie przewoży pasa-

żerów drogą morską odbywają się liniami promowymi Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Obecnie posiadamy 9 promów i liczba ta jest niezmienna od 1988 r. Największe porty polskie o międzynarodowym znaczeniu znajdują się w Swinoujściu, Gdyni, Gdańsku i Kołobrzegu. Najlepiej przygotowanym portem do obsługi pasażerów jest Gdynia.

Największe polskie kompanie żeglugowe to: PLD-Polskie Linie Oceaniczne, PZM-Polska Żegluga Morska. Oferują na statkach handlowych miejsca pasażerskie (od 4 do 12). Wykorzystywane są głównie przez turystów płynących do portów Europy Zachodniej, Ameryki Północnej i Południowej. Linie promowe łączą: Gdańsk z Helsinkami, Gdańsk z Ystad, Swinoujście z Ystad, Swinoujście z Kopenhagą. Ostatnie dwa lata nie zmieniły i nie poprawiły stanu technicznego, a także komfortu pływania polskimi promami. Porty polskie nie posiadają również typowych przystani jachtowych. Zagraniczne jachty mogą wpływać do portów handlowych i cumować przy nabrzeżach pasażerskich. Przystań jachtowa budowana jest obecnie w Gdyni.

11.2.3. Polskie usługi turystyczne w opinii turystów zagranicznych

Do analizy tego tematu pomocne były badania Instytutu Turystyki z 1990 i 1991 r.^{1/} Były to ankietowe badania przeprowadzone na reprezentatywnej próbie cudzoziemców którzy przyjechali do Polski. Dotyczyły głównie celu przyjazdu, ale zwrócono w nich również uwagę na negatywne elementy pobytu w Polsce, które można potraktować jako pewną ocenę poziomu świadczonych usług turystycznych cudzoziemcom przebywającym w Polsce. Z badań tych wynika, iż cudzoziemcy bardzo negatywnie ocenili w kolejności: stan sanitarny (23% odpowiadających), wysokie koszty pobytu (22%), daleka i uciążliwa droga (21%), ogólnie niski standard oferowanych usług (19%), niedostateczna informacja o możliwościach i warunkach pobytu w Polsce (13%). Tak rozkładały się odpowiedzi w całej próbie. Odpowiedzi według krajów pochodzenia turystów przedstawiały się następująco:

- turyści z RFN najczęściej narzekają na stan sanitarny -
- 40% turystów wskazało na ten element, na kłopotliwą i uciążliwą drogę (29%) i znacznie rzadziej na wysokie koszty pobytu (10%)
- turystom ze Związku Radzieckiego najbardziej przeszkadza-
ją wysokie ceny w Polsce, zwłaszcza, że 37% turystów z ZSRR w badanej próbie wskazało na zakupy jako jeden z podstawowych celów przyjazdu. Dużo trudności sprawia im również organizacja wyjazdu do Polski.
- dla turystów z Czechosłowacji wysokie ceny w Polsce są główną przyczyną niezadowolenia,
- turyści z byłej NRD uskarżali się na brak informacji turystycznej o możliwościach przyjazdu i wypoczynku w Polsce,
- turyści z Jugosławii uznali że najbardziej negatywnym elementem związanym z wyprawą do Polski była daleka i uciążliwa podróż,

<1. K. Łopaciński, "Przyjazdy do Polski w oczach turystów zagranicznych" J. T. Warszawa 1990>

- turyści amerykańscy najbardziej narzekają na niski standard usług (30% odpowiedzi) i na zły stan sanitarny (46%)
- przyjeżdżający do Polski turyści ze Szwecji, uznali że podstawowymi niedogodnościami są trudności w organizacji wyjazdu do Polski i brak informacji o usługach w Polsce.

Turyści przebywający na Wybrzeżu najbardziej skrytykowali stan sanitarny (24,8%), kłopotliwą drogę (23,5%) oraz niski standard oferowanych usług (21,7%). Przebywający na Pojezierzu negatywnie ocenili stan sanitarny (29,1%), kłopotliwą drogę (29,0%) oraz niski standard usług (18,5%). Polska Centralna wiąże się turystom zagranicznym również ze słym stanem sanitarnym (24,8%), z daleką i kłopotliwą drogą (22,9%), z niskim standardem usług (20,8%) i wysokimi kosztami pobytu (20,4%). Przebywający w polskich górach i na Śląsku podnoszą znowu problem fatalnego stanu sanitarnego (odpowiednio 30,7% i 23,8%). Na Śląsku szczególnie uciążliwa jest droga (25,7%) oraz wysokie koszty pobytu (24,0%). W pasmie górzystym nisko oceniano standard usług (22,4%) oraz wysokie koszty pobytu (20,2%). Przytoczone tutaj dane potwierdzają to co zostało napisane na wstępie, że najgorzej w 1990 r. oceniane w Polsce były trzy rzeczy: stan sanitarny, kłopotliwa podróż i niski standard usług. W 1991 r. badania tego typu powtórzono i wykazały one, że to co najbardziej się nie podobało turystom zagranicznym, to ponownie wysokie koszty pobytu, podkreślali to przede wszystkim Czesi, Słowacy i Jugosłowianie. Co czwarty mieszkaniec Europy Zachodniej krytykował stan sanitarny, a uciążliwy dojazd był problemem szczególnie dla Bułgarów i Jugosłowian. Na brak dostatecznej informacji o możliwościach i warunkach pobytu narzekali głównie Węgrzy, Jugosłowianie i turyści z Zachodniej Europy. Przedstawione tutaj, krytycznie oceniane przez turystów elementy polskiej infrastruktury turystycznej, potwierdzają od lat funkcjonujące opinie. Od lat również polska turystyka nie może się z nimi uporać.

PODSUMOWANIE

W latach 1989-91 wielkość zagranicznego ruchu turystycznego uległa istotnym zmianom. Miały na to wpływ takie czynniki jak: zmiany polityczno-ekonomiczne dokonujące się w krajach Europy Wschodniej, przybierające niekiedy bardzo drastyczne formy (Związek Radziecki, Rumunia), z drugiej strony normalizująca się sytuacja ekonomiczna w Polsce, działające od stycznia 1990r. nowe prawo dewizowe i w 1991 r. podpisanie umowy o ruchu bezwizowym z 23 krajami na świecie. Posunięcia władz polskich takie jak zrównanie kursów walut bankowego i wolnorynkowego, wymienialność złotówki miały duże znaczenie dla przybyłych do Polski turystów zagranicznych.

W 1990 r. z krajów I obszaru płatniczego przyjechało do Polski 3-krotnie więcej turystów niż w 1980 r. i 2-krotnie więcej niż w 1989 r. Najwięcej turystów przybyło z byłej NRD, blisko 7-krotnie więcej niż w 1989 r., ze Związku Radzieckiego o 47% więcej. Zjawiskiem dominującym pozostałe był w 1990 r. 16-krotny wzrost przyjazdów z Rumunii. Można to określić jako eksodus obywateli rumuńskich do Polski i zjawisko dotąd nie notowane w historii przyjazdów do Polski.

Przyjazdy z krajów I obszaru płatniczego miały charakter głównie handlowy a przygraniczny ruch z byłą NRD zajmuje szczególne miejsce w statystyce takich przyjazdów. Przyjezdni z krajów Europy Wschodniej stanowią zdecydowaną większość w przyjazdach ogółem bo aż 85,7% i są to niezmiennie od lat obywatele byłej NRD, Związku Radzieckiego i Czecho-Słowacji.

Przyjazdy z II obszaru płatniczego w 1990 r. również uległy zwiększeniu, tyle tylko że o 41% i ich udział w przyjazdach ogółem wyniósł 14,3%. Struktura przyjazdów z krajów zachodnich również nie zmieniła się od lat. Wystąpiły pewne zmiany w liczbie przyjezdnych ale nie zachwiało to stabilnej od lat struktury. Największą grupę stanowili obywatele RFN i Berlina Zachodniego i w dalszym ciągu z niewielką tendencją malejącą turyści z krajów skandynawskich. Również Jugosławia

bardzo licznie reprezentowała II obszar płatniczy. Do tego stopnia, że Polska polityka celna musiała wprowadzić obstrzeżenia w stosunku do turystów z Jugosławii, którzy nagminnie wykupowali polskie towary.

Przyjazdy zagranicznych turystów do Polski miały charakter sezonowy, choć wskaźnik sezonowości w przypadku wszystkich krajów Europy Wschodniej obniżył się, uległa więc zmniejszeniu liczba przyjazdów uznanych za wakacyjne.

Największą popularnością wśród obcokrajowców cieszyła się Warszawa i całe województwo, które koncentruje 30% ogółu przyjazdów. Jest to efekt stołecznego charakteru, a także przyjmowania ponad 90% z ogólnej liczby przyjazdów drogą lotniczą. Drugie miejsce zajmuje Kraków i dalej województwa gdańskie, poznańskie, szczecińskie.

Wpływy dewizowe z zagranicznej turystyki przyjazdowej według MBP w 1989 r. wyniosły 175 mln USD a w 1990 r. - 266 mln. USD. W 1990 r. wpływy te wzrosły o 52% w stosunku do roku poprzedniego. Wpływy dewizowe z krajów Europy Wschodniej w 1990 r. we wpływach ORBISu 2-krotnie przewyższały te same w 1989 r. i stanowiły 3,8% we wpływach ogółem z turystyki zagranicznej. Największe wpływy ORBISU pochodziły ze skupu pieniędzy. W 1989 r. największy udział mieli turyści ze Związku Radzieckiego.

Wpływy z turystyki z krajów II obszaru płatniczego w 1990 r. w dolarach uległy zmniejszeniu o 26% ale wzrosły w złotych i stanowiły 42% ogólnych wpływów z zagranicznej turystyki przyjazdowej w 1990 r. Jest to wynik zmiany kursu dolara. Krajami które przyspożyły najwięcej wpływów ORBISowi są RFN i USA.

Turysta z Europy Wschodniej w oparciu o dane ORBIS przebywał średnio w 1990 r. 4 dni i wydawał 450 tys. zł a więc na dzień około 110 tys. zł. Natomiast turyści z II obszaru płatniczego przebywali w Polsce średnio 5 dni, za 1 dzień pobytu płacili 94 USD i za cały pobyt zapłacili średnio 470 USD (tj. ok. 4,5 mln zł). Wydatki turystów zachodnich są wysokie, gdyż oferta ORBISu jest bardzo droga.

Wskaźnikiem znaczenia turystyki zagranicznej dla gospodarki jest udział wpływów dewizowych z turystyki zagranicznej w dochodzie narodowym. W 1989 r. udział ten wyniósł 0,9% natomiast w 1990 r. wzrósł do 2,4%. Granica 1% udziału wpływów z turystyki zagranicznej w dochodzie narodowym uważana jest za granicę odczuwalności znaczenia turystyki zagranicznej dla gospodarki narodowej. W omawianym okresie wskaźnik ten osiągnął niespotykaną dotąd wielkość. Był on liczony w oparciu o statystykę bankową a więc nie obejmował wpływów pochodzących ze skupu waluty w kantorach, oraz nie obejmował całości wydatków ponoszonych przez turystów zagranicznych. Duża więc część obrotów jest nieuchwytna dla jakiegokolwiek rejestracji finansowej. Mimo to znaczenie turystyki zagranicznej dla gospodarki kraju bardzo istotnie wzrosło.

W latach 1989-90 dominującymi celami podróży turystów z krajów zachodnich, w sezonie turystycznym były cele turystyczne i prywatne a po sezonie służbowe i handlowe. W omawianym okresie wystąpiły wahania w ilościach przyjazdów w tak obranych celach w zależności od kraju pochodzenia. Szczególny wzrost przyjazdów w celach turystycznych i prywatnych miał miejsce z Francji i Stanów Zjednoczonych. Turysty z RFN, Szwecji, Holandii zwiększyli swój udział w przejazdach tranzytem oraz w celach handlowych i służbowych, choć nadal cel turystyczny był zdecydowanie dominujący (około 60-80%). W celach prywatnych i turystycznych przyjeżdżali również turyści z W. Brytanii i Włoch. W przeprowadzonych przez IT badaniach poświęconych celom i motywom przyjazdów turystów zagranicznych, kategorie celów zostały bardzo rozbudowane a szczególnie ogólnie nazwane, "cele turystyczne i prywatne". Po raz pierwszy badano cele przyjazdów turystów z I obszaru płatniczego. W wyniku badań okazało się, że najwięcej turystów przyjechało w odwiedziny do krewnych lub znajomych, mniej w celach wypoczynku i rozrywki, następnie w celach poznania kraju i jego kultury. Zdecydowanie niższym odsetkiem charakteryzowały się przyjazdy na zakupy, w interesach, sprawach służbowych i religijnych. W badaniach tych potwierdziło się, że czynnikiem

różnicującym cele przyjazdów do Polski jest kraj pochodzenia turysty. Okazało się, że w odwiedziny najczęściej przyjeżdżają turyści amerykańscy, potem francuscy i węgierscy. W przyjazdach wypoczynkowych dominują turyści z Węgier, Austrii, Jugosławii. W celu poznawczym, z Jugosławii i Francji, najrzadziej zaś z USA i krajów Europy Wschodniej. Na zakupy do Polski przyjeżdżają turyści z krajów sąsiadujących z Czecho-Słowacją, ZSRR i byłej NRD. Najczęściej w sprawach służbowych i interesach do Polski przyjeżdżali turyści ze Szwecji i Austrii. Najwięcej badanych turystów w omawianych celach odwiedziło Warszawę, Kraków, Gdańsk, Poznań, Szczecin, Wrocław, Katowice. Na takie rozmieszczenie ruchu przyjazdowego do Polski miały wpływ przyjazdy z RFN i Berlina Zachodniego, którzy stanowili największą grupę w badanej populacji, a także w ogólnej liczbie przyjeżdżających. Związki historyczne i etniczne z tymi miastami wywarły duży wpływ na rozkład przyjazdów z tego kraju.

Wzrastający ruch turystyczny wymaga rozbudowy całego zaplecza związanego z recepcją ruchu turystycznego, w tym przede wszystkim bazy noclegowej a głównie hotelowej, w której zatrzymuje się 75% ogółu korzystających z obiektów turystycznych. Korzystają z niej turyści zagraniczni z obu obszarów płatniczych ze znaczną przewagą obywateli krajów zachodnich. Z myślą o nich planuje się rozbudowę tej bazy noclegowej. Od lat miejsca noclegowe w hotelach stanowią niewielki procent (1990r. - 17,4%) ogółu miejsc w obiektach turystycznych. W okresie 1989-90 wzrosła liczba hoteli 4-gwiazdkowych o 16% i 3-gwiazdkowych o 10% i automatycznie wzrosła ilość miejsc hotelowych. Pomimo, że hotelarstwo jest dziedziną, która w Polsce rozwija się mimo ogólnej stagnacji, to jednak miejsc hotelowych posiadamy za mało. Z myślą o wysokim standardzie i wymaganiach klienta zachodniego rozpoczęto w latach 70-tych współpracę z wielkimi międzynarodowymi sieciami hotelowymi: Intercontinental, Holiday Inn, Accor, Marriott. Obecnie w 1991 r. toczy się 21 negocjacji na budowę hoteli z takimi łańcuchami jak Hayatt, Sheraton, Kempinsky, Pullman. Hotele te miałyby powstać w miastach o najwyższej koncentracji ruchu turystycznego tj.:

w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Szczecinie. Polskie hotelarstwo opiera się więc na współudziale kapitału polskiego i zagranicznego, według powszechnie stosowanych zasad umowy joint venture. Podstawowym źródłem finansowania są kredyty zagraniczne i wykonawstwo budowlane i wyposażenie. Przynależność do określonego łańcucha hotelowego jest gwarantem odpowiedniej jakości usług i jest to korzystne dla polskiego hotelarstwa. Oprócz budowy wysokostandardowych hoteli, ostatnio zwraca się również uwagę na rozbudwę hoteli o średnim standardzie, które zaspokajałyby potrzeby średniozamożnego turysty. Obecnie powstają małe, prywatne, hotele i jest to coraz bardziej powszechne zjawisko na polskim rynku, ale w wielu przypadkach nie spełniają wymagań odpowiedniego standardu. Potrzeba rozbudowy hoteli jest bardzo duża, zwłaszcza przy ciągle zwiększającym się ruchu turystycznym i prognozach jego dalszego wzrostu.

Obsługą zagranicznego ruchu turystycznego zajmują się polskie biura turystyczne. Lata 1989-91 to okres prywatyzacji, bardzo dużych zmian ilościowych i jakościowych zachodzących w strukturze polskich biur podróży. Przyjmują one różne formy własności i charakteryzują się różnorodnością organizacyjną. W omawianym okresie powstają liczne prywatne biura podróży, co jest wynikiem odstąpienia od potrzeby posiadania zezwoleń na prowadzenie turystyki zagranicznej. Obecnie szacuje się, że nowo powstałych prywatnych biur podróży jest w Polsce około 2,5 tys. i koncentrują swoją działalność w najliczniej odwiedzanych przez obcokrajowców województwach polskich. Przemianom własnościowym i strukturalnym ulegają duże biura podróży, między innymi PP ORBIS, od 1.1990 r. działający jako Spółka Skarbu Państwa. Pomimo licznych zmian, powstawania prywatnych biur podróży, turystyka przyjazdowa zwłaszcza z II obszaru płatniczego organizowana jest nadal przez ORBIS. Obsłużył on w 1990 r. 73% ogółu turystów zachodnich korzystających z usług wszystkich biur podróży. ORBIS bowiem posiada bazę noclegową i gastronomiczną o najwyższym standardzie. Małe nowopowstałe biura zajmują się głównie turystyką wyjazdową. Zagraniczna turystyka zorganizowana za pośrednictwem biur podróży skie-

rowana jest do 6 największych województw w Polsce i one praktycznie przyjmują całość tego ruchu (95% z II obszaru płatniczego).

Monopol OBBISU w zakresie organizacji zagranicznej turystyki przyjazdowej został częściowo przełamany, dzięki powstaniu innych biur podróży. Stracił on również wyłączność na prowadzenie działalności "rent a car", choć nadal jest jej największym dystrybutorem. Działalność wynajmu samochodów w omawianym okresie mocno się rozwinęła. Spotykamy się tutaj z podobnym jak w hotelarstwie mechanizmem, włączania Polski do międzynarodowych sieci zajmujących się działalnością "rent a car". Na terenie Polski działają 4 międzynarodowe sieci wynajmu samochodów. Oprócz tego powstają liczne polskie firmy, które jednak nie stanowią konkurencji dla firm międzynarodowych.

Innym monopolistą, który stanowił wyłączność na swoje usługi, a mianowicie przewodnickie jest PTTK. Większość przewodników związała się z innymi nowopowstałymi biurami lub potworzyła własne firmy.

W złożoności zjawiska jakim jest zagraniczna turystyka przyjazdowa istotną rolę odgrywa dostępność komunikacyjna. Ostatnie dwa lata niewiele zmieniły w tej dziedzinie, jest to okres zbyt krótki aby mogły zajść radykalne zmiany. Najlepiej przedstawiają się możliwości transportu drogowego. W komunikacji lotniczej pozytywne zmiany wprowadzi budowane obecnie nowe lotnisko międzynarodowe Okęcie 2, oraz podpisana umowa o zakupie nowych samolotów Boeing 737.

Polska Żegluga Bałtycka od 1988 r. nie zwiększyła ilości posiadanych promów a przy braku dalekomorskich statków pasażerskich nie można oczekiwać wzrostu ruchu tranzytowego z krajami skandynawskimi. Polskie Koleje Państwowe przez ostatnie dwa lata nie zmieniły zasadniczo ilości i jakości świadczonych usług turystycznych.

Obcokrajowcy krytycznie ustosunkowują się do polskich usług turystycznych. Najbardziej krytycznie oceniany jest stan sanitarny, wysokie koszty pobytu, daleką i uciążliwą drogę, niski standard usług, krytykują niedostateczną informację o możliwościach i warunkach pobytu w Polsce.

Dopóki te słabe strony w obsłudze zagranicznego ruchu przyjazdowego nie będą usuwane, to podpisane porozumienia o ruchu bezwizowym nie przyniosą oczekiwanych rezultatów.

LITERATURA

1. "Hotelarz" Miesięcznik Zrzeszenia Polskich hoteli turystycznych roczniki 1989-91
2. Kuszewska B., "Warunki rozwoju turystyki przyjazdowej", Instytut Turystyki
3. Kuszewska B., "Wydatki turystów z II obszaru płatniczego w Polsce w 1990 r." Instytut Turystyki 1990
4. Łopaciński K., "Przyjazdy do Polski w oczach turystów zagranicznych", Instytut Turystyki 1990 r.
5. Łopaciński K., "Wydatki turystów z II obszaru płatniczego w Polsce w 1989 r.", Instytut Turystyki 1990
6. Łopaciński K., Bartoszewicz W., "Infrastruktura turystyczna", Instytut Turystyki
7. Międzynarodowe Aktualności Turystyczne, PP ORBIS B MAT/90/12
8. Ministerstwo Bynku Wewnętrznego "Zagraniczny ruch turystyczny organizowany za pośrednictwem biur podróży w 1990 r."
9. Mały Rocznik Statystyczny 1991 GUS.
10. PP ORBIS "Analiza działalności przedsiębiorstwa w 1990 r."
11. PP ORBIS "Statystyka turystyki zagranicznej za lata 1988-1989"
12. Rocznik Statystyczny 1990 r. GUS,
13. Rocznik Statystyczny 1991, GUS.
14. "Światowid", Informacyjny Miesięcznik Turystyczny roczniki 1989-91
15. Tourism Policy And Industrial Tourism, OECD Paris 1990 r.
16. Turystyka zagraniczna I kwartał i I półrocze 1989 r. GUS
17. Turystyka i wypoczynek w 1989 i 1990 r. GUS
18. Tourism Development International Studium Podstaw Przemysłu Turystycznego w Polsce. Raport przygotowany dla Development COOPERATION DIVISION PERARTMENT OF FOREGIN AFF AIRS GOVERNMENT OF IRELAND w porozumieniu ze Wspólnotą Europejską, kwiecień 1991 r.

Spis tablic

- | | |
|-------------|--|
| Tablica 1. | Przyjazdy turystów zagranicznych do Polski w 1989-90 |
| Tablica 2. | Przyjeżdżający do Polski w pierwszym półroczu 1989-90 |
| Tablica 3. | Osobowy ruch graniczny według przejść granicznych w latach 1989-90 |
| Tablica 4. | Osobowy ruch graniczny według przejść granicznych w pierwszym półroczu 1989-91 |
| Tablica 5. | Przyjazdy turystów zagranicznych z I obszaru płatniczego w latach 1989-90 |
| Tablica 6. | Dynamika przyjazdów z I obszaru płatniczego w latach 1989-90 |
| Tablica 7. | Struktura przyjazdów z krajów Europy Wschodniej według krajów pochodzenia turysty |
| Tablica 8. | Przyjazdy turystów z krajów z Europy Wschodniej do Polski według miesięcy |
| Tablica 9. | Sezonowość ruchu przyjazdowego do Polski z krajów Europy Wschodniej w latach 1989-90 -
- udział turystów zagranicznych przyjeżdżających w III kwartale w liczbie przyjeżdżających ogółem w danym roku |
| Tablica 10. | Przyjazdy turystów z II obszaru płatniczego w 1989-90 oraz dynamika tych przyjazdów |
| Tablica 11. | Struktura przyjazdów z krajów II obszaru płatniczego według kraju pochodzenia turystów w 1989-90 r. |
| Tablica 12. | Przyjazdy turystów z krajów II obszaru płatniczego według miesięcy |
| Tablica 13. | Turystyka zorganizowana z krajów I obszaru płatniczego w latach 1989-90 (według krajów) |
| Tablica 14. | Struktura turystów z krajów I obszaru płatniczego obsługiwanych przez polskie biura podróży w latach 1989-90 według kraju pochodzenia |
| Tablica 15. | Turystyka zorganizowana z krajów II obszaru płatniczego w latach 1989-90 (według krajów) |

- Tablica 16. Struktura turystów z krajów II obszaru płatniczego obsługiwanych przez polskie biura podróży w latach 1989-90, według kraju pochodzenia
- Tablica 17. Przyjazdy turystów zagranicznych do Polski w 1990 r. organizowane za pośrednictwem biur podróży, według województw
- Tablica 18. Wpływy z zagranicznej turystyki przyjazdowej z krajów I obszaru płatniczego w latach 1989-90
- Tablica 19. Wydatki turystów z Europy Wschodniej w I półroczu 1991 r. według krajów w tys. zł
- Tablica 20. Wpływy z zagranicznej turystyki przyjazdowej z krajów II obszaru płatniczego w latach 1989-90
- Tablica 21. Średnia długość pobytu w Polsce turysty zagranicznego w latach 1989-90, według kraju pochodzenia turysty
- Tablica 22. Średnia wielkość wydatków na 1 dzień pobytu turysty zagranicznego w 1989-90, według kraju pochodzenia turysty.
- Tablica 23. Przyjazdy turystów z krajów II obszaru płatniczego do Polski według celów w I półroczu 1989
- Tablica 24. Przyjazdy turystów z krajów pozostałych do Polski według województw i celów w I półroczu 1989
- Tablica 25. Przyjazdy turystów zagranicznych do Polski z I obszaru płatniczego według celów - udział procentowy osób w całej próbie
- Tablica 26. Przyjazdy turystów zagranicznych do Polski według krajów pochodzenia i celów - udział procentowy osób
- Tablica 27. Liczba obiektów turystycznych i miejsc noclegowych w latach 1989-90.
- Tablica 28. Obiekty hotelowe w Polsce w latach 1989-90
- Tablica 29. Turysci zagraniczni w bazie noclegowej w Polsce w poszczególnych województwach w okresie X-IX 1990 r.
- Tablica 30. Turysci zagraniczni korzystający z bazy noclegowej w okresie X-IX 1990 r. oraz struktura korzystających z obiektów turystycznych

- Tablica 31. Udzielone noclegi turystom zagranicznym w okresie X-IX 1990 r. oraz struktura według rodzaju obiektu
- Tablica 32. Średnia długość pobytu turystów zagranicznych w obiektach turystycznych w 1990 r.
- Tablica 33. Stopień wykorzystania obiektów turystycznych w 1989-90 r.
- Tablica 34. Stopień wykorzystania hoteli w latach 1989-90
- Tablica 35. Stopień wykorzystania hoteli w wybranych województwach w latach 1989-90
- Tablica 36. Turysci zagraniczni obsłużeni przez niektóre biura podróży w 1990 r.
- Tablica 37. Struktura turystów zagranicznych na przejściach granicznych, według rodzajów przejść w 1990 r.
- Tablica 38. Buch turystów zagranicznych na przejściach granicznych w kierunku do Polski w latach 1989-90

Spis rysunków

- Rysunek 1. Przyjazdy do Polski w latach 1980-90
- Rysunek 2. Przyjazdy turystów zagranicznych do poszczególnych województw w Polsce X.1989-X.1990
- Rysunek 3. Przyjazdy do Polski ogółem w latach 1989-91 - według miesięcy
- Rysunek 4. Przyjazdy do Polski z krajów zachodnich w latach 1989-91 według miesięcy.
- Rysunek 5. Prywatne biura podróży w województwach w Polsce - maj 1991 r.

Aneks

Wykaz państw z którymi Polska zawarła porozumienia o zniesieniu obowiązku wizowego przy pobytach do 90 lub 30 dni

1. Andora - kwiecień 1991r (de jure decyzja Francji)
2. Argentyna - listopad 1990 r.
3. Austria - wrzesień 1991 r.
4. Belgia - kwiecień 1991 r.
5. Bułgaria - czerwiec 1965 r. (do 30 dni)
6. Czecho-Słowacja - maj 1991 r.
7. Dania - marzec 1991 r.
8. Finlandia - maj 1991 r.
9. Francja - kwiecień 1991 r.
10. Holandia - kwiecień 1991 r.
11. Hongkong - listopad 1991 r.
(jednorazowy wyjazd nie może przekroczyć 70 dni)
12. Jugosławia - sierpień 1963 r. (do 30 dni)
13. Kuba - styczeń 1979 r. (do 30 dni)
14. Luksemburg - kwiecień 1991 r.
15. Malta - maj 1991 r.
16. Monako - kwiecień 1991 r.
17. Mongolia - maj 1975 r. (do 30 dni)
18. Norwegia - kwiecień 1991 r.
19. RFN - kwiecień 1991 r.
20. Rumunia - czerwiec 1971 r. (do 30 dni)
21. San Marino - styczeń 1991 r.
22. Szwajcaria - wrzesień 1991 r.
23. Szwecja - czerwiec 1991 r.
24. USA - kwiecień 1991 r.
(wizy zniesiono jednostronnie dla obywateli USA)
25. Urugwaj - wrzesień 1991
26. Kostaryka - sierpień 1991 r. (dla obywateli RP)
27. Węgry - październik 1991 r.
28. Włochy - kwiecień 1991 r.
29. ZSRR - maj 1980 r. (do 30 dni)

Źródło: Dane zebrane w Ministerstwie Spraw Zagranicznych



LOT ORBIS

UNITY LINE polferries

Reisebüro
Darpol

Reisebüro DARPOL GmbH · Kaiser-Friedrich-Straße 19 · 10585 Berlin-Charlottenburg

Kaiser-Friedrich-Straße 19
10585 Berlin-Charlottenburg

☎ (0 30) 3 42 00 74

Tlx 3 06 327 darpo d

Fax (0 30) 3 42 24 72

Firma

Instytut Turystyki

Pan Dyr.drKrzysztof Lopacinski

ul.Merliniego 9 A

PL 02-511 Warszawa

23.09.97

dotyczy: "Turystyka przyjazdowa do Polski w latach 1989-90"

Szanowny Panie Dyrektorze,

we w/w opracowaniu Pani mgr Marioli Bogusz znaleźliśmy kilka błędów, na które chcielibyśmy zwrócić uwagę:

- 1.zjednoczenie Niemiec nastąpiło 3.10.1990, a nie jak podano na str.9 - 7.10.90(NRD powstała 7.10.49)
- 2.obywatele bylej NRD jeździli do Polski bez wiz(tylko na podstawie dowodu osobistego lub paszportu NRD) do 31.12.90, z wyłączeniem pierwszych dni października (3.10. do ca. 12.10.90), a nie do marca 1991 r.(od 1.01.91 r. zniesiono jednostronnie obowiązki wizowe dla obywateli EU)-patrz str.9 + 12
- 3.reforma walutowa w NRD miała miejsce 1.07.90, a nie w marcu 1990 r.(str.11)
- 4.wg naszych informacji nowe prawo dewizowe obowiązuje w Polsce od 1.01.90 r.(sprzeczne informacje na stronach 3 i 35).

Laczymy pozdrowienia.

Reisebüro DARPOL GmbH

Jacek P.Barelkowski