

Instytut Turystyki - Oddział w Krakowie

Przyturowski Bolesław

**Przewozy turystyczne w transporcie masowym
i motoryzacji indywidualnej**

Kraków 1986

Spis treści	str.
Wstęp	2
1. Potrzeby przewozowe ludności	8
2. Potrzeby przewozowe turystyki	13
3. Stan badań przewozów turystycznych w do- tychczasowej literaturze	23
4. Czynniki oddziałujące na wielkość prze- wozów turystycznych	35
a/ wielkość i struktura ruchu turystycznego	35
b/ wielkość potrzeb przewozowych turystów..	38
c/ rozmieszczenie rejonów turystyczno - wy- poczynkowych	39
d/ udział różnych gałęzi transportu w prze- wozach do najważniejszych rejonów tury- styczno - wypoczynkowych	41
e/ bezpośredność dojazdu do najważniejszych rejonów turystyczno - wypoczynkowych....	42
5. Przewozy turystyczne transportu masowego...	44
6. Przewozy turystyczne motoryzacji indywidual- nej	49
Podsumowanie	59
Zróżdła i wykaz literatury	60
Tabele	62
Załącznik nr 1	70

Wstęp

Zagadnienia obsługi ruchu turystycznego przez transport są często poruszane i omawiane w podręcznikach geografii trans-
portu, geografii turystyki, ekonomikach różnych gałęzi tran-
sportu w czasopismach zajmujących się problematyką transportu
i turystyki. Jednakże są to rozważania ogólne ograniczające się
do ukazania roli transportu w turystyce, potrzeby wyposażenia
rejonów turystycznych w odpowiednią infrastrukturę transportową
oraz niektórych aspektów związanych z zaspokajaniem potrzeb tran-
sportowych turystyki przez różne gałęzie transportu.¹ Natomiast
dotkliwie odczuwa się brak badań szczegółowych i kompleksowych
poszerzających wiedzę teoretyczną i praktyczną. Nam tu na myśli
przede wszystkim wiedzę użyteczną dla potrzeb praktyki, która
jest niezbędna dla właściwego sterowania ruchem turystycznym.

1. Przykładowo można przytoczyć : Mikulski M:
/Transport w obsłudze ruchu turystycznego, Kraków 1973/ przedsta-
wia rolę poszczególnych rodzajów transportu w obsłudze przewo-
zów turystycznych : T. Lijewski /Geografia transportu Polski,
Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1977/ charakteryzuje
przewozy turystyczne zwracając przy tym szczególną uwagę na różne
ich formy, zmienność czasową oraz dużą koncentrację przestrzen-
ną; A. Rostocki, S. Wieniawski /Prognoza rozwoju motoryzacji
indywidualnej w Polsce do 1990 roku i jej wpływ na turystykę
motorową, Ruch Turystyczny, cz. I, z. 3-4, Warszawa 1974 oraz
cz. II z. 1/42 Warszawa 1975/ zwracają uwagę na rozwój motory-
zacji w Polsce i jej wpływ na rozwój turystyki motorowej; J.
Drzemczewski, /Warunki i perspektywy rozwoju międzynarodowej
pasażerskiej żeglugi promowej w Polsce. Biuletyn Informacyjny.
Instytut Turystyki, z. 1/29, Warszawa 1976/ porusza sprawę
obsługi zagranicznego ruchu turystycznego przez żeglugę promową;
E. Teichman, /Biała flota w obsłudze ruchu turystycznego, Ruch Tu-
rystyczny z. 3/25, Warszawa 1976, M. Żylicz /Udział transportu
lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego, Międzynarodowy Rocznik
Transportu 1971, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, War-
szawa 1972/ omawia przewozy turystyczne transportu lotniczego.

Przykładowo chodzi tu o :

- zaspokojenie potrzeb przewozowych przez transport pod względem ilościowym jak i jakościowym,
- zaspokojenie potrzeb przewozowych turystyki zarówno w skali globalnej jak i poszczególnych rejonów turystycznych,
- ocenę udostępnienia najważniejszych rejonów turystyczno-wypoczynkowych oraz ośrodków wypoczynku świątecznego w pobliżu dużych aglomeracji miejskich oraz większych miast,
- ocenę zagospodarowania transportowego rejonów turystycznych dla potrzeb turystyki,
- wypracowanie właściwych metod badawczych niezbędnych dla rozwiązania wyżej wymienionych problemów badawczych. Przy obecnych niedostatkach statystyki ruchu i przewozów turystycznych oraz niedoskonałości istniejących metod badawczych, dokładne ich rozeznanie napotyka na poważne trudności.

Przedmiotem pracy jest szacunkowe określenie globalnych przewozów turystycznych w transporcie masowym i motoryzacji indywidualnej oraz wypracowania szacunkowych metod służących do określenia ich wielkości. Ponadto w opracowaniu przeanalizowano potrzeby przewozowe turystyki oraz rozmieszczenie przewozów turystycznych na terenie kraju.

Rozeznanie tych zagadnień ma dosyć istotne znaczenie w turystyce. Rzutuje bowiem na :

- należyte zaspokojenie potrzeb przewozowych związanych z turystyką,
- racjonalne wykorzystanie zasobów turystycznych w kraju,
- właściwe sterowanie ruchem turystycznym, idzie tu o odciążenie rejonów przeciążonych ruchem turystycznym, oraz aktywizację słabo wykorzystywanych pod tym względem,

- zwiększenie efektywności wypoczynku poprzez zachowanie właściwych relacji między czasem, oraz środkami finansowymi przeznaczonymi na przejazd a wykorzystywanymi efektywnie na wypoczynek.

Ze względu na żywiołowość i niekontrolowany charakter większości ruchu turystycznego oraz niedostatki w statystyce przewozów turystycznych, wielkości ich i rozmieszczenia przedstawiono na podstawie własnych obliczeń szacunkowych.

Punktem wyjścia dla ustalenia rozmiarów tych przewozów w transporcie masowym /publicznym, branżowym i własnym zakładów pracy/ była z jednej strony wielkość i struktura ruchu turystycznego, z drugiej zaś - wielkość potrzeb przewozowych niezbędnych dla pełnego pokrycia zapotrzebowania na usługi transportowe pojedynczego turysty uczestniczącego w ruchu pobytowym, wycieczkowym i wypoczynku świątecznym. Pod uwagę wzięto zarówno potrzeby związane z dojazdem z miejsca zamieszkania do pożądanego miejsca turystycznej - jak również potrzeby związane z pobytem lub zwiedzaniem w obrębie danego rejonu turystycznego.

Ważną rolę w szacunku wielkości przewozów turystycznych odgrywa nasilenie potrzeb przewozowych w różnych formach turystyki. Wielkość ich określono na podstawie rozeznania wynikającego z poprzednich własnych badań prowadzonych w Instytucie Turystyki. Pod uwagę wzięto m.in. peryferyjne położenie rejonów turystyczno - wypoczynkowych w stosunku do dużych aglomeracji miejskich i miast, udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach dotych rejonów, organizację połączeń bezpośrednich i pośrednich.

Spis treści	str.
Wstęp	2
1. Potrzeby przewozowe ludności	8
2. Potrzeby przewozowe turystyki	13
3. Stan badań przewozów turystycznych w do- tychczasowej literaturze	23
4. Czynniki oddziałujące na wielkość prze- wozów turystycznych	35
a/ wielkość i struktura ruchu turystycznego	35
b/ wielkość potrzeb przewozowych turystów..	38
c/ rozmieszczenie rejonów turystyczno - wy- poczynkowych	39
d/ udział różnych gałęzi transportu w prze- wozach do najważniejszych rejonów tury- styczno - wypoczynkowych	41
e/ bezpośredność dojazdu do najważniejszych rejonów turystyczno - wypoczynkowych....	42
5. Przewozy turystyczne transportu masowego...	44
6. Przewozy turystyczne motoryzacji indywidual- nej	49
Podsumowanie	59
Zróżdła i wykaz literatury	60
Tabele	62
Załącznik nr 1	70

Wstęp

Zagadnienia obsługi ruchu turystycznego przez transport są często poruszane i omawiane w podręcznikach geografii tran-
sportu, geografii turystyki, ekonomikach różnych gałęzi tran-
sportu w czasopismach zajmujących się problematyką transportu
i turystyki. Jednakże są to rozważania ogólne ograniczające się
do ukazania roli transportu w turystyce, potrzeby wyposażenia
rejonów turystycznych w odpowiednią infrastrukturę transportową
oraz niektórych aspektów związanych z zaspokajaniem potrzeb tran-
sportowych turystyki przez różne gałęzie transportu.¹ Natomiast
dotkliwie odczuwa się brak badań szczegółowych i kompleksowych
poszerzających wiedzę teoretyczną i praktyczną. Mam tu na myśli
przede wszystkim wiedzę użyteczną dla potrzeb praktyki, która
jest niezbędna dla właściwego sterowania ruchem turystycznym.

1. Przykładowo można przytoczyć : Mikulski M:
/Transport w obsłudze ruchu turystycznego, Kraków 1973/ przedsta-
wia rolę poszczególnych rodzajów transportu w obsłudze przewo-
zów turystycznych : T. Lijewski /Geografia transportu Polski,
Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1977/ charakteryzuje
przewozy turystyczne zwracając przy tym szczególną uwagę na różne
ich formy, zmienność czasową oraz dużą koncentrację przestrzen-
ną; A. Rostocki, S. Wieniawski /Prognoza rozwoju motoryzacji
indywidualnej w Polsce do 1990 roku i jej wpływ na turystykę
motorową, Ruch Turystyczny, cz. I, z. 3-4, Warszawa 1974 oraz
cz. II z. 1/42 Warszawa 1975/ zwracają uwagę na rozwój motory-
zacji w Polsce i jej wpływ na rozwój turystyki motorowej; J.
Drzemczowski, /Warunki i perspektywy rozwoju międzynarodowej
pasażerskiej żeglugi promowej w Polsce. Biuletyn Informacyjny.
Instytut Turystyki, z. 1/29, Warszawa 1976/ porusza sprawę
obsługi zagranicznego ruchu turystycznego przez żeglugę promową;
E. Teichman, /Biała flota w obsłudze ruchu turystycznego, Ruch Tu-
rystyczny z. 3/25, Warszawa 1976, M. Żylicz /Udział transportu
lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego, Międzynarodowy Rocznik
Transportu 1971, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, War-
szawa 1972/ omawia przewozy turystyczne transportu lotniczego.

Przykładowo chodzi tu o :

- zaspokojenie potrzeb przewozowych przez transport pod względem ilościowym jak i jakościowym,
- zaspokojenie potrzeb przewozowych turystyki zarówno w skali globalnej jak i poszczególnych rejonów turystycznych,
- ocenę udostępnienia najważniejszych rejonów turystyczno-wypoczynkowych oraz ośrodków wypoczynku świątecznego w pobliżu dużych aglomeracji miejskich oraz większych miast,
- ocenę zagospodarowania transportowego rejonów turystycznych dla potrzeb turystyki,
- wypracowanie właściwych metod badawczych niezbędnych dla rozwiązania wyżej wymienionych problemów badawczych. Przy obecnych niedostatkach statystyki ruchu i przewozów turystycznych oraz niedoskonałości istniejących metod badawczych, dokładne ich rozeznanie napotyka na poważne trudności.

Przedmiotem pracy jest szacunkowe określenie globalnych przewozów turystycznych w transporcie masowym i motoryzacji indywidualnej oraz wypracowania szacunkowych metod służących do określenia ich wielkości. Ponadto w opracowaniu przeanalizowano potrzeby przewozowe turystyki oraz rozmieszczenie przewozów turystycznych na terenie kraju.

Rozeznanie tych zagadnień ma dosyć istotne znaczenie w turystyce. Rzutuje bowiem na :

- należyte zaspokojenie potrzeb przewozowych związanych z turystyką,
- racjonalne wykorzystanie zasobów turystycznych w kraju,
- właściwe sterowanie ruchem turystycznym, idzie tu o odciążenie rejonów przeciążonych ruchem turystycznym, oraz aktywizację słabo wykorzystywanych pod tym względem,

- zwiększenie efektywności wypoczynku poprzez zachowanie właściwych relacji między czasem, oraz środkami finansowymi przeznaczonymi na przejazd a wykorzystywanymi efektywnie na wypoczynek.

Ze względu na żywiołowość i niekontrolowany charakter większości ruchu turystycznego oraz niedostatki w statystyce przewozów turystycznych, wielkości ich i rozmieszczenia przedstawiono na podstawie własnych obliczeń szacunkowych.

Punktem wyjścia dla ustalenia rozmiarów tych przewozów w transporcie masowym /publicznym, branżowym i własnym zakładów pracy/ była z jednej strony wielkość i struktura ruchu turystycznego, z drugiej zaś - wielkość potrzeb przewozowych niezbędnych dla pełnego pokrycia zapotrzebowania na usługi transportowe pojedynczego turysty uczestniczącego w ruchu pobytowym, wycieczkowym i wypoczynku świątecznym. Pod uwagę wzięto zarówno potrzeby związane z dojazdem z miejsca zamieszkania do pożądanego miejsca turystycznej - jak również potrzeby związane z pobytem lub zwiedzaniem w obrębie danego rejonu turystycznego.

Ważną rolę w szacunku wielkości przewozów turystycznych odgrywa nasilenie potrzeb przewozowych w różnych formach turystyki. Wielkość ich określono na podstawie rozeznania wynikającego z poprzednich własnych badań prowadzonych w Instytucie Turystyki. Pod uwagę wzięto m.in. peryferyjne położenie rejonów turystyczno - wypoczynkowych w stosunku do dużych aglomeracji miejskich i miast, udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach dotych rejonów, organizację połączeń bezpośrednich i pośrednich.

Pomimo przyjęcia w badaniach bardziej doskonałych metod szacunku określania przewozów turystycznych w transporcie masowym i motoryzacji indywidualnej należy je traktować jako wstępne i sondażowe a wyniki badań jako orientacyjne. Spowodowane jest to m.in.:

- brakiem pełnej statystyki ruchu turystycznego /obecna sprawozdawczość GUS obejmuje jedynie ruchu pobytowy i wycieczkowy w rejestrowanej bazie noclegowej/,
- niedostateczną znajomością wykorzystania samochodów osobowych dla przejazdów turystycznych,
- słabym rozeznaniem ilościowych potrzeb przewozowych turystów uprawiających różne formy turystyki,
- zbyt dużą pracochłonnością badań dotyczących przewozów przy niewielkim czasie przeznaczonym na rozpatrzenie tego problemu.

Przedstawione wyżej problemy wymagają dalszych badań szczegółowych. Prezentowane opracowanie jest jedną z pierwszych prób rozpatrzenia potrzeb przewozowych turystyki i wyznaczania globalnych przewozów turystycznych związanych z ruchem turystycznym w naszym kraju. Mimo pewnych niedociągnięć wydaje się, że poszerza ona znacznie zarówno wiedzę teoretyczną jak i praktyczną na ten temat. Wartość teoretyczna opracowania polega na rozeznaniu specyfiki i wielkości potrzeb przewozowych turystyki. Rozpatrzeniu czynników wywierających istotny wpływ zarówno na wielkość potrzeb jak i przewozów turystycznych, oraz opracowaniu metod szacunkowych dla obliczeń przewozów turystycznych w transporcie masowym i motoryzacji indywidualnej. Wartość praktyczna polega przede wszystkim na ustaleniu rozmiarów przewozów turystycznych oraz przestrzennego rozmieszczenia ich na terenie kraju.

Znajomość których może być użyteczna dla usprawnienia przewozów turystycznych, i należytego sterowania ruchem turystycznym. Opracowanie składa się z 7 rozdziałów

Rozdział pierwszy i drugi poświęcono omówieniu potrzeb przewozowych ludności ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb transportowych turystyki. Podjęto też próbę sklasyfikowania tych ostatnich.

Rozdział trzeci omawia trudności i bariery w prowadzeniu badań przewozów turystycznych. Przedstawia w sposób ogólny również dotychczasowy dorobek w tej dziedzinie, a zwłaszcza dotychczasowe próby szacowania wielkości przewozów turystycznych w transporcie kolejowym i motoryzacji indywidualnej.

Rozdział czwarty charakteryzuje czynniki wpływające na wielkość przewozów turystycznych i precyzuje założenia szacunku przewozów turystycznych w transporcie publicznym i motoryzacji indywidualnej. Spośród czynników wiele miejsca poświęcono wielkości i strukturze ruchu turystycznego, zapotrzebowaniu pojedynczych turystów na usługi przewozowe, rozmieszczeniu najważniejszych rejonów turystycznych w kraju, udziałowi różnych gałęzi transportu w obsłudze przewozów turystycznych do najważniejszych rejonów oraz bezpośredniości dojazdu.

Rozdziały 5 i 6 poświęcone są przewozom turystycznym odbywanym przy pomocy własnych samochodów osobowych oraz w transporcie. Ukazano ich wielkość i rozmieszczenie.

W części wstępnej przedstawiono problem przewozów turystycznych a w końcowej wnioski. W załączniku zawarto tabele dotyczące wielkości ruchu turystycznego oraz przewozów turystycznych. Ponadto w załączniku nr 1. przedstawiono zasady

szacunku ruchu nierejestrowanego ruchu turystycznego, który był podstawą do obliczeń szacunkowych przewozów, ale sam problem ruchu turystycznego nie wchodził w zakres prezentowanego opracowania.

1. Potrzeby przewozowe ludności

W najszerszym znaczeniu transport określa się jako działalność mająca na celu przemieszczanie osób i towarów w określonej przestrzeni i czasie. W teorii ekonomii traktuje się go jako element produkcji i konsumpcji, a także ogniwo wiążące te dwie sfery w jedną całość.¹

W sferze produkcji stanowi on integralną część procesu produkcyjnego. Jest on niezbędny we wszystkich fazach procesu produkcyjnego. We wstępnej fazie głównym jego zadaniem jest dostarczenie surowców, półproduktów, prefabrykatów, maszyn, urządzeń oraz siły roboczej. W trakcie procesu zajmuje się przemieszczaniem produktów wewnątrz zakładu od jednego do drugiego stanowiska pracy. I wreszcie w końcowej fazie zadaniem jego jest dostarczenie finalnego produktu do odbiorcy.

W sferze konsumpcji transport zaspakaja wszelkie potrzeby ludzkie związane z potrzebami pierwotnymi jak i wyższego rzędu. Różnorodny charakter tych potrzeb nakłada na transport konieczność dostosowania ich podaży do zróżnicowanych wymogów poszczególnych użytkowników. Wiadomo bowiem, że zapotrzebowanie na usługi przewozowe zgłasza setki tysięcy przedsiębiorstw, fabryk, instytucji, organizacji społecznych oraz miliony pojedynczych obywateli. Każda z tych jednostek fizycznych i prawnych ma określone potrzeby występujące z różnym nasileniem oraz zróżnicowanymi wymogami odnośnie jakości, ilości, przestrzeni, czasu oraz sposobu przewozów. Nie ograniczają się one do wewnętrznych potrzeb krajowych, ale sięgają poza granice państwa w związku z kontaktami gospodarczymi, handlowymi, kulturalnymi i turystycznymi kraju.

1. Berezowski S.: Zarys Geografii komunikacji, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1976

Niezaspokojenie tych potrzeb budzi niezadowolenie ludności, oraz komplikuje działalność produkcyjną. Specyfiką usług transportowych jest równoczesność ich wytwarzania i użytkowania. W związku z tym transport nie może produkować usług przewozowych na skład oraz ich gromadzić. Powoduje to poważne utrudnienia w pracy transportu. Wszystkie potrzeby przewozowe muszą być zaspokojone w określonym czasie i na określonych relacjach przestrzennych. Nie spełnienie tych warunków prowadzi do wygasania potrzeb przewozowych. Szczególnie odnosi się to do potrzeb obligatoryjnych zarówno w produkcji jak i przejazdach ludności jak np. dowóz surowców do fabryk, pracowników do pracy, czy uczniów do szkoły.

Z uwagi na charakter pracy ograniczę się do potrzeb przewozowych ludności ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb przewozowych turystyki. Ogólnie rzecz biorąc przez potrzebę rozumiemy świadomość braku czegoś z dążeniem do jego usunięcia.¹ Potrzeby ludzkie można kwalifikować pod różnym kątem widzenia. Najczęściej spotyka się podział na potrzeby pierwotne /naturalne, biologiczne/ oraz wyższego rzędu. Do tych pierwszych zalicza się elementarne potrzeby ludzkie związane z utrzymaniem życia - żywność, ubranie, mieszkanie. Do drugich zaś - potrzeby kulturalne, twórczego uczestnictwa w życiu gospodarczym, społecznym, politycznym, turystyce itp. Zakres i ilość potrzeb jest zmienny w czasie, zależny od stosunków społeczno - ekonomicznych, poziomu intelektualnego i zamożności danej jednostki. Dla zaspokojenia tych różnorodnych potrzeb ludzkich często konieczne jest korzystanie z usług transportowych różnych gałęzi transportu.

1. Dorkacki S.: Ekonomia Polityczna. Wyższa Szkoła Wychowania w Krakowie, Kraków 1975.

Do głównych przyczyn powstawania potrzeb przewozowych M. Małek zalicza:¹

- przestrzenne rozmieszczenie zasobów naturalnych,
- przestrzenne rozmieszczenie dóbr kulturalnych, tj. nadbudowy społecznej /kulturowej, naukowej, administracyjnej/ oraz intensywność jej wykorzystywania,
- zróżnicowanie rozmieszczenia sił wytwórczych, tj. siły roboczej i narzędzi produkcji oraz ich zaangażowanie w procesach produkcyjnych,
- podział pracy, rozwój produkcji oraz specyfika produkcji.

Dwie pierwsze z wymienionych przyczyn są źródłem powstawania potrzeb przewozowych ludności, a następne potrzeb przewozowych związanych z produkcją.

W bogatej literaturze fachowej najpełniejszą klasyfikację potrzeb przewozowych ludności podają M. Madeyski E. Lissowska, W. Morawski ? Wyróżniają oni cztery grupy potrzeb przewozowych: obligatoryjne, względnie obligatoryjne, incydentalne oraz fakultatywne. Dwie pierwsze grupy mają charakter potrzeb systematycznych, pozostałe zaś występują niesystematycznie.

1. Potrzeby przewozowe występujące systematycznie:

- a/ bezwzględnie obligatoryjne powodujące konieczność codziennych przejazdów w dniach pracy i zajęć, w ściśle określonych godzinach i na tych samych relacjach, do których zalicza się:
 - przejazdy pracownicze
 - przejazdy do szkół
- b/ względnie obligatoryjne wymagające stałych przejazdów, lecz nie koniecznie codziennie, a podejmowanych w godzi-

1. Małek M.: Ekonomia Transportu, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1977.

nach dowolnych i nie na stałych relacjach, do których należy zaliczyć :

- przejazdy związane z wykonywaniem zawodu, lecz nie podlegające godzinowej dyscyplinie pracy,
- przejazdy służbowe związane z określonym stanowiskiem pracy lub pełnioną funkcją /ale bez przejazdów stanowiących istotę zawodu, jak np. służby ruchu w transporcie/,
- przejazdy związane z zaopatrywaniem się ludności w artykuły spożywcze i przemysłowe.

2. Potrzeby transportowe występujące niesystematycznie :

a/ incydentalne związane z :

- ochroną zdrowia i lecznictwa,
- załatwianiem różnych spraw urzędowych,
- indywidualnie prowadzonymi badaniami,

b/ fakultatywne związane z :

- turystyką i wypoczynkiem,
- zaspakajaniem potrzeb kulturowych,
- utrzymywaniem kontaktów rodzinno - towarzyskich.

Oprócz przytoczonej wyżej klasyfikacji potrzeb przewożonych ludności, w literaturze z dziedziny transportu spotyka się wiele innych. Biorą one pod uwagę następujące kryteria :

- podstawowe przyczyny ich powstawania,
- klasyfikację działów gospodarki narodowej,
- społeczny podział pracy,
- zasięg przestrzenny przejazdów
- bezpośredność przejazdu, itp.

W świetle przytoczonej klasyfikacji transport traktuje potrzeby turystyki jako drugorzędne, co nie jest w pełni uzasadnione, ponieważ turystyka jest jednym z najważniejszych czynników regeneracji sił fizycznych i psychicznych zużytych w toku pracy. Zatem należałoby je częściowo zaliczyć do potrzeb pierwotnych związanych z utrzymaniem życia, które powinny być zaspakajane w pierwszym rzędzie. Tymczasem transport publiczny priorytet daje przewozom do pracy i szkoły, które należą do potrzeb drugorzędnych.

Widzimy zatem, że hierarchia w zaspokajaniu potrzeb ludzkich nie pokrywa z priorytetami w transporcie. Stąd należy wnosić, że jest ona rzeczą względną, subiektywną i zmienną w czasie. Priorytety w życiu społecznym i gospodarczym często ulegają zmianom. W tej sytuacji należy dążyć, aby wszelkie potrzeby ludzkie w tym również transportowe były zaspakajane w pełni niezależnie od ich charakteru.

3. Potrzeby przewozowe turystyki

Turystyka jest jednym z głównych źródeł powstawania potrzeb przewozowych. Potrzeby te najczęściej kojarzą się z obsługą ruchu turystycznego. Tymczasem zakres ich jest o wiele szerszy. Obejmuje on swoim zasięgiem wszelkie potrzeby transportowe związane z funkcjonowaniem bazy turystycznej i częściowo paraturystycznej, jak np. : obiekty noclegowe, żywieniowe, kulturalne, urządzenia rekreacyjno - sportowe, biura podróży, urzędy, niektóre szkoły oraz placówki naukowo-badawcze pracujące na rzecz turystyki. W tak szerokim ujęciu w rachubę wchodzi zarówno przewozy pasażerskie jak i towarowe. Wśród tej ostatniej grupy można wyróżnić przejazdy do pracy i szkół jak również związane ściśle z ruchem turystycznym.

Z punktu widzenia problematyki pracy nas głównie interesują potrzeby związane z ruchem turystycznym. Wiadomo bowiem, że turystyka składa się z dwóch fa : dynamicznej - jakim jest dojazd i powrót z miejsca zamieszkania do miejsca pobytu oraz statycznej - jakim jest pobyt w danym rejonie turystycznym.

Zjawisko to rozwinęło się na wielką skalę w ostatnim stuleciu. Siłą napędową jego były procesy demograficzne, społeczne i gospodarcze, a wśród czynników wywierających decydujący wpływ na rozwój turystyki powszechnie wymienia się : skracanie czasu pracy, wzrost intensywności pracy, wydłużenie się przeciętnego okresu trwania życia, podniesienia poziomu wykształcenia, wzrost zamożności oraz uciążliwość życia w dużych aglomeracjach miejskich. Dlatego turystyka obecnie spełnia ważne funkcje społeczne, polityczne i gospodarcze.¹

1. Gaworecki W.: *Ekonomia i organizacja turystyki*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1978.

Wielkość i struktura ruchu turystycznego wywierające przemożny wpływ na wielkość potrzeb przewozowych wywierają motywy uprawiania turystyki. Są one bardzo zróżnicowane. Dla ich przedstawienia posłużę się klasyfikacją A. Kłoskowskiej, która wyróżnia wiele motywów o charakterze biologicznym, psychicznym i kulturowym.¹

1. Do potrzeb biologicznych mogących być zaspokojonych przez turystykę autorka zalicza :
 - potrzebę regeneracji sił w dobrych warunkach klimatycznych wywołaną złymi warunkami klimatycznymi w miejscu przebywania,
 - potrzebę przebywania w świetle słonecznym wywołaną zmęczeniem wrażeniami wizualnymi i złymi warunkami oświetlenia słonecznego lub sztucznego,
 - potrzebę ciszy wywołaną hałasem i zaburzeniami w układzie nerwowym /wraz z wiekiem urasta wrażliwość na hałas/,
 - potrzebę wypoczynku fizycznego i aktywizacji ruchowej,
 - potrzebę kontaktu z zielenią, przyrodą wywołaną degeneracją biotypu miejskiego i kurczeniem się terenów zielonych,
 - potrzebę zmiany środowiska miejskiego na przyrodnicze optymalne dla regeneracji sił,
 - potrzebę zharmonizowania się z rytmem biologicznym przyrody.
2. Z motywów psychicznych uprawiania turystyki autorka wymienia:
 - potrzebę ograniczania kontaktów towarzyskich i wypoczynku w ciszy wywołaną zmęczeniem nadmierną ilością kontaktów międzyludzkich oraz kontrolą społeczną,

1. Kłoskowska A.: *Wartości, aspiracje i potrzeby małej społeczności miejskiej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1970.

- potrzebę zmiany środowiska przestrzennego i społecznego /chęć oderwania się od dotychczasowych stosunków społecznych, wyrwania się z kręgu kulturowego, obyczajowego i zależności,
- potrzebę odprężenia psychicznego,
- potrzebę nawiązania i kultywowania nowego typu stosunków i sytuacji społecznych,
- potrzebę stworzenia sytuacji, która działa jako antidotum na ciągłe podporządkowanie się interesom pracy, rodziny, organizacji społecznej,
- potrzebę akceptacji i afirmacji.

3. Z motywów kulturowych turystyka stwarza możliwość realizacji:

- potrzeby poczucia piękna, doznań estetycznych /piękno przyrody, zabytków folkloru, imprez artystyczno - kulturalnych/,
- potrzeby poznania miejsc znanych z literatury, historii, filmu i telewizji,
- potrzeby przeżycia przyrody, doznania nowych wrażeń i zmian,
- potrzeby naśladownictwa /turystyka jako uleganie modzie, snobizmowi, poddawanie się wymogom środowiska społecznego/,
- potrzeby zabawy i rozrywki,
- potrzeby zdobycia nowego doświadczenia społecznego, poprzez poznanie nowych ludzi, ich problemów, nowych instytucji, innych ustrojów społecznych oraz życia innych społeczeństw,
- potrzeby twórczego działania i jej sublimacja w najszerszym zakresie,

- potrzeby wolnej działalności zawodowej /przedłużenie działalności zawodowej na czas wolny/ ale nie związanej z pracą zarobkową i zawodową,
- potrzeby kontaktu społecznego.

Ruch turystyczny w sensie socjologicznym - jest wynikiem odczuwalnej zmiany w stosunku do codziennego trybu życia w danym środowisku. Jest także ważnym środkiem terapeutycznym i kompensacyjnym wobec uciążliwego życia w zurbanizowanym świecie. Wiąże się z potrzebą poznania czegoś nowego oraz przeżycia piękna. Nic więc dziwnego, że ludność z wielkich miast dąży do kontaktu z przyrodą, ciszą, czystym powietrzem, zielenią oraz słońcem w celu psychicznego odprężenia po pracy, różnych kłopotach, rygorach i ograniczeniach. Natomiast ludność zamieszkała w małych miasteczkach i wsiach mająca bardziej uregulowany i spokojny tryb życia dąży do poznania ośrodków przemysłowych i dużych miast z ich placówkami kulturalnymi, handlowymi, rozrywkowymi oraz dużą ruchliwością.

Największą aktywność turystyczną wykazuje młodzież. Nasilenie jej maleje w miarę wkaraczania w fazę życia rodzinnego. Założenie rodziny, konieczność stworzenia bazy materialnej dla jej egzystencji, wychowanie dzieci - poważnie ją ograniczają, ale po osiągnięciu stabilizacji aktywność ta znowu wzrasta. Natomiast wśród ludzi starszych można wyróżnić dwie grupy. Jedna z nich jest mało ruchliwa na skutek przebytych chorób, wyczerpania sił fizycznych oraz zamykania do spokoju, chociaż chętnie korzysta z turystyki wypoczynkowej i leczniczej. Druga zaś - której zdrowie i środki materialne dopisują, odznacza się dużą aktywnością turystyczną pragnąc czas wolny poświęcić na zwiedzanie własnego i obcych krajów.

W dotychczasowej literaturze nie zajmowano się klasyfikacją potrzeb przewozowych turystyki. Dla jej przeprowadzenia można wykorzystać kryteria stosowane w klasyfikacji innych potrzeb przewozowych ludności, jak np. zasięg przestrzenny przejazdu, bezpośredniość przejazdu, regularność przejazdu, środek transportu wykorzystywany dla przejazdu. Nie mniej jednak wydaje się, że kryteria te powinny się bardziej wiązać ze specyfiką i istotą ruchu turystycznego. Do takich zaliczam: formę ruchu turystycznego, funkcję przejazdu, środki transportu wykorzystywane dla przejazdu.

Według form ruchu turystycznego potrzeby przewozowe turystyki można podzielić na związane z:

1. ruchem pobytowym,
2. ruchem wycieczkowym,
3. wypoczynkiem świątecznym
4. turystyką kwalifikowaną.

Potrzeby przewozowe każdej z wymienionych form turystyki charakteryzują się nieco innymi wymaganiami. Ze wszystkich form ruchu turystycznego potrzeby turystów uczestniczących w ruchu pobytowym odznaczają się największym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe oraz małą częstotliwością ich występowania. Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wiąże się z długością pobytu, peryferyjną lokalizacją najważniejszych rejonów turystycznych w stosunku do reszty kraju oraz organizacją połączeń transportowych.¹ Oprócz dojazdu z miejsca zamieszkania do danego rejonu turystycznego, dłuższy pobyt stwarza okazję do zapoznania się z jego historią, zabytkami, folklorem, osobliwościami przyrody itp. co zwiększa dodatkowe

zapotrzebowanie na usługi przewozowe. Szacuje się, że dla pełnego pokrycia potrzeb pojedynczego turysty przebywającego na wczasach konieczne jest od kilku do kilkunastu przejazdów.

Drugą cechą jest mała częstotliwość uczestniczenia w tej formie ludności z uwagi na koszty. Przeciętny mieszkaniec naszego kraju obecnie uczestniczy 1 raz na 5 lat. Przejazdy związane z ruchem pobytowym z reguły odbywają się na długich trasach. Przewozy na tych trasach - zgodnie z podziałem zadań przewozowych w naszym systemie transportowym - zaspakaja głównie transport kolejowy. Ze względu na ograniczenia w sieci kolejowej i taborze kolei nie zapewnia dostatecznej bezpośredniości przejazdu. Bezpośrednie połączenia najczęściej wiążą duże aglomeracje z niektórymi miejscowościami docelowymi i rozrządowymi w ruchu turystycznym. Większość mniejszych miejscowości turystycznych takich możliwości nie posiada, zmusza to turystów do korzystania z transportu autobusowego jako środka dowozowego i odwozowego do dalekobieżnych połączeń kolejowych zarówno na terenie rejonów turystycznych jak i całego kraju.

Udział motoryzacji indywidualnej oraz transportu lotniczego w obsłudze ruchu pobytowego jest niewielki. Transport lotniczy posiada zbyt mały potencjał przewozowy, a lotniska położone są z dala od najważniejszych rejonów turystycznych z wyjątkiem rejonów nadmorskich. Natomiast samochody osobowe, nie są zbyt często wykorzystywane do przejazdów na długie trasy, z uwagi na duże koszty, limity paliwowe, uciążliwość prowadzenia samochodu na dłuższych trasach szczególnie dla osób starszych i mało wprawnych /złe warunki atmosferyczne i drogowe/.

1. Prażanowski B.: Dostępność komunikacyjna wybranych rejonów turystycznych w Polsce, Akademia Wychowania Fizycznego, Kraków 1979.

Ponadto należy wspomnieć o słabym przygotowaniu terenów turystycznych dla należytej obsługi ruchu motorowego.

Globalnie rozmiary potrzeb przewozowych ruchu wycieczkowego są znacznie większe niż pobyтового. Ruch wycieczkowy charakteryzuje się większym nasileniem. Przeciętne uczestnictwo ludności kraju wynosi 2 razy w ciągu trzech lat. Zapotrzebowanie na usługi transportowe turystów uprawiających tę formę są zróżnicowane. Wielkość jego zależy od czasu trwania wycieczki i długości trasy. Przy wycieczkach dłuższych odbywanych na większych trasach jest ono zbliżone do wielkości potrzeb ruchu pobyтового. Przy wycieczkach krótkich i na nie wielkich odległościach zbliżone do wypoczynku świątecznego.

Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu wycieczkowego jest bardziej wyrównany. Oprócz transportu kolejowego i autobusowego zaznacza się większy udział motoryzacji indywidualnej w zaspakajaniu potrzeb przewozowych. Podobnie jak w ruchu pobytowym, w ruchu wycieczkowym oprócz dojazdu do rejonu turystycznego czy centrum krajoznawczego występuje duże zapotrzebowanie na dodatkowe przejazdy związane ze zwiedzaniem obiektów znajdujących się w pobliżu trasy. Warunki dojazdu do najważniejszych centrów krajoznawczych, którymi zazwyczaj są duże miasta są bardziej dogodne niż w ruchu pobytowym.

Potrzeby przewozowe wypoczynku świątecznego są małe pod względem ilości. Ograniczają się one w zasadzie do dojazdu i powrotu z miejsca zamieszkania do ośrodka wypoczynku świątecznego jednym lub dwoma środkami lokomocji. Jednakże częstotliwość ich występowania jest znacznie wyższa niż w poprzednich dwóch formach ruchu turystycznego. Przeciętnie mieszkaniec naszego kraju uczestniczy w tej formie niecałe dwa razy w ciągu

roku. Przejazdy odbywają się zazwyczaj na krótkich trasach. Duży udział w zaspakajaniu potrzeb przewozowych obok transportu kolejowego i autobusowego ma motoryzacja indywidualna.

Potrzeby przewozowe turystyki kwalifikowanej są najbardziej zróżnicowane pod względem wymagań ze wszystkich form ruchu turystycznego. Turystyka kwalifikowana wymaga specjalnego przygotowania pod względem kondycji fizycznej i posługiwania się sprzętem turystycznym. Dla jej uprawiania wytyczona została sieć szlaków: pieszych, nizinnych i górskich, narciarskich, wodnych, kolarskich i motorowych. Część osób biorących udział w turystyce kwalifikowanej zrzeszona jest w klubach, które prowadzą działalność szkoleniową oraz organizują wiele imprez. Ponadto turystyka kwalifikowana posiada szeroko rozbudowany i wielostopniowy system odznak turystycznych.

Jak już wspomniano potrzeby przewozowe tej grupy są znacznie większe niż pozostałych. W rachubę wchodzi nie tylko kwestia dojazdu do pożądaných szlaków turystycznych, ale także ich zagospodarowanie pod względem turystycznym. W turystyce pieszej, nizinnej chodzi o wytyczenie szlaków oraz ich oznakowanie. W turystyce górskiej o wyznaczenie szlaków, budowę nartostrad, wyciągów, kolejek linowych. W turystyce wodnej wytyczanie i oznakowanie szlaków wodnych, budowę przystani i stanic wodnych. W turystyce kolarskiej wyznaczenie szlaków kolarskich. W turystyce motorowej wyznaczenie szlaków motorowych specjalne oznakowanie dróg dla celów turystycznych, oraz ich zagospodarowanie dla obsługi pojazdów mechanicznych.

Chodzi tu o stacje paliw, stacje obsługi pojazdów mechanicznych miejsca postojowe, parkingi itp. Biorąc pod uwagę wielkość ruchu turystycznego związanego z turystyką kwalifikowaną nasilenie potrzeb przewozowych nie jest zbyt duże.

Praca transportu polega głównie na przemieszczaniu ludzi lub towarów oraz pokonywaniu odległości /przestrzeni/. Przejazd jest tu środkiem do osiągnięcia jakiegoś celu. Cele te mogą być różne : dojazd do pracy, dojazd do szkoły, dojazd do pożądanego rejonu turystycznego, dostarczenie surowców do fabryki, dowóz produktów i artykułów do sklepów itp. W takim sensie transport pełni funkcje typowo transportowe. Jest to funkcja dominująca dla transportu. Jednakże turystyka jest jedną z nielicznych dziedzin dla której transport może spełniać dodatkowe inne funkcje : rekreacyjne, wypoczynkowe a nawet lecznicze.

Biorąc pod uwagę funkcję jaką spełnia transport wobec turysty możemy wyróżnić trzy rodzaje potrzeb turystycznych :

1. transportowe,
2. rozrywkową - rekreacyjne,
3. krajoznawczo - wypoczynkowe,
4. wypoczynkowe - lecznicze.

Potrzeby transportowe /komunikacyjne/ występują wówczas kiedy środek transportu jest wykorzystywany jedynie w celu dojazdu do określonej miejscowości.

Potrzeby rekreacyjne - rozrywkowe występują wówczas, kiedy funkcje transportowe wyraźnie są zdominowane przez funkcje rekreacyjne lub rozrywkowe. Przejazdy te nie mają charakteru transportowego, nie chodzi tu o dojazd do jakiegoś miejsca, a jedynie przyjemne spędzenie czasu w niecodziennych warunkach

oraz odmiennym otoczeniu. Do przejazdów takich można zaliczyć przejazdki statkami żeglugi śródlądowej, kolejkami linowymi, wyciągami, statkami żeglugi przybrzeżnej i wodorobotami po portach oraz w głąb morza.

Potrzeby krajoznawczo-wypoczynkowe rodzą się wówczas, kiedy środek transportu obok funkcji komunikacyjnej spełnia dodatkowo funkcje krajoznawcze lub wypoczynkowe. Są to kilkadziesiąt rejsy statkami żeglugi śródlądowej, specjalnymi pociągami, statkami morskimi. Transport obok funkcji czysto transportowej świadczy wiele usług na rzecz turysty, usługi hotelowe, żywieniowe, rozrywkowe, i inne.

Potrzeby wczasowe - lecznicze występują wówczas, kiedy funkcje transportowe podporządkowane są funkcjom wypoczynkowym i leczniczym. Typowym przykładem tego mogą być tzw. wczasy na morzu organizowane specjalnymi statkami.

Według gałęzi transportu potrzeby przewozowe turystyki można podzielić na związane z :

1. transportem kolejowym,
2. transportem lotniczym,
3. transportem autobusowym,
4. żegluga śródlądową
5. Żegluga morską
6. transportem mieszanym /połączenia kolejowo - autobusowe, połączenia lotniczo - autobusowe/,
7. motoryzacją indywidualną,
8. transportem branżowym i zakładowym.

Według gestorów posiadających transport potrzeby przewozowe turystyki można podzielić na odbywane :

1. transportem publicznym,

2. transportem indywidualnym /prywatnym/,
3. transportem branżowym lub zakładów pracy.

Udział różnych gałęzi transportu w zaspakajaniu potrzeb transportowych turystów możemy rozpatrywać w dwóch aspektach : w zależności od globalnej wielkości przewozów turystycznych różnych gałęzi transportu w naszym systemie transportowym, oraz w zależności od udziału przewozów turystycznych w przewo- pasażerskich ogółem w obrębie danego rodzaju transportu.

Biorąc pod uwagę pierwsze kryterium stwierdzono, że największy udział w przewozach turystycznych posiadają kolejno transport autobusowy, transport kolejowy, oraz motoryzacja indywidualne. Pozostałe gałęzie transportu spełniają jedynie rolę uzupełniającą. Natomiast w świetle drugiego kryterium największy udział przewozów turystycznych mają transport liniowy, żegluga śródlądowa oraz transport własny biur podróży. Wymienione wyżej rodzaje transportu nastawione są głównie na zaspokajanie potrzeb przewozowych turystów. Stosunkowo duży udział procentowy przewozów turystycznych posiadają również transport lotniczy i żegluga morska. Świadczą one usługi przewozowe przeważnie dla turystyki zagranicznej.

Według gestorów transportu kolejność miejsc w obsłudze ruchu turystycznego przedstawia się następująco : transport publiczny, motoryzacja indywidualna, transport branżowy i własny zakładów pracy.

3. Stan badań przewozów turystycznych w dotychczasowej literaturze

Przewozy turystyczne są integralną częścią zarówno turystyki jak i transportu. Są ogniwem łączącym te dwie sfery działalności w jedną całość. Masowość ruchu turystycznego stwarza

duże zapotrzebowanie na usługi transportowe, a to w dalszej konsekwencji wpływa dodatnio na rozwój transportu. I odwrotnie właściwe udostępnienie rejonów turystycznych przez transport wpływa ożywiająco na rozwój turystyki. Śmiało można zaryzykować twierdzenie, że nie ma turystyki bez transportu. Pomimo tak doniosłego znaczenia problem przewozów turystycznych i zaspokojenia potrzeb w tej dziedzinie dotychczas nie został należycie zbadany. Główną przyczyną tego jest słabe rozeznanie działalności transportu zarówno w teorii jak i praktyce. Dla potwierdzenia tej tezy można się powołać na M. Madeyskiego, E. Lissowską, W. Morawskiego którzy stwierdzają, że wiedza w dziedzinie transportu jest niedostateczna, co jest przyczyną podejmowania wielu poczynąń opartej raczej na intuicji niż rzetelnej wiedzy.¹ Szczególnie duże braki wykazuje ekonomika i naukowa organizacja działalności transportu w powiązaniu z całokształtem działalności gospodarczej. Dotkliwie też odczuwa się analizę związków przyczynowych, sprzężeń zwrotnych i skutków działalności zachodzących między transportem a innymi przejawami życia gospodarczego czy społecznego. Problem ten dotyczy również związków zachodzących między turystyką a transportem.

Na stan ten składa się wiele przyczyn, m.in.:

1. Niedostateczna sprawozdawczość statystyczna przewozów pasażerskich, w tym również i turystycznych w transporcie publicznym. Niedostatki w tej dziedzinie nie zewalają na ocenę stopnia zaspokojenia popytu na usługi przewozowe ze strony turystyki, jak również utrudniają operowanie działalnością transportu w warunkach szybko zmieniającej się sytuacji na rynku usług transportowych.

1. Madeyski M., Lissowska E., Morawski W.: Transport, integracja op.cit.

2. Słabe rozeznanie motoryzacji indywidualnej w zaspokajaniu potrzeb przewozowych turystów, które znacznie rośnie proporcjonalnie do dynamicznego przyrostu samochodów osobowych w naszym kraju.

3. Brak jakichkolwiek danych odnośnie przewozów turystycznych transportu branżowego i zakładów pracy. Dotyczy to również transportu biur podróży, które w swojej działalności nastawione są na przewozy turystyczne.

4. Słaba przydatność istniejących metod badawczych przewozów pasażerskich do badań szczegółowych, ze względu na pracochłonność lub zbyt teoretyczny i nie zweryfikowany w praktyce ich charakter.

5. Zbyt uproszczone metody szacunkowe określania przewozów zwłaszcza w turystyce, które z reguły bazują na zbyt wąskiej bazie kryteriów i nie uwzględniają wielkości i struktury ruchu turystycznego.

6. Niepełna sprawozdawczość ruchu turystycznego. Obecnie pomija ona zupełnie nierejestrowany ruch pobytowy i wycieczkowy oraz wypoczynek świąteczny, które kilkakrotnie są większe od rozmiarów ruchu rejestrowanego.

Ponadto słabe rozeznanie obsługi ruchu turystycznego przez transport wynika z braku zainteresowań zarówno transportu jak i turystyki szczegółowymi badaniami na ten temat. Wyrazem tego jest brak bardziej szczegółowych i kompleksowych opracowań z tego zakresu.

Występująca sytuacja w transporcie spowodowana jest w dużej mierze monopolistyczną rolą, brakiem konkurencji między różnymi gałęziami transportu, zrutynizowaniem form działal-

ności i brakiem chęci w wprowadzaniu jakichkolwiek inowacji w dotychczasowej działalności. W rezultacie tego wytworzył się w dziedzinie transportu typowy rynek producenta. Nie jest on zainteresowany poszerzaniem i doskonaleniem swej działalności. Konsument zmuszony jest do podporządkowania się jego wymogom, chociaż w praktyce powinno być odwrotnie.

W turystyce pomimo doceniania roli transportu, nie wiele dotychczas zrobiono w badaniach na ten temat, ponieważ transport zajmuje marginesowe znaczenie w planach badawczych. Składa się na to wiele powodów. Spośród najważniejszych należy wymienić mały potencjał badawczy, brak pracowników przygotowanych do prowadzenia badań transportowych oraz duże przeszkody w realizacji badań, o których już wspomniano.

Transport publiczny rejestruje dane statystyczne przewozów pasażerskich w skali ogólnopolskiej oraz we swoich jednostkach organizacyjnych /okręgi, oddziały, przedsiębiorstwa/. Jednostki te rzadko pokrywają się ze sobą oraz z podziałem administracyjnym. Stan ten uniemożliwia zarówno porównywanie danych w obrębie transportu jak też ustalenie relacji zachodzących między działalnością transportu a innymi działami gospodarki narodowej. Dużą wadą istniejącej sprawozdawczości jest niemożliwość ustalenia potoków przewozów na poszczególnych trasach i w różnych przekrojach czasowych. Określenie ich jest punktem wyjścia do oceny stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych. Zagadnienie to jest szczególnie ważne w turystyce, ponieważ większość przewozów turystycznych koncentruje się na niektórych trasach wiodących do najbardziej atrakcyjnych rejonów turystycznie - wypoczynkowych w kraju i do pobliskich ośrodków wypoczynkowych położonych wokół większych miast i aglomeracji miejskich.

Do dalszych niedociągnięć sprawozdawczości transportowej należy zaliczyć brak możliwości wyodrębnienia przewozów turystycznych z globalnych przewozów pasażerskich. Obecnie transport kolejowy i autobusowy rejestrują jedynie niewielką liczbę tych przewozów w pociągach specjalnych oraz wynajmowanych autobusach, jak również w pociągach i autobusach stale kursujących na podstawie biletów zbiorowych i rezerwowanych miejsc. Wielkość tych przewozów nie przekracza jednak 1 % z całości przewozów turystycznych. Pozostałe gałęzie transportu żadnych przewozów turystycznych nie rejestrują.

Obok transportu publicznego dużą rolę w zaspakajaniu potrzeb przewozowych turystyki odgrywa motoryzacja indywidualna. Odciąża ona w pewnym stopniu publiczne środki transportu od przewozów turystycznych. Dynamiczny przyrost samochodów osobowych oraz duża ich przydatność dla uprawiania turystyki, sprzyjają ich wykorzystaniu dla celów turystycznych i rekreacyjnych. Jednakże dotychczas stopień zaspokojenia potrzeb turystyki przez motoryzację indywidualną nie został dogłębnie zbadany. Poza nielicznymi szacunkowymi obliczeniami przeprowadzonymi w odległych okresach czasowych do tej pory nie wypracowano właściwej metody i nie ustalono wiarygodnych danych odnośnie przewozów turystycznych.

Dużą działalność przewozową w naszym kraju wykazuje także transport znajdujący się w gestii różnych branż i zakładów pracy. Działalność jego koncentruje się w zasadzie na przewozach do pracy, lecz czasami obsługuje on również przewozy turystyczne własnych pracowników i ich rodzin. Najczęściej wiąże się to z dowozem pracowników do własnych domów

wczasowych i ośrodków wypoczynku świątecznego, z przewozami dzieci na kolonie, wycieczkami świątecznymi oraz przejazdami związanymi z różnymi imprezami kulturalnymi, sportowymi, politycznymi itp. Dotychczas nie określono jaki jest udział tego transportu w obsłudze ruchu turystycznego. Dowodem na to jest brak jakichkolwiek danych na ten temat w dostępnych publikacjach i statystyce. Zbadanie tego zagadnienia jest niesłychanie trudne ze względu na duże rozproszenie tego transportu.

To samo dotyczy branżowego transportu turystycznego. Chodzi tu o transport ogólnopolskich i wojewódzkich biur podróży takich jak : Państwowe Przedsiębiorstwo "Orbis", Polskie Towarzystwo Turystyczne - Krajoznawcze, Ogólnokrajowa Spółdzielnia "Turysta", Biuro Turystyczne "Almatur", Ogólnokrajowa Spółdzielnia "Gromada", Harcerskie Biuro Turystyczne "Harcetur", Młodzieżowe Biuro Turystyczne "Juventur", Studenckie Biuro Turystyczne "Almatur" oraz wojewódzkie biura turystyczne jak "Wawel-Tourist" w Krakowie, "Bieszczady" w Rzeszowie, "Snieżnik" w Kłodzku, "Turysta" w Jeleniej Górze i wiele innych.

Ponadto własnym taborem transportowym dysponuje wiele organizacji społecznych, sportowych, zawodowych.

Mała przydatność do analizy przewozów turystycznych, statystyki transportowej zmusza nas do szukania innych metod rozwiązania tego problemu. Na drodze wiodącej do tego celu istnieją dwie możliwości. Wykorzystania metod badawczych zalecanych w opracowaniach teoretycznych do badań przewozów pasażerskich, albo ich ustalenie przy pomocy szacunkowych obliczeń.

Na ogół metody badawcze przewozów pasażerskich polegają na rejestracji podróży na stacjach wyjściowych lub docelowych, bądź też oparte są na teoretycznych modelach ciążenia potencjału i oddziaływania w przestrzeni.¹ Zastosowanie ich do badań praktycznych jest dosyć trudne z różnych powodów. Pierwsze z nich są bardzo pracochłonne i kosztowne. Wystarczy tu przytoczyć że samych dworców i przystanków autobusowych w naszym kraju obecnie istnieje blisko 57 tysięcy. A do tego dochodzą jeszcze punkty transportowe innych gałęzi transportu. W związku z tym dla przeprowadzenia badań na większej przestrzeni należałoby zaangażować kilkadziesiąt tysięcy ludzi. Z tych powodów metoda ta może mieć zastosowanie tylko na niewielkich przestrzeniach lub pojedynczych liniach transportowych. Drugi zaś rodzaj metod jest tak teoretyczny i oparty na zawiliwych założeniach i wzorach matematycznych, że dotychczas nie znalazły zastosowania w konkretnych badaniach w naszym kraju, oprócz tego nie zostały one zweryfikowane w dostatecznym stopniu przez praktykę.

W tej sytuacji pozostaje jedynie szacunkowa metoda obliczeń. W dotychczasowej literaturze fachowej spotyka się nieliczne próby szacowania wielkości przewozów turystycznych zarówno w transporcie kolejowym jak i motoryzacji indywidualnej. Jednakże wyniki tych obliczeń charakteryzują się tak dużymi rozbieżnościami, że budzą poważne zastrzeżenia co do słuszności przyjmowanych założeń i wiarygodności uzyskanych wyników badań.

1. Isard W.: Metody analizy regionalnej, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1965.

Przykładowo Instytut Obrotu Towarowego, Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Poznaniu po przeprowadzeniu badań stwierdził, że jedynie 12 % posiadaczy samochodów osobowych w kraju wykorzystuje je dla celów turystycznych.¹ Natomiast M. Madeyski, B. Lissowska i W. Morawski przyjmują, że 50 %. Przy czym autorzy ci w celu wyznaczania wielkości przewozów przyjmują dalsze założenia

- w okresie od 15 maja do 15 września posiadacze samochodów osobowych korzystają z nich w celach turystycznych 20 razy,
- zapelnienie samochodu osobowego wykorzystywanego dla celów turystycznych wynosi przeciętnie 3 osoby.

Opierając się na powyższych założeniach oraz aktualnym stanie samochodów osobowych wyliczono, że motoryzacja indywidualna w 1984 roku, w pierwszym przypadku obsłużyła 4,3 mln turystów w drugim zaś 71,6.

Tak duże rozbieżności dowodzą, że przyjęte założenia nie są zbyt precyzyjne. Procentowy wskaźnik wykorzystania samochodów osobowych dla celów turystycznych przyjęty przez WSE w Poznaniu wydaje się być mocno zaniżony i nie zgodny ze sposobem samochodów osobowych w naszym kraju. Sądzę, że w obecnych warunkach samochód osobowy ma znaczenie bardziej prestiżowe niż użytkowe. Mała zamożność społeczeństwa, wysokie koszty zakupu i eksploatacji samochodu osobowego, reglamentacja paliwa, powodują, że w niektórych wypadkach koszt przejazdu samochodem własnym jest znacznie wyższy niż wynajmowaną taksówką.

1. Przykład zaczerpnięto z pracy M. Madeyskiego, M. Lissowskiej E., Morawskiego W.: transport, rozwój op.cit.

Nie więc dziwnego, że samochód jest częściej użytkowany od "święta" niż na codzień. Tylko niewielka liczba samochodów wykorzystywana jest w codziennych dojazdach do pracy. Większość z nich wykorzystuje się sporadycznie dla załatwiania drobnych spraw bytowych i dla celów turystycznych. W związku z tym należy przypuszczać, że wykorzystanie samochodów osobowych dla celów turystycznych i rekreacyjnych jest znacznie większe niż to sugerują badania przeprowadzone na WSE w Poznaniu.

Natomiast w drugim przypadku można się zgodzić co do słuszności odsetka wykorzystania samochodów osobowych w turystyce oraz jego stopnia zapelnienia, natomiast zastrzeżenia budzi częstotliwość ich wykorzystania dla celów turystycznych. Częstotliwość ta 7-krotnie przekracza średnie uczestnictwo mieszkańców naszego kraju w ruchu turystycznym. Co należy uznać jako zawyżone, tymbardziej że przy takich założeniach liczba turystów korzystających z samochodów prywatnych w turystyce kilkakrotnie przewyższa rozmiary rejestrowanego ruchu pobytowego i wycieczkowego. Dalsze zastrzeżenia budzi zbyt intensywne wykorzystywanie samochodów okresie letnim. Autorzy zakładają, że w okresie od 15 maja do 15 września samochód wykorzystywany jest 20-krotnie, a więc więcej niż jest weekendów w tym okresie.

Ogólnie można stwierdzić, że przeprowadzone dotychczas nieliczne szacunki obsługi turystów przez motoryzację indywidualną są oparte na zbyt wąskiej bazie kryteriów i zupełnie oderwane od wielkości i specyfiki ruchu turystycznego. Podobne niedociągnięcia spotyka się w szacunku przewozów turystycznych w publicznych środkach transportu a zwłaszcza w transporcie kolejowym i autobusowym.

W literaturze zachodniej wielkość przewozów turystycznych na kolei i w transporcie autobusowym przyjmuje się na 30 - 40 % ogółu przewozów pasażerskich. Podobną wielkość przyjmują u nas M. Małek, J. Kubalski, K. Mroczek różnicując ją w zależności od środka transportu.¹ Dla transportu kolejowego 30 %, a dla autobusowego 40 %. Za podstawę dla wyodrębnienia przewozów turystycznych z globalnej wielkości przewozów pasażerskich przyjmują przejazdy za biletami jednorazowymi. Ponieważ na podstawie tych biletów podróżuje wiele podróżnych niezwiązanych z turystyką, a ze sprawami bytowymi, handlowymi i administracyjnymi niektórzy autorzy modyfikują nieco to założenie. M. Mikulski zakłada, że jedynie 30 % podróżnych odbywających przejazdy na podstawie biletów jednorazowych stanowią turyści.² Przy czym nie precyzuje bliżej żadnych przesłanek, które uzasadniałyby przyjęcie takiego wskaźnika.

W. Gaworecki wprowadza kryterium odległości.³ W myśl tego kryterium 65 % przewozów pasażerskich odbywanych na trasach dłuższych od 50 km stanowią przewozy turystyczne. Również i to założenie należy uznać jako częściowo błędne, ponieważ pomija krótkie odległości na których odbywają się przewozy związane z wypoczynkiem świątecznym. Przeto pominięte zostaje co najmniej 1/3 przewozów turystycznych.

Opierając się na powyższych założeniach i aktualnych danych dotyczących przewozów określono wielkość przewozów turystycznych w transporcie kolejowym. Wyniki obliczeń zestawiono w poniższej tabeli.

1. Kubalski J., Małek P., Mroczek K.: Komunikacja autobusowa, ekonomika i eksploatacja, Wydawnictwa łączności i Komunikacji, Warszawa 1968.
2. Mikulski M.: Transport w obsłudze ruchu turystycznego, Kraków 1973.
3. Gaworecki W.: Ekonomika i organizacja turystyki, Państwowe Wydawnictwa Naukowe, Warszawa 1978.

Tabela 1

Wielkość przewozów turystycznych w transporcie kolejowym
w 1984 roku

Wudług założeń	Wielkość przewozów turystycznych
Kubalski J., Małek P. Mroczek K.	519.754
Mikulski M.	155.926
Gaworecki W.	134.466

Zródło : Obliczenia własne

Oceniając w sposób ogólny dotychczasowe szacunki wielkości przewozów turystycznych w transporcie kolejowym, stwierdzono że opierają się one na zbyt wąskiej bazie kryteriów. Wszyscy autorzy na pierwszym planie eksponują wielkość przewozów pasażerskich. Uprawdzie turystyka oddziałuje na wielkość przewozów pasażerskich na PKP, ale nie stanowi to dostatecznej podstawy do szacowania wielkości przewozów turystycznych, bowiem zaspakaja ona inne potrzeby przewozowe ludności nie związane z turystyką. Przewozy turystyczne nie posiadają dominującego wpływu na ich wielkość. W latach 1978 - 1984 ruch pobytowy spadł o 53 %, ruch wycieczkowy o 33 %, podczas gdy wielkość przewozów pasażerskich na kolei w analogicznym okresie spadła o 8,2 %. W związku z tym przy szacowaniu wielkości przewozów turystycznych należy uwzględnić znacznie więcej czynników natury turystycznej i transportowej rzutujących na ich wielkość.

Spośród najważniejszych należy wymienić m.in.:

- wielkość i strukturę ruchu turystycznego,
- wielkość potrzeb przewozowych niezbędnych dla obsługi pojedynczych turystów uprawiających różne formy turystyki,
- rozmieszczenie najważniejszych rejonów turystycznych w kraju,

- organizację połączeń transportowych między dużymi skupiskami ludności a najważniejszymi rejonami turystycznymi,
- udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze najważniejszych rejonów turystycznych.

Dopiero uwzględnienie powyższych czynników pozwoli na bardziej dokładne wyszacowanie wielkości przewozów turystycznych w transporcie publicznym.

5. Czynniki oddziałujące na wielkość przewozów turystycznych

Na wielkość przewozów turystycznych w transporcie masowym oddziałuje wiele czynników natury turystycznej i transportowej. Są one wypadkową potrzeb turystyki i możliwości transportu.

Spośród najważniejszych z nich należy wymienić :

- wielkość i strukturę ruchu turystycznego,
- zapotrzebowanie turystów na usługi przewozowe,
- położenie najważniejszych rejonów turystycznych w stosunku do głównych skupisk ludności miejskiej,
- udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze najważniejszych rejonów turystycznych,
- organizację połączeń transportowych do rejonów turystycznych.

Omówienie powyższych czynników pozwoli na uzasadnienie założeń szacunku przyjętych w pracy. Wielkość ruchu turystycznego została wyznaczona na podstawie danych statystycznych z lat 1978 i 1984 oraz procentowego wskaźnika spadku. Natomiast pozostałe dane zostały zaczerpnięte z własnych badań prowadzonych w Instytucie Turystyki w poprzednich latach.¹

a/ wielkość i struktura ruchu turystycznego

Ważne znaczenie dla kształtowania wielkości przewozów turystycznych ma wielkość i struktura ruchu turystycznego. Obecnie Główny Urząd Statystyczny nie publikuje danych dotyczących całości ruchu turystycznego. Ogranicza się jedynie

1. Prażanowski B.: Analiza i ocena połączeń kolejowych obsługujących główne rejony turystyczne w Polsce, Instytut Turystyki, Biuletyn Informacyjny 1/29. Warszawa 1976

do rejestrowanego ruchu turystycznego, pomijając zupełnie nierejestrowany ruch pobytowy, wycieczkowy oraz wypoczynek świąteczny. W latach 1975 - 1978 ruch nierejestrowany w bazie noclegowej obejmował od 75 do 80 % ogółu ruchu turystycznego. Należy przypuszczać, że również obecnie udział ten nie uległ zbyt zmianie. Dlatego należy wnosić, że aktualne dane dotyczące ruchu turystycznego nie odzwierciedlają faktycznego stanu w tej dziedzinie. Z tego powodu zrodziła się konieczność wyznaczania przybliżonej jego wielkości.

Zródłem danych dla realizacji tego celu były dane statystyczne z roku 1978 całości ruchu turystycznego/rejestrowanego i nierejestrowanego, pobytowego i wycieczkowego oraz wypoczynku świątecznego/ oraz dane z roku 1984 dotyczące tylko rejestrowanego ruchu pobytowego i wycieczkowego.¹ Na ich podstawie wyliczono procentowy wskaźnik spadku w zakresie rejestrowanego ruchu pobytowego i wycieczkowego na przestrzeni lat 1978 - 1984. Przy pomocy tego wskaźnika wyznaczono wielkość nierejestrowanego ruchu wycieczkowego i pobytowego dla 1984, przy założeniu, że w podobnym stopniu nastąpił spadek również ruchu nierejestrowanego. W końcowej fazie doszacowano wielkość wypoczynku świątecznego. Rozmiary ruchu związanego z tą formą turystyki dla 1984 roku, na niezmienionym poziomie z roku 1978, zakładając, że w warunkach kryzysu ekonomicznego i poważnego spadku ruchu pobytowego i wycieczkowego, spełnia on rolę kompensującą w stosunku do tych form, ponieważ jest on najbardziej dostępny dla mniej zamożnej ludności.

1. Głównia J.: Ocena ruchu turystycznego w 1978 roku w Polsce Instytut Turystyki. Warszawa 1979 rok. Turystyka i wypoczynek w 1984 roku, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1975.

Za przyjęciem tego założenia przemawia również dynamiczny wzrost samochodów osobowych w analizowanym okresie, który najczęściej wykorzystywany jest dla celów rekreacyjno - wypoczynkowych, a najbardziej preferowane są wycieczki do pobliskich ośrodków wypoczynkowych.

Ponieważ problematyka ruchu turystycznego wykracza znacznie poza ramy tego opracowania, ograniczono się tutaj do podania ogólnych założeń szacunku. Szczegółowe założenia oraz wyniki obliczeń podano w załączniku nr 1.

Autor w pełni zdaje sobie sprawę z pewnych uproszczeń przyjętych przy szacowaniu ruchu nierejestrowanego dla 1984 roku. Spowodowane zostało to niedostatkami w obecnej sprawozdawczości ruchu turystycznego. Przyjęcie aktualnych danych dla wyszacowania wielkości przewozów turystycznych byłoby znacznie większym błędem niż to wynika z niedoskonałości szacunku.

Po przeprowadzeniu szacunkowych obliczeń stwierdzono, że na przestrzeni 1978 - 1984 roku rejestrowany ruch pobytowy spadł o 53 % a wycieczkowy o 33 %. Po doszacowaniu ruchu nierejestrowanego pobyтового i wycieczkowego oraz uwzględnieniu wielkości ruchu związanego z wypoczynkiem świątecznym ustalono, że w 1984 roku globalny ruch turystyczny wynosił 121.709,5 tys. turystów. Z tego przypadało na:

ruch pobytowy	- 7.782,5 tys., tj. 6,4 %
ruch wycieczkowy	23.314,3 tys., tj. 20,0 %
wypoczynek świąteczny	89.612,7 tys., tj. 73,6 %

W porównaniu z 1978 roku nastąpił spadek ruchu pobyтового i wycieczkowego przy równoczesnym wzroście wypoczynku świątecznego.

b/ Wielkość potrzeb przewozowych turystów

Z czynników poza transportowych na wielkość przewozów turystycznych duży wpływ na wszystko ma wielkość potrzeb przewozowych samych turystów. Potrzeby te wiążą się z dojazdem z miejsca zamieszkania do pożądanego rejonu turystycznego, oraz korzystaniem z usług transportowych w miejscu pobytu. Pierwsze z nich mają charakter bardziej wymuszony, drugie natomiast bardziej dowolny i zależny od samego turysty.

Dojazd z miejsca zamieszkania do danego rejonu turystycznego może być mniej lub bardziej skomplikowany. W przypadku połączenia bezpośredniego będzie to jeden przejazd. W przypadku połączeń pośrednich może być kilka przejazdów. Zależy to od organizacji połączeń. Najczęściej dojazd z miejsca zamieszkania do określonego rejonu turystycznego obejmuje 2 lub 3 etapy. Najpierw jest konieczny dojazd z miejsca zamieszkania do najbliższej stacji, gdzie zatrzymuje się pociąg dalekobieżny, potem przejazd pociągiem dalekobieżnym do miejscowości rozrządowej na terenie danego rejonu turystycznego, i w końcu z miejscowości rozrządowej do miejsca pobytu. Biorąc pod uwagę niewystarczającą ilość bezpośrednich połączeń do najważniejszych rejonów turystyczno - wypoczynkowych, małą ilość stacji na których ^{zatrzymują} znajdują się pociągi dalekobieżne /obecnie z reguły pospieszne/ oraz ograniczony ich zasięg przestrzenny, większość ludności zamieszkałej w mniejszych miastach i miejscowościach musi korzystać z połączeń pośrednich.

Drugim czynnikiem kształtującym wielkość przejazdów - przewozów jest potrzeba korzystania z usług transportowych w czasie pobytu. Dłuższe przebywanie na wczasach lub wycieczce

stwarza okazję do poznania zabytków, folkloru, miejsc historycznych, osobliwości przyrodniczych znajdujących się w danym rejonie. Wielkość tych potrzeb zależy od atrakcyjności danego rejonu oraz cech osobniczych danego turysty /wiek, płeć, wykształcenie, zainteresowanie, zamożność itp./. Przykładowo turysta przybywający na 2-tygodniowych wczasach w Międzyzdrojach, z pewnością zwiedzi pobliskie Świnoujście, będące ważnym portem morskim i centrum handlowym w tym rejonie, może odbyć przejażdżkę wodorobotem wzdłuż wybrzeża lub w głąb morza, albo też może skorzystać z oferty lokalnego biura turystycznego organizującego jednodniowe wycieczki po Wolinie w celu zapoznania się z zabytkami. Uczestnicy wycieczek do Krakowa bardzo często zwiedzają Wieliczkę, Ojców, Oświęcim, a nawet Zakopane. Rzecz jasna, że wymaga to korzystania z usług transportu i większa ilość przewozów turystycznych.

c/ Rozmieszczenie rejonów turystyczno - wypoczynkowych

Rozmieszczenie rejonów turystycznych na terenie kraju wywiera decydujący wpływ na długość przejazdu oraz organizację połączeń transportowych. Położenie ich w stosunku do reszty kraju jest peryferyjne. Koncentrują się one w pasie nadmorskim, pojeziernym, oraz w obrębie Sudet i Karpat. W związku z tym większość przewozów turystycznych związanych z ruchem pobytowym i wycieczkowym kieruje się z centrum w kierunku północnym i południowym, oraz z rejonów południowych w stronę morza i pojezierzy, i odwrotnie z rejonów nadmorskich w rejony górskie. Z tych powodów przewozy te z reguły odbywają się na długich trasach.

W badaniach przeprowadzonych nad połączeniami transportowymi pomiędzy najważniejszymi rejonami turystycznymi a byłymi miastami powiatowymi w 1974 roku okazało się, że średnia odległość między nimi mierzona wzdłuż istniejących połączeń wynosi 499 km¹, a w skrajnych przypadkach sięga ona od 9 km na trasie Gdańsk-Sopot do 1003 km na trasie Lubaczów-Świnoujście.

Długość połączeń transportowych między najważniejszymi rejonami turystyczno - wypoczynkowymi a byłymi miastami powiatowymi zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2

Długość połączeń transportowych do najważniejszych rejonów turystycznych

Długość połączeń transportowych	Ilość połączeń transportowych	
	w liczbach bezwzględnych	w odsetkach
do 200 km	305	9,3
200 - 400	772	23,5
400 - 600	1.121	33,9
600 - 800	862	26,0
pow. 800	241	7,3
Ogółem	3.301	100,0

Zródło: obliczenia własne na podstawie Rozkładu Jazdy PKP z 1974 roku.

Powyższe dane wskazują, że większość przejazdów do najważniejszych rejonów turystyczno - wypoczynkowych koncentruje się na trasach od 400 - 800 km. Długość ta przy słabej bezpośredności dojazdu rzutuje na wielkość przewozów turystycznych.

1. Prażanowski B.: Analiza i ocena op.cit.

d/ Udział różnych gałęzi transportu w przewozach do
najważniejszych rejonów turystyczno - wypoczynkowych

Dalszy wpływ na wielkość przewozów turystycznych ma udział różnych gałęzi transportu w obsłudze ruchu turystycznego. Wymusza on w pewnym stopniu korzystanie z gałęzi transportu, która ma znaczenie dominujące, a to w dalszej konsekwencji narzuca turyście typowe dla niej warunki dojazdu. Brak możliwości wyboru środka transportu nie zezwala turyście na zaspokojenie potrzeb transportowych zgodnie ze swoimi preferencjami.

Według własnych badań przeprowadzonych w Instytucie Turystyki w 1977 roku na podstawie ilości połączeń transportowych i pojemności taboru do 12 rejonów turystyczno - wypoczynkowych i 5 największych aglomeracji miejskich okazało się, że największy udział w ich obsłudze ma transport kolejowy, oferujący 81 % podaży usług przewozowych.¹ Drugie miejsce pod tym względem zajmuje transport autobusowy - 12 %, trzecie motoryzacja indywidualna - 4 %, a ostatnie przypada w udziale transportowi lotniczemu - 2 %. Przy czym obsługa ruchu turystycznego przez transport lotniczy ogranicza się w zasadzie do dużych miast.

Z powyższych danych wynika, że dominujący udział w obsłudze rejonów o największym nasileniu ruchu turystycznego ma transport kolejowy. Pozostałe gałęzie spełniają tutaj rolę uzupełniającą. Stosunkowo mały udział transportu autobusowego spowodowany jest małą liczbą dalekobieżnych połączeń autobusowych i małą pojemnością taboru autobusowego. Odgrywa on większą rolę jako środek dowozowy i odwozowy do i od dalekobieżnych połączeń kolejowych.

1. Prażanowski B.: Dostępność komunikacyjna wybranych rejonów
..... op. cit.

e/ Bezpośredność dojazdu do najważniejszych rejonów
turystycznych

Zdominowanie przez transport kolejowy obsługi przewozów do najważniejszych rejonów turystycznych, przy małej ilości dalekobieżnych połączeń bezpośrednich powoduje słabą bezpośredniość dojazdu. A to w dalszej konsekwencji prowadzi do wzrostu przewozów turystycznych. Według przeprowadzonych badań rejonu te obsługiwało 113 bezpośrednich dalekobieżnych połączeń kolejowych. Zapewnia to bezpośredni dojazd zaledwie dla 16,7 % byłych miast powiatowych do badanych rejonów turystycznych. Pozostałe obsługiwane są przez połączenia pośrednie. Z tego na połączenia z 1 przesiadką przypada 46,3 %, z 2 przesiadkami - 26,3 %, z 3 przesiadkami - 8,5 %, z 4 przesiadkami - 1,7 %, oraz z 5 przesiadkami - 0,5 %. Ponieważ badania objęły tylko drogę z byłego miasta powiatowego do największej miejscowości docelowej lub rozrządowej na terenie poszczególnych rejonów turystycznych liczba przesiadek w rzeczywistości może być jeszcze większa.

Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, a zwłaszcza dominujący udział transportu kolejowego w obsłudze rejonów turystycznych oraz słabą bezpośredniość dojazdu, zapotrzebowanie pojedynczych turystów na usługi przewozowe ustalono dla:

- ruchu pobytowego - 10 przejazdów,
- ruchu wycieczkowego - 8 przejazdów,
- wypoczynku świątecznego - 3 przejazdy.

W zapotrzebowaniu tym uwzględniono potrzeby związane z dojazdem do miejscowości turystycznych oraz potrzeby przewozowe występujące w miejscu pobytu. Wielkość ich należy

traktować jako średnie. W pojedynczych przypadkach mogą być one większe lub mniejsze. W wypoczynku świątecznym wielkość zapotrzebowania ustalono na 3 przejazdy, ponieważ znaczna ilość turystów nie może dojechać do ośrodków wypoczynku świątecznego jednym środkiem transportu.

6. Przewozy turystyczne transportu masowego

Głównym celem pracy jest określenie globalnych przewozów turystycznych w Polsce według województw w 1984 roku. Przy rozpatrywaniu tego zagadnienia pod uwagę wzięto zarówno transport masowy jak i indywidualny. W transporcie masowym uwzględniono zarówno transport publiczny /kolejowy, autobusowy, lotniczy, żeglugę śródlądową/ oraz branżowy i zakładów pracy. Z tego wyodrębniono jedynie przewozy motoryzacją indywidualną.

Przy szacowaniu wielkości przewozów turystycznych transportem masowym pod uwagę wzięto, wielkość, strukturę rozmieszczenie ruchu turystycznego oraz zapotrzebowanie różnych form turystyki na usługi przewozowe. Uwzględniono tutaj potrzeby pojedynczych turystów uczestniczących w ruchu pobytowym, wycieczkowym oraz wypoczynku świątecznym. Obejmują one potrzeby przewozowe związane zarówno z dojazdem z miejsca zamieszkania do rejonu turystycznego jak i zapotrzebowanie turystów na usługi przewozowe w miejscu ich pobytu. Przy określaniu ich wielkości uwzględniono szereg czynników natury transportowej jak i turystycznej.

W motoryzacji indywidualnej przy określaniu wielkości przewozów turystycznych wzięto pod uwagę liczbę prywatnych samochodów w Polsce, przeciętną aktywność posiadaczy samochodów w ruchu turystycznym, zapełnienie samochodów wykorzystywanych dla celów turystycznych, ilość przejazdów niezbędnych dla pokrycia potrzeb pojedynczych turystów uprawiających różne formy turystyki oraz wielkość, strukturę i rozmieszczenie ruchu turystycznego w kraju.

turystycznych. W różnych województwach wielkość ich waha się w granicach od 1,4 mln do 29,2 mln, przy średniej wynoszącej 7,6 mln. Stan ten spowodowany jest w rozmieszczeniu ruchu turystycznego oraz walorów turystycznych jak również stopnia ich zagospodarowania pod kątem potrzeb turystyki.

Większość ich koncentruje się w województwach o wysokiej i średniej randze turystycznej¹. Grupa województw o silnej randze turystycznej skupia 176,9 mln przewozów, co stanowi 47,4 % ogółu przewozów turystycznych. Do grupy tej zalicza się woj.: bielskie, gdańskie, jeleniogórskie, koszalińskie, krakowskie, krośnieńskie, nowosądeckie, olsztyńskie, śląskie, suwalskie, szczecińskie oraz warszawskie. W grupie województw o średniej randze turystycznych koncentruje się 120,9 mln przewozów turystycznych, to jest 32,4 % całości przewozów turystycznych. Grupa ta obejmuje woj.: bydgoskie, częstochowskie, elbląckie, katowickie, kieleckie, lubelskie, opolskie, pilskie, poznańskie, toruńskie, wałbrzyskie, wrocławskie, zielonogórskie oraz zamojskie. Pozostałe 23 województwa skupiają 75,2 mln przewozów turystycznych, co stanowi zaledwie 20,2 % całości przewozów turystycznych.

Udział przewozów turystycznych w przewozach globalnych publicznych rodzajów transportu wynosił 10,7 %, a przewozach na podstawie biletów jednorazowych wynosił 22,9 %. Lecz dane te nie uwzględniają przewozów związanych z turystyką zagraniczną. Ruch wyjazdowy i przyjazdowy w 1984 roku obejmował 6,3 mln turystów, którzy również korzystają z usług transportowych, a zapotrzebowanie ich na usługi przewozowe jest

1. Program rozwoju kultury fizycznej i turystyki w latach 1976-1990. Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki. Warszawa 1975.

zbliżone do potrzeb krajowego ruchu pobyтового i wycieczkowego. Po uwzględnieniu tego faktu, udział przewozów turystycznych w globalnych przewozach wzrósł do około 15 %, a w przejazdach za biletami jednorazowymi do 28,0 %.

Tak wysoki udział przewozów turystycznych w przewozach pasażerskich nakłada na masowe środki transportu określone zadania. Mam tu na myśli konieczność poprawy warunków dojazdu publicznymi środkami transportu do rejonów turystycznych, które obecnie są bardzo uciążliwe. Realizacja tego postulatu wymaga:

- zwiększenie podaży usług przewozowych, zwłaszcza w czasie letniego sezonu turystycznego do najważniejszych rejonów turystycznych,

- lepsze dostosowanie tej podaży usług transportowych do przestrzenne go rozmieszczania i nasilenia w czasie ruchu turystycznego,

- podniesienie jakości usług przewozowych oferowanych przez transport na rzecz turystów. Chodzi tu o skracanie długości przejazdu, czasu przejazdu, zwiększenie szybkości przejazdu, zwiększenie bezpośredniości przejazdu oraz podniesienie komfortu,

- zwiększenie możliwości wyboru środka transportu w dojazdach do najważniejszych rejonów turystycznych.

Tabela nr 3

Przewozy turystyczne odbywane transportem masowym

Województwa	Wielkość przewozów	Województwa	Wielkość przewozów
Polska	373.029.874	Nowosądeckie	23.580.088
Warszawskie	29.177.316	Olsztyńskie	9.397.359
Białopodlaskie	1.470.355	Opolskie	7.281.176
Białostockie	4.380.654	Ostrołęckie	1.940.959
Bielskie	16.416.405	Piłskie	3.170.552
Bydgoskie	10.352.049	Piotrkowskie	4.253.601
Chełmskie	1.408.561	Płockie	2.850.304
Ciechanowskie	1.945.276	Poznańskie	14.237.222
Częstochowskie	4.962.373	Przemyskie	2.617.861
Elbląskie	5.217.618	Radomskie	3.806.584
Gdańskie	23.719.726	Rzeszowskie	4.043.495
Gorzowskie	4.515.837	Siedleckie	2.835.422
Jeleniogórskie	10.413.913	Sieradzkie	2.199.626
Kaliskie	3.985.022	Skierniewickie	2.160.147
Katowickie	27.978.952	Słupskie	6.092.192
Kieleckie	9.039.064	Suwalskie	8.358.594
Konińskie	2.707.395	Szczecińskie	15.194.180
Koszalińskie	9.980.316	Tarnobrzeskie	3.059.338
Krakowskie	18.387.781	Tarnowskie	3.463.737
Krośnieńskie	6.446.105	Toruńskie	5.258.661
Legnickie	3.039.069	Wałbrzyskie	11.310.696
Leszczyńskie	2.410.826	Włocławskie	2.655.753
Lubelskie	7.347.812	Wrocławskie	10.121.447
Łomżyńskie	1.719.045	Zamojskie	3.066.024
Łódzkie	8.033.097	Zielonogórskie	6.030.890

Źródło : Obliczenia własne

7. Przewozy turystyczne motoryzacji indywidualnej

Samochód jest najbardziej dogodnym środkiem lokomocji służącym do uprawiania turystyki. Zaletą jego jest duża dyspozycyjność tj. możliwość zaplanowania urlopu w sposób dowolny, jeżeli chodzi o trasę, czas trwania, zwiedzane obiekty, czas postojów. Ponadto samochód pozwala na całkowite uniezależnienie się od publicznych środków transportu. Walory te nabierają szczególnego znaczenia w ostatnim okresie ze względu na preferencje turystów, którzy uciekają od zbiorowych i organizowanych form turystyki, na rzecz spędzania urlopu indywidualnie w gronie rodziny lub przyjaciół o podobnych zainteresowaniach.

W związku z tym motoryzacja indywidualna przejmuje część przewozów turystycznych odciążając tym samym publiczne środki transportu. Jak już poprzednio wspomniano ustalenie liczby turystów obsługiwanych przez motoryzację indywidualną napotyka na duże trudności, z uwagi na żywiołowy i niekontrolowany charakter ruchu turystycznego.¹ Dokładne dane na ten temat obejmują niewielką ilość turystów kwalifikowanych, zrzeszonych w klubach motorowych Polskiego Związku Motorowego. Według danych z 1984 roku w naszym kraju istniało 74 kluby motorowe. Skupiały one 5.116 członków, którzy zorganizowali 1.071 wycieczek i imprez motorowych a uczestniczyło w nich 25.440 osób dorosłych i 4.892 młodzieży. Przytoczone dane obejmują zaledwie 0,3 % ruchu turystycznego oraz 0,3 % samochodów osobowych w naszym kraju. Zatem nie odzwierciedlają pełnego udziału motoryzacji indywidualnej w obsłudze ruchu turystycznego.

1. Turystyka i wypoczynek w 1984 r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1985.

Z tych powodów zrodziła się potrzeba wyznaczania wielkości przewozów turystycznych motoryzacji indywidualnej. Dla rozwiązania tego problemu zastosowano własną metodę szacunku, ponieważ dotychczasowe metody okazały się mało doskonałe i precyzyjne. Wartość jej polega na uwzględnieniu większej liczby czynników działających na kształtowanie wielkości przewozów motoryzacji indywidualnej, oraz ściślejszym ich powiązaniem z wielkością i strukturą ruchu turystycznego, jak również przeciętnym uczestnictwem ludności naszego kraju w ruchu turystycznym.

W założeniach przyjęto następujące przesłanki :

- liczba turystów i wielkość przewozów obsługiwanych przez motoryzację indywidualną zależą od wielkości ruchu turystycznego i liczby samochodów osobowych w naszym kraju,
- przeciętne zapewnienie samochodów osobowych wykorzystywanych dla celów turystycznych wynosi 3 osoby,
- przeciętne uczestnictwo zmotoryzowanych w ruchu turystycznym pobytowym i wycieczkowym kształtuje się na poziomie średnim dla ludności w Polsce, natomiast w wypoczynku świątecznym 1,5 - krotnie wyższym od przeciętnego,
- wielkość przewozów niezbędnych dla obsługi potrzeb przewozowych turystów obejmuje zarówno dojazd do rejonu turystycznego jak i zapotrzebowanie na usługi przewozowe w miejscu pobytu,
- liczbę przejazdów niezbędną dla pełnego pokrycia potrzeb przewozowych turystów zróżnicowano w zależności od formy turystyki i przyjęto na poziomie zapotrzebowania turystów niezmotoryzowanych, z wyjątkiem wypoczynku świątecznego.

Z powyższych założeń największe zastrzeżenia budzi wskaźnik wykorzystania samochodów osobowych w ruchu pobytowym i wycieczkowym, który przyjęto na średnim poziomie uczestnictwa ludności naszego kraju w tych formach turystyki, oraz ilość przejazdów niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb przewozowych turystów zmotoryzowanych w różnych formach turystyki.

Powszechnie bowiem się uważa, że posiadacze samochodów wykazują większą aktywność w ruchu turystycznym, niż nie posiadający tego środka lokomocji. Przyjęcie wskaźnika wykorzystania samochodów osobowych na średnim poziomie nie przeczy tej tezie. Wskaźnik przeciętny tak, jak każda średnia nie odzwierciedla wiernie rzeczywistości, a jedynie orientuje o nasileniu zjawiska w danej zbiorowości. Przeciętny wskaźnik uczestnictwa /ruchliwości turystycznej/ ludności w turystyce w 1984 roku wynosił 3,28. Dla ruchu pobyтового - 0,20, dla ruchu wycieczkowego - 0,66 oraz wypoczynku świątecznego - 2,42 na jednego mieszkańca w ciągu roku. Nie oznacza to, że każdy mieszkaniec naszego kraju uczestniczył w tych formach w takim samym stopniu. W rzeczywistości bowiem część ludności wcale nie bierze udziału w ruchu turystycznym, część uczestniczy na poziomie zbliżonym do średniej, a część powyżej średniej ogólnokrajowej. Wydaje się, że do tej ostatniej grupy również zalicza się ludność posiadającą własne samochody.

W wykorzystaniu samochodów osobowych do celów turystycznych są jednak pewne ograniczenia. Jak wiemy znaczna część samochodów jest w posiadaniu ludności wiejskiej, która odznacza się małą aktywnością turystyczną. Składa się na to wiele przyczyn. Brak tradycji turystycznych na wsi, nasilenie prac polowych w okresie letniego sezonu turystycznego, brak biur tury-

stycznych nastawionych na obsługę ludności wiejskiej. Stan ten obniża poważnie wykorzystanie samochodów osobowych w ruchu turystycznym.

Dalszą przeszkodą jest słabe wykorzystanie samochodów osobowych w obsłudze ruchu pobyтового i wycieczkowego, szczególnie wówczas, kiedy potrzebne są długie przejazdy. Wiąże się to z dużym wysiłkiem w prowadzeniu samochodów dla osób w podeszłym wieku oraz mało wprawnych. Nie bez znaczenia są tu często złe warunki pogodowe oraz drogowe. Nie mały wpływ na to wywierają wysokie koszty eksploatacji samochodów w naszym kraju, limitowanie paliwa, i słabe wyposażenie rejonów turystycznych w urządzenia służące do obsługi pojazdów mechanicznych, takie jak stacje paliw, punkty pomocy drogowej, stacje obsługi samochodów, parkingi, motele itp.

W tej sytuacji przyjęcie zbyt wysokiego wskaźnika wykorzystania samochodów osobowych dla celów turystycznych, bez przeprowadzenia dokładnych badań ankietowych na temat użytkowania samochodów w naszym kraju, mogłyby doprowadzić do błędnych wyników badań, czego najlepszym dowodem były badania przeprowadzone przez M. Madeyskiego i E. Lissowską z których wynika, że ilość turystów korzystających z własnych środków transportu, przewyższa kilkakrotnie rozmiary rejestrowanego ruchu pobyтового i wycieczkowego.

Drugą sprawą kontrowersyjną jest liczba przejazdów niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb przewozowych turystów w ruchu pobytowym i wycieczkowym. W wypoczynku świątecznym sprawa jest prosta potrzebne jest dwa przejazdy - tam i z powrotem, ale w ruchu pobytowym i wycieczkowym sprawa się komplikuje.

Oprócz potrzeb przewozowych związanych z dojazdem do miejsca pobytu turystycznego i powrotu do domu, dochodzą tu przejażdzy związane z zaspakajaniem potrzeb przewozowych w miejscu pobytu. Jak traktować wycieczkę typowo orbisowską kilku lub kilkunastodniową. Trasa jej biegnie przez Warszawę, Kraków, Zakopane, Oświęcim, Częstochowę. W niektórych miejscowościach turyści zakwaterowani są poprzez kilka dni i codziennie zwiedzają miasto oraz inne atrakcyjne obiekty znajdujące się w jego pobliżu, które wymagają dodatkowych przejazdów. Trudno to potraktować jako jeden przejazd. To samo odnosi się do przejazdów własnymi samochodami. W tej sytuacji w ruchu pobytowym i wycieczkowym odbywanymi własnymi samochodami ilość przejazdów niezbędnych dla pełnego pokrycia potrzeb przewozowych potraktowano jak w transporcie publicznym, gdyż samochód jest wykorzystywany kilkakrotnie.

Obliczenia wielkości przewozów motoryzacji indywidualnej przebiegały w dwóch fazach. Najpierw ustalono ilość turystów obsługiwanych przez motoryzację indywidualną w ruchu pobytowym wycieczkowym i wypoczynku świątecznym. Następnie w oparciu o przeciętne zaopatrzenie, wskaźnik przeciętnego uczestnictwa turystów zamotoryzowanych w różnych formach ruchu turystycznego oraz wielkość potrzeb przewozowych niezbędnych dla pojedynczego turysty, obliczono wielkość przewozów turystycznych.

Dla lepszego zrozumienia toku postępowania, jak również danych wykorzystanych dla tego celu, przytoczono dane szczegółowe w poniższym zestawieniu.

Przewozy turystyczne motoryzacji indywidualnej w Polsce w 1984 roku.

1. Liczba ludności	- 37.063.000
2. Liczba samochodów prywatnych	- 3.109.000
3. Zapewnienie samochodów używanych dla celów turystycznych	- 3 osoby
4. Ruch turystyczny	--121.709.500
w tym: pobytowy	7.782.500
wycieczkowy	24.314.300
wypoczynek świąteczny	89.612.700
5. Przeciętne uczestnictwo w ruchu turystycznym /obliczono dzieląc wielkość ruchu przez liczbę ludności/	
ruch turystyczny ogółem	- 3,28
w tym: pobytowy	- 0,20
wycieczkowy	- 0,66
wypoczynek świąteczny	- 2,42
6. Liczba turystów obsługiwanych przez motoryzację indywidualną /obliczono w oparciu o liczbę samochodów osobowych, wskaźnik zaopatrzenia oraz przeciętne uczestnictwo ludności w różnych formach ruchu turystycznego/	
ruch pobytowy	- 1.865.400
ruch wycieczkowy	- 6.155.820
wypoczynek świąteczny	- 33.875.010
ruch turystyczny ogółem	41.878.230
7. Przeciętna ilość przejazdów niezbędnych dla pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych turystów uprawiających różne formy turystyki:	
ruch pobytowy	- 10
ruch wycieczkowy	- 8
wypoczynek świąteczny	- 2

8. Wielkość przewozów turystycznych odbywanych samochodami osobowymi /określono na podstawie wielkości ruchu turystycznego obsługiwanego przez motoryzację indywidualną oraz liczby przejazdów niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb przewozowych pojedynczych turystów/

ruch pobytowy	-	18.654.000
ruch wycieczkowy	-	49.246.560
wypoczynek świąteczny	-	67.747.200
ruch turystyczny ogółem	-	135.647.760

Jak wskazują powyższe obliczenia motoryzacja indywidualna zaspakaja potrzeby przewozowe 41,9 mln turystów w naszym kraju, tj. 34,4 % całości ruchu turystycznego. Udział jej w ruchu pobytowym wynosi 24,0 %, w ruchu wycieczkowym - 25,3 %, oraz w wypoczynku świątecznym - 37,8 %. Widzimy zatem, że największy udział samochody osobowe mają w przewozach związanych z wypoczynkiem świątecznym. U podłoża tego leży kilka przyczyn. Na pierwszy plan wśród nich wysuwa się dostępność tej formy turystyki dla mniej zamożnych grup ludności. Poważne obniżenie się w ostatnich latach stopy życiowej naszego społeczeństwa przy równoczesnym wzroście kosztów usług turystycznych, doprowadził do zmniejszenia się rozmiarów ruchu pobytowego i wycieczkowego na rzecz wypoczynku świątecznego. Drugą przyczyną jest wydatne wydłużenie czasu trwania weekendów. Na skutek wprowadzenia sobót wolnych zwiększył się ten czas z 1,5 doby do 2,5 a nawet więcej, ponieważ istnieje możliwość odrabiania i łączenia dni wolnych. Co w rezultacie doprowadziło do wzrostu zapotrzebowania na wypoczynek typu weekendowego. I wreszcie trzecią jest dynamiczny przyrost samochodów osobowych.

Pomimo kryzysu zainteresowanie motoryzacją indywidualną wcale nie maleje, wyrazem tego są duże trudności w nabyciu nowego samochodu produkcji krajowej. Przyrost ich ilości przy wysokich kosztach zakupu jak i eksploatacji, przy ograniczeniach paliwowych, sprawiają, że samochód ten najczęściej jest wykorzystywany dla załatwienia spraw bytowych, oraz ruchu obsługi przewozów związanych z ruchem weekendowym.

Prywatne samochody osobowe w 1984 roku przewiozły 135,6 mln pasażerów w celach turystycznych. Zaspakaja to 26,7 % całości przewozów turystycznych w kraju, oddciążając tym samym publiczne środki transportu, które nie są w stanie w pełni zaspokoić potrzeb w tej dziedzinie, szczególnie w czasie letniego sezonu turystycznego. Z tego na przewozy turystyczne związane z ruchem pobytowym - 18,7 mln, z ruchem wycieczkowym - 49,2 mln, z wypoczynkiem świątecznym - 67,7 mln.

Najwięcej przewozów odbywanych motoryzacją indywidualną koncentruje się w Karpatach, Sudetach oraz w pobliżu dużych aglomeracji miejskich. W wymienionych rejonach skupia się ponad 70 % przewozów turystycznych odbywanych przy pomocy samochodów osobowych. Rozmieszczenie ich według województw przedstawia tabela nr 4.

Znaczny udział motoryzacji indywidualnej w przewozach turystycznych, oraz dalsze tendencje jego wzrostu prowadzi do zmiany w strukturze przewozów turystycznych. Odciążone zostaną publiczne środki transportu na rzecz przewozów samochodowych. Stan ten niewątpliwie spowoduje dalsze obciążenie dróg bitych, których przepustowość już dzisiaj jest mocno ograniczona. Zjawisko to obserwuje się głównie w pobliżu dużych miast, jak np. Warszawy, Katowic, Krakowa i Trójmiasta.

Tabela nr 4

Przewozy turystyczne odbywane motoryzacją indywidualną

Województwa	Wielkość przewozów	Województwa	Wielkość przewozów
Polska	135.647.760	Olsztyńskie	3.351.376
Warszawskie	10.479.596	Opolskie	2.745.012
Białopodlaskie	570.750	Ostrołęckie	750.502
Białostockie	1.676.418	Pilskie	1.175.614
Bydgoskie	3.804.764	Płockie	1.101.996
Bielskie	5.685.468	Piotrkowskie	1.590.918
Chełmskie	536.548	Poznańskie	5.211.322
Ciechanowskie	765.592	Przemyskie	987.828
Częstochowskie	2.924.842	Radomskie	1.484.484
Elbląskie	1.871.270	Rzeszowskie	1.544.520
Gdańskie	8.377.208	Siedleckie	1.116.662
Gorzowskie	1.618.426	Sieradzkie	839.938
Jeleniogórskie	3.612.178	Skierniewickie	843.584
Kaliskie	1.537.734	Słupskie	1.784.356
Katowickie	10.110.036	Suwałskie	2.892.672
Kieleckie	3.346.546	Szczecińskie	5.310.770
Konińskie	1.030.672	Tarnobrzeskie	1.185.096
Koszalińskie	3.395.646	Tarnowskie	1.334.592
Krakowskie	6.615.636	Toruńskie	1.965.648
Krośnieńskie	2.278.152	Wałbrzyskie	4.009.566
Legnickie	1.169.814	Włocławskie	1.009.366
Leszczyńskie	906.818	Wrocławskie	3.777.750
Lubelskie	2.754.822	Zamojskie	954.530
Łomżyńskie	666.174	Zielonogórskie	2.209.136
Łódzkie	3.131.906		
Nowosądeckie	7.605.446		

Źródło: Obliczenia własne

a także na drogach wiodących do najbardziej atrakcyjnych rejonów turystycznych, jak Kraków - Zakopane, Katowice - Wisła. Stąd też zachodzi potrzeba rozbudowy i modernizacji infrastruktury drogowej oraz urządzeń służących do obsługi pojazdów mechanicznych.

Z punktu widzenia potrzeb turystyki najważniejsze znaczenie posiadają :

--rozbudowa i przebudowa dróg wiodących z dużych aglomeracji miejskich i rejonów silnie uprzemysłowionych do głównych rejonów turystycznych kraju, jak również pobliskich ośrodków wypoczynku świątecznego,

- dalsza rozbudowa i modernizacja dróg o znaczeniu ogólnopolskim, na których koncentrują się przewozy turystyczne na długich trasach,

- modernizacja i zagospodarowanie dróg pełniących rolę szlaków dla turystyki zmotoryzowanej pod kątem obsługi ruchu turystycznego i samochodowego. Chodzi tu przede wszystkim o takie drogi, jak droga Sudecko - Karpacka, droga Nadwiślańska, droga Pojezierza Pomorskiego i Mazurskiego oraz droga Nadbałtycka.

Równolegle z rozbudową i modernizacją dróg, konieczna jest rozbudowa urządzeń niezbędnych dla obsługi pojazdów mechanicznych. Mam tu na myśli stacje paliw, stacje obsługi samochodów, warsztaty napraw samochodowych, stacje pomocy drogowej, parkingi, miejsca postojowe, motele, oraz lepsze oznakowanie dróg dla celów turystycznych. Z atlasu samochodowego wynika, że nasycenie tymi urządzeniami ważnych rejonów turystycznych jest niezadawalające.

Na terenie województwa suwalskiego obecnie jest tylko dwa punkty pomocy drogowej, i trzy stacje paliw czynne przez całą dobę, a na terenie woj. Krośnieńskiego ⁵⁴ jest 2 stacje pomocy drogowej, 3 stacje paliw czynne przez 24 godziny. Na przejściu drogowym o znaczeniu ogólnoeuropejskim / na drodze E - 22/ nie ma parkingu ani żadnych urządzeń służących dla obsługi pojazdów mechanicznych. Podobnie jest w innych województwach.

Sprawą pilną jest rozbudowa sieci parkingów zwłaszcza w ważnych miejscowościach turystycznych i ośrodkach wypoczynku świątecznego. Nasilenie ruchu weekendowego i przyrost samochodów wymaga również usprawnienia ruchu drogowego w niektórych rejonach oraz stworzenia możliwości dojazdu do obiektów turystycznych i niektórych szlaków.

Zróżdła i wykaz literatury

1. Głownia J. : Ocena ruchu turystycznego w Polsce w 1978 roku Instytut Turystyki. Warszawa 1979.
2. Turystyka i wypoczynek w 1984 roku. Główny Urząd Statystyczny Warszawa 1985.
3. Transport 1984 rok, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1985.
4. Rocznik Statystyczny 1985, Główny Urząd Statystyczny 1985.
5. Kubalski J., Małek P., Mroczek., Komunikacja autobusowa, Ekonomia i Eksploatacja, Wydawnictwa Komunikacja i łączność Warszawa 1968.
6. Madeyski M., Lissowska E., Morawski W. : Transport, rozwój, integracja, Wydawnictwa Komunikacji i łączności. Warszawa 1985.
7. Prażanowski B.: Analiza i ocena połączeń kolejowych obsługujących główne rejony turystyczne w Polsce, Instytut Turystyki, Biuletyn Informacyjny nr 1/79. Warszawa 1976.
8. Prażanowski B. : Wpływ transportu autobusowego na kształtowanie warunków dojazdu do głównych rejonów turystyczno - wypoczynkowych, Instytut Turystyki, Biuletyn Informacyjny nr 3/32. Warszawa 1976.
9. Prażanowski B. : Dostępność komunikacyjna wybranych rejonów turystycznych w Polsce. Akademia Wychowania Fizycznego, Kraków 1979.
10. Małek M. : Ekonomia Transportu, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1977.

11. Kłoskowska A.: Wartości, aspiracje i potrzeby małej społeczności miejskiej, Warszawa 1978.
12. Pierzankowski R. i zespół : Pasażerskie przewozy fakultatywne do 1985 i 1990 roku, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa 1978.
13. Mikulski M.: Transport w obsłudze ruchu turystycznego, Kraków 1973.
14. Gaworecki W.: Ekonomika i organizacja turystyki, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1978.
15. Isard W.: Metody analizy regionalnej, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1975.
16. Borkacki S.: Ekonomia Polityczna, Kraków 1975.
17. Berazowski S.: Zarys geografii komunikacji, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1976.
18. Tarski I.: Czynniki czasu w procesie transportowym, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1976.

Podsumowanie, wnioski końcowe

1. Transport jest integralnie związany z turystyką, ogniwem łączącym te dwie sfery działalności są przewozy turystyczne.

Turystyka jest jedną z głównych źródeł potrzeb przewozowych, które się wiążą z ruchliwością turystyczną ludności naszego kraju. W odróżnieniu od innych potrzeb, potrzeby przewozowe turystyki wyróżniają się pewną specyfiką. Należą duże wahania czasowe związane z sezonowością ruchu turystycznego i duże zróżnicowanie w przestrzeni, wynikające z rozmieszczenia rejonów turystyczno wypoczynkowych.

2. Potrzeby przewozowe ludności dzieli się na dwie zasadnicze grupy obligatoryjne - występujące systematycznie /dojazdy do szkół, dojazdy do pracy, przejazdy związane ze sprawami bytowymi/ oraz fakultatywne - niesystematyczne. W tej ostatniej grupie mieszczą się potrzeby przewozowe turystyki. Według transportu w hierarchii zaspakajania potrzeb przewozowych pierwszeństwo mają potrzeby przewozowe należące do pierwszej grupy, potrzeby turystyczne traktowane są jako drugorzędne.

3. W dotychczasowej literaturze fachowej brak jest jakiegokolwiek klasyfikacji potrzeb przewozowych turystyki. Możemy je dzielić według kryteriów ogólnie stosowanych w klasyfikacji innych potrzeb przewozowych ludności, jak np. : zasięg przestrzenny przejazdu, bezpośredniość przejazdu, regularność przejazdu rodzaj gałęzi transportu itp. Nie mniej jednak powyższe kryteria w słabym stopniu uwzględniają specyfikę i istotę ruchu turystycznego. Dlatego przy ich klasyfikacji należy brać pod uwagę przede wszystkim : formę ruchu turystycznego, funkcję przejazdu i środki transportu wykorzystane dla przewozu.

- według form ruchu turystycznego potrzeby przewozowe można podzielić na przejazdy związane z ruchem pobytowym, ruchem wycieczkowym, wypoczynkiem świątecznym oraz turystyką kwalifikowaną,

- według funkcji przejazdu można wyróżnić : potrzeby transportowe, rozrywkowo - transportowe, rozrywkowo - rekreacyjne, krajoznawczo - wypoczynkowe, wypoczynkowo - lecznicze,

- według środka transportu potrzeby przewozowe możemy podzielić na zaspakajane przez : transport kolejowy, lotniczy, autobusowy, żeglugę śródlądową, żeglugę morską, transportem mieszanym /kolejowo - lotniczym/ kolejowo - autobusowym, morsko - lotniczym itp.

- według gestorów transportu potrzeby przewozowe turystyki można podzielić na odbywane transportem publicznym, transportem indywidualnym /własnym/ transportem zakładów pracy.

4. Masowość ruchu turystycznego stwarza duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe transportu. Pomimo doniosłego znaczenia problem przewozów turystycznych dotychczas nie został należycie rozeznany. Składa się na to wiele przyczyn m.in. : niedostateczna sprawozdawczość statystyczna przewozów pasażerskich, w których znaczny udział posiadają przewozy turystyczne. Chodzi tu o transport publiczny, transport branżowy i zakładowy oraz motoryzację indywidualną. Monopolistyczna rola, brak konkurencji między gałęziami transportu, zrutynizowanie form działalności, niechęć do wprowadzenia innowacji doprowadził do wytworzenia się typowego rynku producenta, który nie jest zainteresowany badaniami w dziedzinie przewozów, ani też w doskonaleniu swej działalności.

Brak odpowiedniej sprawozdawczości statystycznej przewozów, trudność wyodrębniania przewozów turystycznych z globalnych przewozów pasażerskich, jak również zastosowania szczegółowych metod badania przewozów pasażerskich do badań na większą skalę, bądź to ze względu na pracochłonność tych badań, bądź też abstrakcyjny i nie zweryfikowany w praktyce ich charakter - powodują konieczność zastosowania szacunków przy określaniu przewozów turystycznych. Analiza dotychczasowych metod szacunkowych wykazała, że oparte są one na zbyt wąskiej bazie kryteriów. Przez to wyniki badań są bardzo rozbieżne i mało wiarygodne.

5. W celu usunięcia tych niedociągnięć opracowano własne metody szacunków przewozów turystycznych w transporcie masowym i motoryzacji indywidualnej. Zaletą ich jest większe niż dotychczas powiązanie ze specyfiką ruchu turystycznego. W transporcie masowym pod uwagę wzięto wielkość, strukturę i rozmieszczenie ruchu turystycznego oraz zapotrzebowanie różnych form turystyki na usługi przewozowe. W zapotrzebowaniu tym uwzględniono potrzeby pojedynczych turystów związane zarówno z dojazdem do rejonów turystycznych jak i potrzeby przewozowe w miejscu ich pobytu.

W motoryzacji indywidualnej przy określaniu wielkości przewozów turystycznych, wzięto pod uwagę liczbę prywatnych samochodów osobowych w Polsce, przeciętną aktywność posiadaczy samochodów w ruchu turystycznym, zapełnienie samochodów wykorzystywanych dla celów turystycznych, ilość przejazdów niezbędnych dla pokrycia pojedynczych potrzeb turystów uprawiających różne formy turystyki, oraz wielkość, strukturę i rozmieszczenie ruchu turystycznego w Polsce.

6. Węzłowe znaczenie w przewozach turystycznych obecnie odgrywa transport masowy, szczególnie transport kolejowy i autobusowy. Udział transportu masowego w obsłudze ruchu turystycznego w 1984 roku kształtował się następująco :

- ruch pobytowy - 5,9 mln turystów, tj. 76,0 % całości ruchu pobyтового,
- ruch wycieczkowy - 18,2 mln turystów, tj. 74,7 % całości ruchu wycieczkowego,
- wypoczynek świąteczny - 55,7 mln turystów, tj. 62,2 % całości ruchu świątecznego . Dla pokrycia różnorodnych potrzeb ruchu turystycznego masowe środki transportu w 1984 roku dokonały 73,0 mln przewozów. Z tej globalnej sumy na przewozy związane z ruchem pobytowym przypadało 59,2 mln, ruchu wycieczkowego - 145,2 mln, oraz wypoczynkiem świątecznym - 168,6 mln.

Natomiast motoryzacja indywidualna obsługiwała potrzeby przewozowe 1,9 mln turystów pobytowych-, 6,2 mln turystów wycieczkowych oraz 33,9 mln turystów weekendowych. Dla pokrycia ich potrzeb przewozowych samochody osobowe dokonały 135,6 mln przewozów, z tego ponad połowę przypada na przewozy związane z wypoczynkiem świątecznym.

7. Wielkość przewozów turystycznych nakłada na transport masowy, obowiązek pełnego ich zaspokojenia na odpowiednim poziomie. Wymaga to wydatnego zwiększenia podaży usług przewozowych oraz jej dostosowania do czasowego i przestrzennego rozmieszczenia ruchu turystycznego. W motoryzacji indywidualnej konieczna jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, rozbudowa urządzeń niezbędnych dla obsługi pojazdów

samochodowych oraz zagospodarowanie szlaków drogowych pod kątem potrzeb turystów zmotoryzowanych.

Tabela 1

Ruch pobytowy /rejestrowany i nierejestrowany/ według województw w 1984 roku

Lp.	Województwo	Ruch pobytowy rejestrowany w 1978 roku	Ruch pobytowy nierejestro- wany w 1978 roku	Ruch pobytowy rejestrowany w 1984 roku	Procentowy wskaźnik spadku ruchu re- jestrowa- nego w latach 1978-1984	Szacunek wiel- kości ruchu pobyтового nierejestro- wanego w 1984 roku	Ruch pobytowy ogółem /rejestrowany i nierejestro- wany/ w 1984 roku
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Polska	7.833.700	8.839.400	3.740.583		4.041.831	7.782.514
1	Warszawskie	195.900	168.800	87.272	55,46	75.199	162.471
2	Białkopodlaskie	33.300	33.600	19.043	63,84	12.151	24.194
3	Białostockie	76.700	114.900	5.677	92,6	8.504	14.181
4	Bielskie	631.300	632.000	335.787	45,6	336.159	371.946
5	Bydgoskie	172.300	283.800	65.068	62,2	106.873	171.941
6	Chełmskie	35.800	25.500	16.954	53,9	12.208	29.162
7	Ciechanowskie	33.000	37.100	8.346	74,7	9.332	17.728
8	Częstochowskie	85.900	106.100	15.145	82,4	18.706	33.851
9	Elbląskie	199.700	112.300	116.941	71,5	65.761	182.702
10	Gdańskie	614.600	506.900	308.485	50,1	292.677	599.162
11	Gorzowskie	118.900	133.000	34.903	70,6	53.719	88.622
12	Jeleniogórskie	456.800	397.800	225.999	50,5	193.791	422.790
13	Kaliskie	34.900	59.200	9.996	71,4	16.955	26.951
14	Katowickie	117.600	143.200	32.125	72,7	39.118	71.243
15	Kieleckie	147.000	314.700	37.132	74,8	79.492	116.624
16	Konińskie	59.300	59.300	25.404	56,4	25.403	50.807
17	Koszalińskie	595.000	531.300	331.197	35,9	340.386	721.583
18	Krakowskie	95.500	100.800	13.655	85,4	15.860	29.515
19	Krośnieńskie	149.900	265.200	56.107	62,6	91.777	147.834
20	Legnickie	15.500	15.900	6.223	59,2	6.363	12.616
21	Leszczyńskie	59.200	48.600	41.925	29,2	34.418	76.343
22	Lubelskie	78.900	142.300	29.717	53,6	48.109	77.825
23	Łomżyńskie	35.500	20.300	16.475	85,8	9.420	25.895
24	Łódzkie	31.000	19.400	4.414	85,8	276	4.690
25	Nowosądeckie	918.100	1.035.000	523.909	42,9	591.188	1.115.097
26	Olsztyńskie	166.600	266.100	85.675	48,6	136.843	222.518
27	Opolskie	114.400	105.200	48.055	58,0	44.199	92.264
28	Ostrołęckie	37.000	49.500	12.757	65,5	17.066	29.823
29	Pińskie	61.500	99.900	25.956	57,8	42.162	68.118
30	Piotrkowskie	72.600	95.300	55.473	23,2	73.940	129.683
31	Płockie	49.200	54.800	15.412	68,7	17.166	32.578
32	Poznańskie	106.800	153.800	38.158	64,3	54.986	93.144

1	2	3	4	5	6	7	8
33	Przemyskie	40.600	30.100	14.082	65,3	10.440	24.522
34	Radomskie	43.000	69.600	12.379	71,2	20.009	32.473
35	Rzeszowskie	53.900	44.200	7.057	86,9	5.787	12.844
36	Siedleckie	40.100	65.400	13.176	67,2	21.439	34.665
37	Sieradzkie	36.000	46.000	17.821	50,5	22.773	40.596
38	Skierniewickie	13.400	25.600	2.251	83,2	4.300	6.551
39	Słupskie	254.100	216.300	155.187	38,9	133.322	238.509
40	Suwalskie	206.700	464.100	112.203	45,7	241.070	353.273
41	Szczecińskie	661.600	560.400	389.550	40,2	335.027	724.577
42	Tarnobrzесьkie	49.200	91.900	8.441	82,8	15.766	24.207
43	Tarnowskie	44.200	50.400	10.575	76,1	12.058	22.533
44	Toruńskie	64.200	69.000	19.171	70,2	20.540	32.711
45	Wałbrzyskie	399.500	413.700	179.488	55,1	185.867	365.355
46	Włocławskie	120.800	102.500	30.679	74,6	26.031	56.710
47	Wrocławskie	63.900	81.300	21.130	69,3	24.932	46.062
48	Zamojskie	30.200	72.500	5.640	81,9	13.155	18.635
49	Zielonogórskie	115.400	170.600	51.341	55,5	75.899	127.240

Zródło: obliczenia własne na podstawie

1. Tabela 3. Turystyka urlopowo-wakacyjna w 1978 roku - Praca zbiorowa pod kierownictwem J. Główni : Ocena ruchu turystycznego w 1978 roku - Instytut Turystyki, Warszawa 1979.
2. Tabela 1/34. Sezonowość wykorzystania obiektów wczasowo-wypoczynkowych w okresie X-1983 do IX-1984 według województw. Turystyka i wypoczynek 1984. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa 1985.
3. Obliczono na podstawie ruchu pobytowego rejestrowanego w latach 1978 i 1984.
4. Ustalono w oparciu o procentowy wskaźnik spadku ruchu pobytowego rejestrowanego i wielkości ruchu nierejestrowanego pobytowego w 1978 roku.

Tabela 2 Ruch wycieczkowy /rejestrowany i nierejestrowany/ według województw w 1984 roku

Lp.	Województwo	Ruch wyciecz- kowy rejestrowany w 1978 roku 1/	Ruch wyciecz- kowy nie- rejestrowany w 1978 roku 1/	Ruch wyciecz- kowy rejestrowany w 1984 roku 2/	Procentowy wskaznik spadku ruchu reje- strowanego w latach 1978-1984 3/	Szacunek wiel- kości ruchu wycieczkowe- go niereje- strowanego w 1984 roku 4/	Ruch wyciecz- kowy ogółem rejestrowany i nierejestro- wany/ w 1984 roku
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Polska	17.137.600	19.325.400	11.105.506		13.208.876	24.314.382
2	Warszawskie	1.807.300	2.264.900	1.109.647	38,6	1.390.604	2.500.251
3	Białkopodlaskie	67.800	9.700	18.456	72,7	2.653	21.199
4	Białostockie	314.800	170.100	145.798	53,7	78.780	224.578
5	Bielskie	557.200	786.500	530.795	4,7	749.228	1.280.023
6	Bydgoskie	436.400	533.400	309.463	29,1	378.248	687.711
7	Chełmskie	41.200	9.700	29.002	29,6	6.828	35.830
8	Ciechanowskie	78.900	7.700	23.973	69,6	2.339	26.312
9	Częstochowskie	221.600	152.700	207.214	6,5	142.786	350.000
10	Elbląskie	232.800	187.500	164.821	29,2	132.748	297.569
11	Gdańskie	667.100	1.803.000	562.306	15,7	1.519.768	2.082.074
12	Gorzowskie	256.700	121.800	183.011	28,7	86.835	269.846
13	Jeleniogórskie	556.500	701.500	355.625	36,1	448.285	803.910
14	Kaliskie	237.800	59.900	117.950	50,4	29.710	147.660
15	Katowickie	740.000	1.072.600	490.513	33,7	710.978	1.201.491
16	Kieleckie	471.000	666.700	246.359	47,7	348.720	595.079
17	Konińskie	131.700	36.700	62.231	52,8	17.341	79.572
18	Koszalińskie	258.800	212.600	213.728	17,4	175.574	389.302
19	Krakowskie	970.300	1.841.700	719.069	25,9	1.364.845	2.083.914
20	Krośniewskie	454.100	541.100	268.294	40,9	319.695	587.989
21	Legnickie	127.300	71.500	86.034	32,4	48.322	134.356
22	Leszczyńskie	73.100	5.800	41.373	43,4	3.282	44.655
23	Lubelskie	331.800	293.700	223.791	32,6	198.093	421.884
24	Łomżyńskie	81.700	9.700	27.595	66,2	3.276	30.871
25	Łódzkie	398.900	71.500	256.508	35,7	45.977	302.485
26	Nowosądeckie	1.008.400	2.013.700	682.884	32,3	1.363.668	2.046.552
27	Olsztyńskie	536.200	651.300	347.078	37,3	421.581	768.659
28	Opolskie	350.500	276.400	203.498	41,9	160.476	363.974
29	Ostrołęckie	87.400	15.500	33.225	62,0	5.892	39.117
30	Piłskie	158.300	27.000	90.027	43,1	15.355	105.382
31	Piotrkowskie	125.900	38.600	84.517	32,9	25.912	110.429
32	Płockie	139.300	17.400	68.618	50,8	8.571	77.189
33	Poznańskie	728.000	815.500	588.862	19,1	659.638	1.248.500

1	2	3	4	5	6	7	8
33	Przemyskie	152.500	90.800	88.859	49,7	52.907	141.766
34	Radomskie	174.400	69.600	64.235	63,2	25.635	89.870
35	Rzeszowskie	351.800	139.100	154.041	56,2	60.907	214.948
36	Śiedleckie	63.800	5.800	19.370	69,8	1.700	21.130
37	Śieradzkie	111.500	23.200	38.365	65,6	7.982	46.347
38	Skiermiewickie	119.500	42.500	49.599	56,7	18.410	68.009
39	Ślupskie	203.300	100.500	137.583	32,3	68.013	205.596
40	Suwalskie	361.500	340.100	328.621	9,1	309.167	637.788
41	Szczecińskie	649.900	939.200	352.993	45,7	510.126	863.119
42	Tarnobrzaskie	254.600	117.900	72.439	71,6	33.545	105.984
43	Tarnowskie	148.500	71.500	90.972	38,7	43.801	134.773
44	Toruńskie	375.100	363.300	177.102	52,7	174.530	348.632
45	Wałbrzyskie	483.200	819.400	303.163	37,3	514.097	817.260
46	Wrocławskie	106.300	11.600	63.076	40,7	6.883	69.959
47	Wrocławskie	490.000	431.000	392.534	19,3	375.269	737.803
48	Zamojskie	105.800	42.500	57.448	45,8	23.076	80.524
49	Zielonogórskie	342.100	230.000	222.751	34,9	149.760	37.511

Zródło : Obliczenia własne na podstawie :

1. Tabela 10 Turystyka urlopowo-wakacyjna w 1978 roku. Praca zbiorowa pod kierownictwem J. Gomi. Ocena ruchu turystycznego w Polsce w 1978 roku Instytut Turystyki. Warszawa 1979.
2. Tabela 1/28. Sezonowość wykorzystania obiektów turystycznych według miesięcy w okresie X - 1983 do IX - 1984 według województw. Turystyka i wypoczynek w 1984 roku. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa 1985.
3. Ustalono w oparciu o wielkość rejestrowanego ruchu wycieczkowego w latach 1978 i 1984.
4. Obliczono na podstawie wielkości ruchu wycieczkowego nierejestrowanego z roku 1978 i procentowego wskaźnika spadku ruchu wycieczkowego w latach 1978 - 1984.

Tabela 3

Ruch turystyczny /rejestrowany i nierejestrowany/ w 1984 roku

Lp.	Województwo	Ruch pobytowy	Ruch wycieczkowy	Wypoczynek świąteczny	Ruch turystyczny ogółem
1	2	3	4	5	6
1	Polska	7.782.514	24.314.382	89.612.700	121.709.596
2	Warszawskie	162.471	2.500.251	6.647.900	9.310.622
3	Białkopodlaskie	24.194	21.199	621.500	666.893
4	Białostockie	14.181	224.578	1.570.800	1.809.559
5	Bielskie	671.916	1.280.023	1.961.300	3.913.239
6	Bydgoskie	171.941	687.711	2.645.200	3.504.852
7	Chełmskie	29.162	35.830	521.300	586.292
8	Ciechanowskie	17.728	26.312	886.000	930.040
9	Częstochowskie	33.851	350.000	1.811.100	2.194.951
10	Elbląskie	182.702	297.569	1.098.900	1.579.171
11	Gdańskie	599.162	2.082.074	3.603.400	6.284.636
12	Gorzowskie	88.622	269.846	1.136.900	1.495.368
13	Jeleniogórskie	422.790	803.910	1.284.100	2.510.800
14	Kaliskie	26.951	147.660	1.553.000	1.727.611
15	Katowickie	71.243	1.201.491	10.589.100	11.861.834
16	Kieleckie	116.624	595.079	2.462.600	3.174.303
17	Konińskie	50.807	79.572	989.100	1.119.479
18	Koszalińskie	721.583	389.302	1.161.600	2.272.485
19	Krakowskie	29.515	2.083.914	3.065.200	5.178.629
20	Krośnieńskie	147.884	587.989	969.300	1.705.173
21	Legnickie	12.616	134.356	1.147.500	1.294.472
22	Leszczyńskie	76.343	44.655	837.900	958.898
23	Lubelskie	77.825	421.884	2.269.000	2.768.709
24	Łomżyńskie	25.895	30.871	716.400	773.166
25	Łódzkie	4.690	302.435	3.317.400	3.624.575
26	Nowosądeckie	1.115.097	2.046.552	1.396.700	4.558.349
27	Olsztyńskie	222.518	768.659	1.668.300	2.659.477
28	Opolskie	92.264	363.974	2.360.700	2.816.938
29	Ostrołęckie	29.823	39.117	793.400	862.340
30	Pińskie	68.118	105.382	1.056.800	1.230.300
31	Piotrkowskie	129.683	110.429	1.397.500	1.637.612
32	Płockie	32.578	77.189	1.147.600	1.257.367
33	Poznańskie	93.144	1.248.500	3.252.900	4.594.544
34	Przemyskie	24.522	141.766	849.100	1.015.388
35	Radomskie	32.473	89.870	1.619.900	1.742.243
	Rzeszowskie	12.844	214.948	1.426.400	1.654.192

1	2	3	4	5	6
36	Siedleckie	34.665	21.130	1.310.600	1.366.395
37	Sieradzkie	40.596	46.347	858.200	945.143
38	Skierniewickie	6.551	68.009	913.100	987.660
39	Słupskie	288.509	205.596	895.000	1.389.105
40	Suwalskie	353.273	637.788	997.800	1.988.861
41	Szczecińskie	724.577	863.119	2.415.800	4.003.496
42	Tarnobrzeskie	24.207	105.984	1.206.900	1.337.091
43	Tarnowskie	22.633	134.773	1.332.500	1.489.906
44	Toruńskie	39.711	348.632	1.540.100	1.928.443
45	Wałbrzyskie	365.355	817.260	1.956.000	3.138.615
46	Wrocławskie	56.710	69.959	968.100	1.094.769
47	Wrocławskie	46.062	737.803	2.874.200	3.658.065
48	Zamojskie	18.635	80.524	987.800	1.086.959
49	Zielonogórskie	127.240	372.511	1.520.800	2.020.551

Zródła: Obliczenia własne na podstawie tabel nr 1 i 2.

Tabela 4

Przewozy turystyczne w transporcie masowym i motoryzacji indywidualnej w 1984 roku

Lp.	Województwo	Przewozy turystyczne związane z ruchem :			Ogółem
		pobytowym	wycieczkowym	wypoczynkiem świątecznym	
1	2	3	4	5	6
1	Polska	77.825.140	194.515.056	236.363.988	508.704.184
2	Warszawskie	1.624.110	20.002.008	18.030.794	39.656.912
3	Białkopodlaskie	241.910	169.592	1.629.573	2.091.105
4	Białostockie	141.810	1.796.624	4.118.638	6.057.072
5	Bielskie	6.719.160	10.240.184	5.142.529	22.101.873
6	Bydgoskie	1.719.410	5.501.688	6.935.715	14.156.813
7	Chelmskie	291.620	286.640	1.366.899	1.945.109
8	Ciechanowskie	177.280	210.496	2.323.092	2.710.868
9	Częstochowskie	338.510	2.800.000	4.748.705	7.887.215
10	Elbląskie	1.827.020	2.380.552	2.881.316	7.088.888
11	Gdańskie	5.991.620	16.656.592	9.448.115	32.096.327
12	Gorzowskie	886.220	2.158.768	3.088.825	6.133.813
13	Jeleniogórskie	4.227.900	6.431.280	3.366.911	14.026.091
14	Kaliskie	269.510	1.181.280	4.071.966	5.522.756
15	Katowickie	712.430	9.611.928	27.764.630	38.088.988
16	Kieleckie	1.166.240	4.760.632	6.458.738	12.385.610
17	Konińskie	508.070	636.576	2.593.421	3.738.067
18	Koszalińskie	7.215.830	3.114.416	3.045.716	13.375.962
19	Krakowskie	295.150	16.671.312	8.036.955	25.003.417
20	Krośnieńskie	1.478.840	4.703.912	2.541.505	8.723.257
21	Legnickie	126.160	1.074.848	3.007.935	4.208.943
22	Leszczyńskie	763.430	357.240	2.196.974	3.317.644
23	Lubelskie	778.250	3.375.072	5.949.318	10.102.640
24	Łomżyńskie	259.850	248.968	1.878.401	2.385.219
25	Łódzkie	46.900	2.419.880	8.698.223	11.165.003
26	Nowosądeckie	11.150.970	16.372.416	3.662.148	31.185.534
27	Olsztyńskie	2.225.180	6.149.272	4.374.283	12.748.735
28	Opolskie	922.640	2.911.792	6.189.756	10.024.188
29	Ostrołęckie	298.230	312.936	2.080.295	2.691.461
30	Piłskie	681.180	843.056	2.818.930	4.346.166
31	Piśtrkowskie	1.296.830	883.432	3.664.257	5.844.519
32	Płockie	325.780	617.512	3.009.008	3.952.300
33	Poznańskie	931.440	9.988.000	8.529.104	19.448.544
34	Przemyskie	245.220	1.134.129	2.226.341	3.605.689
35	Radomskie	324.730	718.960	4.247.378	5.291.068
36	Rzeszowskie	128.440	1.719.584	3.739.991	5.588.015

1	2	3	4	5	6
36	Siedleckie	346.650	169.040	3.436.394	3.952.084
37	Sieradzkie	405.960	370.776	2.262.828	3.039.564
38	Skiernewickie	65.510	544.072	2.394.149	3.003.731
39	Słupskie	2.885.090	1.644.768	2.346.690	6.876.548
40	Suwalskie	3.532.730	5.102.304	2.616.232	11.251.266
41	Szczecińskie	7.245.770	6.904.952	6.334.228	20.484.950
42	Tarhobrzezkie	242.070	847.872	3.164.492	4.254.434
43	Tarnowskie	226.330	1.078.184	3.493.815	4.798.329
44	Toruńskie	397.110	2.789.056	4.038.143	7.224.309
45	Wałbrzyskie	3.653.550	6.538.080	5.128.632	15.320.262
46	Wrocławskie	567.100	559.672	2.538.347	3.665.119
47	Wrocławskie	460.620	5.902.424	7.536.153	13.899.197
48	Zamojskie	186.350	644.192	3.190.012	4.020.554
49	Zielonogórskie	1.272.400	2.980.088	3.987.538	8.240.026

Zróżdła: obliczenie własne na podstawie wielkości ruchu turystycznego i zapotrzebowania
na usługi przewozowe turystów.

Załącznik nr 1.

Szacunek wielkości i struktury ruchu turystycznego w 1984 roku.

Pod koniec 1981 roku Główny Urząd Statystyczny wprowadził poważne zmiany w sprawozdawczości ruchu turystycznego. W konsekwencji tego zaniżone zostały rozmiary ruchu turystycznego, wprowadzony został nowy przekrój szacowy obejmujący okres od 1 października do 30 września oraz nastąpiło znaczne opóźnienie w publikacji danych statystycznych z zakresu turystyki.

Obecnie sprawozdawczość statystyczna obejmuje jedynie rejestrowany ruch pobytowy i wycieczkowy. Pominięte zostały nierejestrowane formy ruchu pobyтового, wycieczkowego jak również związanego z wypoczynkiem świątecznym. Rozmiary pominiętych form ruchu turystycznego, przewyższają kilkakrotnie ruch rejestrowany. Według danych z 1978 roku, kiedy to istniała pełna statystyka, nierejestrowany ruch obejmował 82 % całości ruchu turystycznego. Należy przypuszczać, że w obecnym okresie proporcje między wielkością tych dwóch form ruchu turystycznego niewiele się zmieniły, a nawet można się liczyć, że wielkość ruchu nierejestrowanego nieco wzrosła, ponieważ w okresie kryzysu gospodarczego i spadku stopy życiowej turyści szukają możliwości spędzenia urlopu tańszym kosztem, niż to oferuje turystyka zorganizowana.

Brak pełnych danych statystycznych dotyczących wielkości i struktury ruchu turystycznego powoduje wiele negatywnych konsekwencji. W pierwszym rzędzie utrudnia właściwą obsługę ruchu turystycznego a także sterowanie, planowanie i prowadzenie odpowiedniej polityki w zakresie turystyki i to zarówno na szczeblu podstawowym /gminy, województwa o dużym nasileniu

ruchu turystycznego/ jak i centralnym. Uniemożliwia śledzenie związków i prawidłowości zachodzących między turystyką a innymi dziedzinami życia. Stwarza poważne trudności w prowadzeniu badań w turystyce, dla których niezbędna jest znajomość wielkości i struktury ruchu turystycznego w różnych układach przestrzennych i czasowych.

Drugim niekorzystnym zjawiskiem towarzyszącym zmianom wprowadzonym przez Główny Urząd Statystyczny jest zmiana rocznego przekroju czasowego. Dotychczas wszelkie dane związane z turystyką były rejestrowane w okresie rocznym od 1 stycznia do 31 grudnia, natomiast obecnie od 1 października do 30 września. Zatem obejmują one dane statyczne z 2 lat, które są nieporównywalne z większością danych dotyczących innych przejawów życia społecznego i gospodarczego.

I wreszcie trzecim - jest opóźnienie w publikacji danych dotyczących ruchu turystycznego a tym samym ich udostępnienie dla potrzeb praktyki jak i innych. Kompletne dane za 1984 rok, można uzyskać dopiero w drugiej połowie 1986 roku, ponieważ w roczniku Turystyka i Wypoczynek z 1985 roku podaje dane za 9 pierwszych miesięcy roku 1984, a dopiero w następnym roczniku publikowane są dane za 3 ostatnie miesiące z tegoż roku. Dlatego też są one opóźnione w publikacji prawie o rok w porównaniu z danymi zawartymi w dużym roczniku statystycznym jak i innych publikacjach specjalistycznych GUS.

W związku z zaistniałą sytuacją w sprawozdawczości ruchu turystycznego zachodzi pilna potrzeba jej usprawnienia. Konieczne jest uwzględnienie nierejestrowany ruchu turystyczny, powrócić do poprzednio stosowanego przekroju czasowego oraz przyspieszyć zbieranie i publikowanie danych. Zważywszy że nierejestrowany ruch turystyczny jest żywiołowy należy się zastanowić

nad celowością jego szacowania, jak to miało miejsce w latach 1975 - 1978 kiedy to obliczenia szacunkowe prowadzone były przez zespół Jerzego Głowni w Instytucie Turystyki.

Barek pełnej statystyki ruchu turystycznego, będącego punktem wyjścia do ustalenia wielkości przewozów turystycznych zarówno w transporcie masowym jak również w motoryzacji indywidualnej zmusił do jego wyszacowania. Przyjęcie niepełnych danych dotyczących ruchu turystycznego /aktualnie publikowanych a obejmujących zaledwie około 20 % całości/ nieuchronnie doprowadziłoby do zaniżenia rozmiarów przewozów turystycznych i wysnucia błędnych wniosków.

Dla rozwiązania tego problemu przyjęto następujące założenia :

1. Uwzględniono rejestrowany ruch pobytowy i wycieczkowy z 1984 roku na podstawie noclegów w obiektach czasowo - wypoczynkowych i turystycznych /a ściślej rzecz biorąc od 1 października 1983 roku do 30 września 1984/.

2. Do ruchu rejestrowanego doszacowano wielkość ruchu nierejestrowanego pobyтового i wycieczkowego oraz wypoczynek świąteczny.

Dysponując danymi dotyczącymi rejestrowanego ruchu pobyтового w roku 1978 oraz 1984, obliczono procentowy wskaźnik spadku na przestrzeni tego okresu. A następnie przy założeniu, że podobny spadek nastąpił również w ruchu nierejestrowanym, wyliczono przybliżoną wielkość ruchu nierejestrowanego ruchu pobyтового dla 1984 roku. Podstawą do przeprowadzenia tych obliczeń była wielkość ruchu nierejestrowanego z 1978 roku.

Warto tu podkreślić, że jest to ostatni rok, który dysponuje pełną statystyką ruchu rejestrowanego i nierejestrowanego dla wszystkich form w przekroju wojewódzkim. Na podobnych zasadach określono wielkość nierejestrowanego ruchu wycieczkowego. Szczegółowe obliczenia oraz źródła na których się opierało podano w tabeli nr 1 i 2.

3. W odniesieniu do wypoczynku świątecznego przyjęto nieco odmienne założenia. Wielkość tego ruchu z 1978 roku pozostawiono na niezmienionym poziomie, przyjmując ją na 1984 rok. Postępowanie to jest uzasadnione wieloma argumentami między innymi :

- Spadek ruchu pobyтового w latach 1978 - 1984 o 53 %, a wycieczkowego o 33 % spowodował, że wypoczynek świąteczny stał się ważnym czynnikiem kompensacyjnym wobec tych form ruchu turystycznego,

- Wzrost cen usług turystycznych przy równoczesnym spadku stopy życiowej, przyczyniły się do zmniejszenia uczestnictwa w ruchu pobytowym i wycieczkowym oraz zwiększenia jego w wypoczynku świątecznym,

- W okresie kryzysu ekonomicznego ludność bardzo niechętnie rezygnuje z osiągniętego już standardu w zaspakajaniu swoich potrzeb, dlatego jest skłonna zastępowania droższych form wypoczynku, na rzecz wypoczynku świątecznego, który jest najbardziej dostępną formą dla mniej zamożnej ludności.

- W latach 1978 - 1984 liczba samochodów osobowych zwiększyła się z 1,7 do 3,1 mln. Powszechnie się uważa, że samochód jest jednym z głównych czynników aktywizujących ruch turystyczny. W naszych warunkach przy wysokich kosztach eksploatacji i limitach paliwowych, samochód najczęściej wykorzystywany

jest dla załatwiania drobnych spraw bytowych oraz dla celów rekreacyjno-turystycznych. Przy czym tu w pierwszym rzędzie preferowane są wycieczki na krótkich trasach, oraz wyjazdy do pobliskich rejonów turystyczno-wypoczynkowych.

Autor w pełni zdaje sobie sprawę z pewnych uproszczeń przyjętych przy szacowaniu nierejestrowanego ruchu pobytowego, wycieczkowego oraz wypoczynku świątecznego. Spowodowane to zostało z jednej strony brakiem możliwości uzyskania dokładnych danych na ten temat, z drugiej zaś - koniecznością rozwiązania tego problemu. Wydaje się byłoby pominięcie ruchu nierejestrowanego w badaniach znacznie większym błędem, niż przyjęcie oficjalnych danych. Dzięki doszacowaniu ruchu nierejestrowanego, uzyskano bardziej zbliżone do faktycznego stanu niżby to wynikało z oficjalnej statystyki GUS. Nie należy zapominać, że ruch nierejestrowany obejmował dawniej około 80 % całości ruchu turystycznego w naszym kraju.

BIBLIOTECZNA
KRAJOWA