

NIEKTÓRE AKTUALNE PROBLEMY ROZWOJU TURYSTYKI NA WYBRZEŻU

I WSTĘP

Pojęcia „turystyka” używa się w Polsce zazwyczaj w dwóch znaczeniach: w znaczeniu ciaśniejszym, które nazwać można również tradycyjnym, za turystów uważa się wyłącznie osoby, przebywające poza miejscem swego stałego zamieszkania w celach krajoznawczych. W znaczeniu szerszym jako turystów określa się również osoby, udające się poza miejsce swego stałego zamieszkania w celach wypoczynkowych, kuracyjnych, rozrywkowych, a także dla odwiedzenia krewnych, znajomych lub też dla zaspokojenia potrzeb religijnych. W artykule niniejszym mówić będziemy o turystyce w tym drugim znaczeniu, niewątpliwie znacznie precyzyjniej ujmującym charakter współczesnej turystyki.

Bazując na powyższym ustaleniu terminologicznym podzielić można ruch turystyczny na Wybrzeżu na pięć zasadniczych typów: na turystykę wczasowo-lotniskową, wycieczkową, uzdrowiskową, wędrówki krajoznawcze oraz wypoczynek świąteczny. W niniejszym artykule scharakteryzuję problematykę tylko dwóch z tych typów, a mianowicie turystyki wycieczkowej, posiadającej największe znaczenie społeczne oraz turystyki wczasowo-lotniskowej, posiadającej największe znaczenie jako czynnik aktywizacji gospodarczej i kulturalnej pasa nadmorskiego.

II TURYSTYKA WYCIECZKOWA

Pod względem ilości uczestników na pierwszy plan wysuwa się zdecydowanie turystyka wycieczkowa, obejmująca w 1959 r. ponad milion osób, co stanowi około 60% wszystkich turystów przybywających na Wybrzeże. Turyści ci przyjeżdżają na Wybrzeże prawie wyłącznie w zorganizowanych grupach, liczących od kilkunastu do kilkudziesięciu, a niekiedy nawet kilkuset uczestników. Głównymi organizatorami turystyki wycieczkowej są szkoły (wycieczki młodzieży szkolnej) oraz organizacje związkowe w zakładach pracy. Sezon wycieczkowy trwa od maja do września, przy czym największe nasilenie ruchu turystycznego przypada na czerwiec.

Na Wybrzeżu mamy zasadniczo dwa centra ruchu wycieczkowego: Trójmiasto i Szczecin, przy czym ruch do Trójmiasta jest wielokrotnie

większy aniżeli do Szczecina. Tylko niewielki odsetek wycieczek wybiera inne punkty docelowe (np. Koszalin, Kołobrzeg). Przeciętny pobyt wycieczek na Wybrzeżu wynosi nieco ponad jedną dobę, co oznacza w praktyce, że duża część osób przybywa nad morze tylko na jeden dzień, spędzając dwie kolejne noce w pociągu. Zasadniczym celem wszystkich wycieczek jest „zobaczenie morza”. W zakresie tego ogólnego celu istnieje pięć atrakcji, wywołujących specjalnie silne wrażenie na wycieczkowiczach, którzy przyjeżdżają z głębi lądu, w dużym odsetku z małych prowincjonalnych miasteczek i wsi: osobisty kontakt z morzem, zwiedzanie portu, przejażdżka statkiem po morzu, zetknięcie się z pracą przemysłu stoczniowego oraz widok wielkiego portowego miasta. Program pobytu ustalają wycieczki samodzielnie, w coraz większym jednak stopniu korzystając z usług biur obsługi turystycznej, z których największe doświadczenie mają biura czynne przy PTTK.

Turystyka wycieczkowa nad morzem posiada bardzo poważne znaczenie społeczne. Jest ona obecnie, a prawdopodobnie będzie również jeszcze przez wiele lat dla większości mieszkańców Polski jedyną dostępną formą konkretnego i bezpośredniego zetknięcia się z morzem i problematyką morską. W naszym kraju, w którym rozwój gospodarki morskiej stanowi istotny czynnik postępu gospodarczego, a tradycje morskie i znajomość zagadnień morskich są tak nikłe, turystykę wycieczkową na Wybrzeże należy traktować jako ważny czynnik wychowawczy. W związku z tym niezbędne jest przeprowadzenie w najbliższych latach prac zmierzających do usunięcia występujących obecnie niedociągnięć i braków oraz stworzenie warunków szybkiego rozwoju tego typu turystyki. Zadanie to polega na prawidłowym rozwiązaniu kilku problemów.

W pierwszej kolejności należy ustalić, czy uzasadniona jest obecna koncentracja prawie całego ruchu wycieczkowego tylko w dwóch ośrodkach? Nie ulega wątpliwości, że koncentracja ta wywołuje szereg trudności i niedociągnięć organizacyjnych i jest przyczyną wielu niewygód i rozczarowań uczestników wycieczek. Należy jednak pamiętać o dwóch momentach: po pierwsze, centrum masowego ruchu wycieczkowego musi być dużym węzłem komunikacyjnym, dobrze powiązanim z możliwie wielkim zapleczem; po drugie, centrum takie musi posiadać wysoką atrakcyjność turystyczną, umożliwiającą zaspokojenie bardzo zróżnicowanych co do zakresu i poziomu potrzeb turystów. Tym warunkom odpowiadają u nas tylko Trójmiasto i Szczecin i dlatego wydaje się rzeczą konieczną utrzymanie ich dotychczasowej dominującej pozycji w zakresie turystyki wycieczkowej. Nie oznacza to oczywiście, że nie trzeba do-

łożyć starań o zwiększenie turystyki wycieczkowej do innych, większych i ciekawszych miast nadmorskich.

Doświadczenie wykazuje, że powierzchowne nawet poznanie zasadniczych atrakcji turystycznych Trójmiasta czy Szczecina nie jest możliwe w ciągu jednego dnia, a już zupełnie mija się z celem zwiedzanie miasta w ciągu dnia między dwiema nocami spędzonymi w pociągu. Przyczyną nagminnego występowania obecnie tego zjawiska jest niedostateczne wyposażenie Trójmiasta i Szczecina w urządzenia obsługi ruchu wycieczkowego. Celem zasadniczej poprawy obecnej sytuacji, a tym samym podniesienie przeciętnego pobytu wycieczki do 2—3 dni planuje się wybudowanie w Szczecinie hotelu turystycznego na 300—400 miejsc noclegowych, a w Świnoujściu na ok. 100 miejsc. W Trójmieście kadłubowy dom wycieczkowy PTTK w Kamiennym Potoku zostanie rozbudowany jako ośrodek turystyczny na ok. 1000 miejsc noclegowych. Obiekty te będą wyposażone we wszystkie niezbędne urządzenia i będą mogły przejąć w całości obsługę wycieczek w zakresie zakwaterowania, wyżywienia, usług komunikacyjnych oraz przewodnictwa i informacji. Przewiduje się ponadto, że pewna ilość nowo budowanych internatów i domów akademickich w tych miastach będzie przystosowane do obsługi wycieczek młodzieżowych w czasie wakacji. Rozważana jest również sprawa adaptowania na cele turystyczne pewnych odbudowanych obiektów zabytkowych w Gdańsku oraz zamku w Malborku. Realizacja tego ostatniego projektu umożliwiłaby uzyskanie około 2000 miejsc noclegowych, uzależniona jednak jest od istotnej poprawy połączeń komunikacyjnych między Malborkiem a Trójmiastem.

Z poprawą stanu bazy noclegowo-wyżywieniowej musi iść w parze polepszenie organizacji ruchu wycieczkowego, w szczególności zaś programu pobytu na Wybrzeżu. Chodzi tu nie tylko o usprawnienia czysto organizacyjne, lecz także o uatrakcyjnienie i zwiększenie efektów poznawczych i rozrywkowych wycieczek. Uzależnione to jest niewątpliwie w pewnym stopniu od zwiększenia ilości placówek obsługi ruchu turystycznego oraz poprawy metod pracy i podwyższenia kwalifikacji kadr fachowych w tych instytucjach. W równym co najmniej stopniu potrzebne jest jednak udostępnienie zwiedzającym wielu atrakcyjnych obiektów oraz wyposażenie Szczecina i Trójmiasta w odpowiednią ilość środków transportu drogowego i wodnego dla turystów.

Zwiększenie taboru autobusowego i autokarowego umożliwi usprawnienie ruchu i ograniczy wysiłek fizyczny turystów. Natomiast rozwój środków turystycznego transportu wodnego poza usprawnieniem ruchu turystycznego posiada zasadnicze znaczenie dla uatrakcyjnienia pobytu

na Wybrzeżu. Turysta, który nie odbył wycieczki motorówką po porcie lub małego chociażby spaceru statkiem po morzu, wraca do domu zadowolony i rozgoryczony. Dobrze, że czynniki decydujące zaczynają dostrzegać problem tzw. białej floty i poczyniły już pierwsze stanowcze kroki, wiodące do zahamowania procesu jej samolikwidacji. Wydaje się jednak, że plany rozwoju białej floty są ciągle jeszcze niewspółmiernie małe w stosunku do potrzeb.

Z zagadnieniem poprawy stanu zagospodarowania centrów ruchu wycieczkowego wiąże się długość sezonu turystycznego. Masowa turystyka wycieczkowa musi być tania, poprawa standardu usług turystycznych nie może więc w istotny sposób rzutować na koszty ponoszone przez wycieczkowiczów. Z drugiej strony, obiekty i urządzenia obsługi turystycznej nie mogą być deficytowe, trzeba więc im zapewnić wysoki współczynnik wykorzystania. Rozwiązanie tego dylematu jest możliwe jedynie przez przedłużenie sezonu wycieczkowego do 8—9 miesięcy oraz przez zmniejszenie szczytów sobotnio-niedzielnich na rzecz innych dni tygodnia. Wbrew pozorom realizacja tego postulatu zależy głównie od odpowiedniej organizacji ruchu i lepszego dostosowania programu wycieczek do pory roku i typu turysty. Jest rzeczą sprawdzoną, że dla większości wycieczek np. obejrzenie stoczni czy zwiedzenie statku stanowi znacznie większą atrakcję niż np. plaża w Sopocie. W dużym stopniu przyczyną szczytów niedzielnych są wycieczki młodzieżowe, które mogą być organizowane z powodzeniem w dni powszednie.

III TURYSTYKA WCZASOWO-LETNISKOWA

W turystyce wczasowo-letniskowej dominuje czynnik wypoczynku, regeneracji sił. Turyści tego typu, nazywani potocznie letnikami lub wczasowiczami, przyjeżdżają nad morze z reguły na dłuższy czas (przeciętnie ok. 15 dni) i w zasadzie cały okres swego pobytu spędzają w jednej miejscowości. W latach 1951—1955 turystyka wczasowo-letniskowa na Wybrzeżu skupiała się w kilkunastu miejscowościach i w zasadzie była turystyką zorganizowaną. Turyści indywidualni przebywali w większych ilościach jedynie w Sopocie i Międzyzdrojach. Głównymi organizatorami turystyki wczasowo-letniskowej były: Fundusz Wczasów Pracowniczych oraz Ministerstwo Oświaty (kolonie młodzieżowe).

W okresie 1956—1959 w wyniku zasadniczej liberalizacji przepisów o przebywaniu w strefie przygranicznej oraz poprawy stopy życiowej dużych grup ludności, zachodzą w turystyce wczasowo-letniskowej na Wybrzeżu istotne zmiany. W pierwszym rzędzie następuje silny rozwój turystyki indywidualnej, bazującej głównie na kwaterach prywatnych u sta-

łych mieszkańców miejscowości letniskowych. Równolegle, głównie środkami funduszy zakładowych, adaptowano na cele wczasowe lub kolonijne wiele obiektów dotychczas nie wykorzystanych lub użytkowanych na inne cele. Od niedawna, wobec wyczerpywania się zasobów budynków nadających się na ten cel, zaczyna rozwijać się budownictwo nowych obiektów, realizowane przez zakłady pracy, związki zawodowe, spółdzielczość, organizacje społeczne, a także w niewielkim jeszcze stopniu przez rady narodowe. Rozwija się także turystyka oparta na bazie namiotowej.

W rezultacie nastąpił bardzo poważny wzrost ruchu wczasowo-letniskowego. W r. 1958 w pasie nadmorskim przebywało ok. 300 tys. wczasowiczów i uczestników kolonii oraz około 500 tys. letników indywidualnych. Żywiłowy napływ turystów spowodował szereg perturbacji na pewnych odcinkach życia gospodarczego rejonów turystycznych. Dotkliwe trudności, głównie w r. 1956 i 1957, wystąpiły na niektórych terenach w zakresie zaopatrzenia w żywność oraz w komunikacji.

Rzeczony ruch letniskowo-wczasowego nie jest równomierny na całym Wybrzeżu. Uprzywilejowana jest zachodnia część Wybrzeża Gdańskiego od Jastrzębiej Góry do Krynicy Morskiej oraz rejon woliński na Pomorzu Zachodnim. W skali natomiast całego Wybrzeża wielkość popytu na miejsca w poszczególnych ośrodkach jest wprost proporcjonalna do stopnia ich wyposażenia w usługi turystyczne i stanu powiązań komunikacyjnych z głębią kraju.

Jakie w świetle rozwoju ruchu wczasowo-letniskowego w ostatnich latach można wysnuć wnioski na przyszłość? Wydaje się, że musimy się liczyć z pięcioma czynnikami:

- po pierwsze, wypoczynek letni nad morzem staje się obecnie najbardziej pożądaną formą spędzenia urlopu dla szerokich rzesz społeczeństwa. Atrakcyjność morza stale wzrasta w stosunku do gór i pojezierza — jest to zresztą zjawisko o zasięgu międzynarodowym;
- po drugie, wzrost ruchu turystycznego nie wpływa jednak zupełnie na długość sezonu turystycznego. Sezon letniskowy nad morzem trwa nadal od połowy czerwca do połowy września, ze szczytem w okresie 15 lipiec — 15 sierpień;
- po trzecie, coraz bardziej wzrasta tendencja do spędzania urlopu w gronie rodzinnym;
- po czwarte, turyści w coraz większym stopniu usiłują termin, formę i miejsce spędzenia urlopu dostosować do swych indywidualnych potrzeb i możliwości;
- po piąte, mimo wzrostu turystyki ruchowej, głównie w wyniku postępu-

jącej motoryzacji, przez szereg lat w warunkach polskich dominować jeszcze będzie turystyka pobytowa.

W świetle powyżej sformułowanych wniosków stwierdzić należy, że w przyszłości czynnikiem decydującym o rozwoju turystyki letniskowo-wczasowej nad morzem będzie stan zagospodarowania turystycznego. W warunkach wzrastającego poważnie popytu o wielkości ruchu zdecydowanie bowiem zdolność usługowa bazy turystycznej.

Na pojęcie zagospodarowania turystycznego określonego rejonu czy miejscowości składają się kompleksowo rozumiane cztery elementy: baza noclegowa, baza wyżywieniowa, baza transportowa oraz zespół urządzeń usługowych, ułatwiających i uprzyjemniających pobyt. Jak wygląda sytuacja i jakie są perspektywy rozwoju każdego z tych elementów?

Baza noclegowa jest decydującym elementem zagospodarowania turystycznego. W roku bieżącym w trzech województwach nadmorskich czynnych było ok. 109,5 tys. miejsc noclegowych dla turystyki letniskowo-wczasowej, pozostających w dyspozycji instytucji i organizacji społecznych. W pełnym sezonie baza ta była całkowicie wykorzystana. Rezerw, nadających się do rewindykacji i adaptacji, praktycznie już nie ma. Dalszy więc rozwój bazy wymaga nowych inwestycji przy równoczesnym zahamowaniu szybko postępującego procesu dekapitalizacji bazy istniejącej.

Ilość miejsc noclegowych, wykorzystywanych przez letników na kwaterach prywatnych nie jest ściśle znana. Szacuje się, że wynosiła ona w bieżącym roku mniej więcej 120—140 tys. miejsc. Rezerwy, możliwe do wykorzystania, są tutaj jeszcze znaczne, jakkolwiek znajdują się głównie w mniej atrakcyjnych miejscowościach.

Budownictwo turystyczne na Wybrzeżu jest problemem trudnym pod względem ekonomicznym i technicznym. Chcemy bowiem, aby wypoczynek nad morzem stał się dostępny dla średnio zarabiających ludzi pracy przy utrzymaniu zasady rentowności bazy turystycznej. Dlatego baza musi być tania w budowie i eksploatacji. Również krótki sezon zmusza do bardzo lekkiego budownictwa. Tymczasem ze względów klimatycznych obiekty zbyt lekkie nie zdają egzaminu: są za zimne i nie konserwowane bardzo starannie szybko ulegają zniszczeniu. Ponadto nawet przy tanim budownictwie konieczne jest zazwyczaj nader kosztowne uzbrajanie terenu, co w sposób istotny wpływa na wysokość kosztów budowy, a następnie eksploatacji. Tak więc budownictwo osiedli campingowych nie może być podstawowym czynnikiem rozwoju bazy mieszkaniowej w najbliższych latach. W tej sytuacji trzeba wysunąć postulat całkowitego uruchomienia rezerw bazy kwaterunkowej, wyno-

szącej kilkadziesiąt tysięcy miejsc noclegowych w mieszkaniach prywatnych.

Podkreślić należy, że istniejące rezerwy bazy kwaterunkowej nie są obecnie wykorzystywane dlatego, że odnośne miejscowości i rejony nie są uważane przez letników za atrakcyjne głównie ze względu na brak urządzeń obsługi ruchu turystycznego (wyżywienie, usługi, rozrywki itd), a niekiedy również ze względu na trudne warunki dojazdu.

Podobnie przedstawia się sytuacja w dziedzinie wyżywienia. Trudności, które wystąpiły w ubiegłych latach, spowodowane były trzema przyczynami: niedostosowaniem puli przydziałowej dla poszczególnych terenów do zwiększonego zapotrzebowania, zbyt małą elastycznością aparatu dystrybucyjnego oraz niedostateczną ilością sklepów detalicznych i zakładów gastronomicznych w rejonach turystycznych. W wyniku energicznej akcji Ministerstwa Handlu Wewnętrzznego pierwsza z tych przyczyn została usunięta, pewnej poprawie uległa również praca aparatu handlowego, problem natomiast sieci handlowej i gastronomicznej jest wciąż otwarty. Słusznym rozwiązaniem na pewno nie jest budowa trwałych lokali i urządzeń — te musiałyby być deficytowe — próby natomiast rozwoju sieci o charakterze sezonowym z równoczesnym umożliwieniem uruchamiania dla turystów przez osoby prywatne niewielkich punktów handlowych, usługowych i gastronomicznych dają rezultaty pozytywne.

Trudności transportowe, występujące na niektórych terenach wynikały częściowo z niedostatecznej ilości taboru kolejowego i autobusowego, częściowo zaś zostały spowodowane brakiem koordynacji i elastyczności w pracy kolei i PKS. Również i tutaj sytuacja w tym roku uległa pewnej poprawie, jakkolwiek w dalszym ciągu dojazdu do wielu, szczególnie mniejszych, miejscowości wczasowych są zbyt kłopotliwe i pochłaniają za wiele czasu.

Ostatnim elementem zagospodarowania turystycznego są urządzenia i usługi zwiększające atrakcyjność pobytu. Zagadnienie to czeka w dalszym ciągu na rozwiązanie, jakkolwiek większość miejscowości nadmorskich wygląda w tym roku znacznie schludniej niż w roku ubiegłym i lepiej jest przygotowana na przyjęcie gości. Natomiast ciągle jeszcze zbyt mało uwagi poświęca się uatrakcyjnieniu małych miejscowości.

IV UWAGI KOŃCOWE

Jak w świetle powyższej — bardzo zresztą szkicowo omówionej sytuacji — rysują się perspektywy rozwoju bazy recepcyjnej turystyki letniskowo-wczasowej na Wybrzeżu?

Uważam że uzyskane w ostatnich latach raczej skromne, w stosunku do potrzeb, rezultaty w poprawie stanu zagospodarowania turystycz-

nego Wybrzeża są wynikiem sprzeczności, powstałej między faktycznym znaczeniem turystyki w życiu gospodarczym, kulturalnym i społecznym Wybrzeża a przygotowaniem zainteresowanych resortów, w szczególności zaś terenowych rad narodowych do rozwiązywania i pokierowania tymi procesami.

W pasie nadmorskim turystyka staje się gałęzią gospodarki prowadząca do niego ok. 1 mld. złotych rocznie (w r. 1958). Dlatego turystyka na Wybrzeżu nie może już być traktowana jako jeden z wielu marginesowych przejawów życia społecznego, którym wystarczy zajmować się od przypadku do przypadku. Problematyka turystyki musi być rozwiązywana w sposób kompleksowy, przy czym zadania koordynatora muszą wziąć na siebie rady narodowe, jako pełnoprawny gospodarz terenu.

Jest faktem, że rady narodowe — poza Sopotem i Świnoujściem — do niedawna roli tej podejmowały się niechętnie, ponieważ nie były zainteresowane materialnie w rozwoju turystyki na swym terenie. Rola bowiem rad narodowych ograniczała się jedynie do świadczenia usług na rzecz turystów. Tymczasem rozwój turystyki powinien stać się czynnikiem aktywizacji gospodarczej rejonów i miejscowości turystycznych, i to zarówno w sposób pośredni przez zwiększanie dochodów poszczególnych mieszkańców za różne świadczenia na rzecz turystów, usługi lub sprzedawane produkty, przez rozwój budownictwa inwestycyjnego, rozwój sieci usług itd., jak i w sposób bezpośredni przez udział rad narodowych w zyskach z turystyki. Dochody te mogą uzyskiwać rady narodowe w dwojaki sposób: przez opodatkowanie na rzecz rad narodowych turystów i przedsiębiorstw obsługi turystycznej działających na odnośnym obszarze, bądź też przez uruchamianie opartych na zasadach rentowności różnych obiektów i urządzeń usługowych dla turystów. Uważam, że ten drugi sposób powinien odgrywać rolę zasadniczą. Rozwój bowiem bazy turystycznej na Wybrzeżu zależeć będzie głównie od umiejętnego wykorzystania istniejących już obiektów i urządzeń w poszczególnych powiatach i miejscowościach nadmorskich. Istniejące zainwestowanie może przy pomocy stosunkowo niewielkich środków uzupełnić brakującymi elementami bazy noclegowej, żywnościowej, transportowej i rozrywkowej. Pełna gestia koordynacyjna w ręku rad narodowych umożliwiłaby racjonalną, elastyczną gospodarkę całością bazy, która w tych warunkach może być rentowna.

W ten sposób przy pomocy środków, jakie będą na ten cel przeznaczone w planie pięcioletnim, zagospodarować można by kilkadziesiąt miejscowości nadmorskich jako ośrodki ruchu letniskowo-wczasowego o różnym standardzie wyposażenia.