

ARTUR BIEDROŃ

TURYSTYKA MOTOCYKLOWA W POLSCE

Charakterystyka zjawiska i konsumentów

Prognoza rozwoju



Difin

TURYSTYKA MOTOCYKLÓWA W POLSCE

Recenzent
prof. SGH dr hab. Anna Dąbrowska

Copyright © Difin SA
Warszawa 2011.
Wszelkie prawa zastrzeżone.
Kopiowanie, przedrukowywanie i rozpowszechnianie
całości lub fragmentów niniejszej pracy
bez zgody wydawcy zabronione.

Redaktor prowadząca
Maria Adamska

ISBN 978-83-793 -46 -8

Printed in Poland
Difin SA
ul. F. Kostrzewskiego 1, 00-768 Warszawa
tel. (22) 851-45-61, (22) 851-45-62, fax (22) 841-98-91
Wydanie pierwsze, Warszawa 2011
Skład i łamanie: Z. Wasilewski, Warszawa, tel. 601-30-60-35
Wydrukowano w Polsce.

Spis treści

Wprowadzenie	7
1. Miejsce turystyki motocyklowej w nauce o turystyce	11
1.1. Pojęcia i rodzaje turystyki	11
1.2. Turystyka kwalifikowana	18
1.3. Turystyka motocyklowa jako forma turystyki kwalifikowanej	21
2. Charakterystyka rynku turystycznego w wybranych krajach europejskich z uwzględnieniem turystyki motocyklowej	24
2.1. Aktywność konsumentów na rynku usług turystycznych w Polsce	24
2.2. Charakterystyka bazy turystycznej w wybranych krajach europejskich pod względem atrakcyjności dla turysty motocyklowego	31
2.3. Miejsca docelowe podróży mieszkańców wybranych krajów europejskich w turystyce wypoczynkowej i motocyklowej	43
3. Polski konsument jako uczestnik rynku turystyki motocyklowej	68
3.1. Konsument i jego potrzeby	68
3.2. Charakterystyka konsumenta na rynku usług turystyki motocyklowej w Polsce. Opracowanie własne	79
3.3. Zachowania konsumenta na rynku usług turystyki motocyklowej w Polsce. Opracowanie własne	88

4. Rynek nowych motocykli jako determinanta zachowań konsumentów usług turystycznych dla motocyklistów	97
4.1. Rozwój przemysłu motocyklowego na świecie	97
4.2. Produkcja i tabor motocykli w Polsce i wybranych krajach Unii Europejskiej	107
4.3. Sprzedaż nowych motocykli w Polsce i wybranych krajach Unii Europejskiej	122
4.4. Motocykle turystyczne na rynku nowych motocykli w Polsce i w Niemczech – analiza porównawcza	142
4.5. Profil nabywców nowych motocykli w Polsce w świetle badań własnych	147
5. Perspektywy rozwoju turystyki motocyklowej w Polsce. Wyniki badań własnych	166
5.1. Rozwój rynku turystyki motocyklowej w opinii ekspertów	166
5.2. Prognoza rozwoju turystyki motocyklowej w Polsce – wnioski z badań	192
Zakończenie	195
Bibliografia	200
Spis rysunków i tabel	211

Wprowadzenie

„Dwa dni oddalają człowieka – a szczególnie człowieka młodego, który jeszcze nie tak mocno tkwi w życiu – od jego zwykłego otoczenia, od tego wszystkiego co nazwał swoimi obowiązkami, interesami, kłopotami i widokami, o wiele bardziej, niż mogło mu się wydawać podczas jazdy dorożką na dworzec. Przestrzeń, która wijąc się i pędząc, wdziera się pomiędzy niego a ojczystą glebę, wykazuje moc, przypisywaną na ogół czasowi; (...).

Przestrzeń, podobnie jak czas przynosi zapomnienie, ale czyni to, przerywając dotychczasowe stosunki człowieka z otoczeniem, przenosząc go w stan pierwotnej wolności i czyniąc w mgnieniu oka z pedanta i osiadłego mieszczucha coś w rodzaju włóczęgi”¹.

Ze stulecia w stulecie świat coraz bardziej się urbanizuje. Aglomeracje świata coraz szybciej się rozrastają, a małe wioski wyludniają i znikają z naszych map. Jednak w tych wszystkich ludziach, mieszkających na obszarach bardziej lub mniej zurbanizowanych, odzywa się wciąż pragnienie wyrwania się z wiru szarej codzienności, aby popędzić przed siebie, ku nieznanemu. Takie możliwości daje m.in. turystyka motocyklowa.

Turystyka motocyklowa zaliczana jest do turystyki kwalifikowanej. Z kolei turystyka kwalifikowana znajduje nie tylko coraz więcej zwolenników, ale stała się przedmiotem wielu opracowań naukowych i badań. Niestety nie można tego powiedzieć o turystyce motocyklowej. Stąd badania nad zachowaniami konsumentów na rynku turystyki motocyklowej należy uznać za interesujące z poznawczego punktu widzenia i wdzięczny obiekt badań, gdyż jest to pole niezagospodarowane. Badania podjęte przez autora można uznać za pionierskie, po-

¹ T. Mann, *Czarodziejska Góra* cyt. za: J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk, *Produkt turystyczny albo jak organizować poznawanie Świata*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2002, s. 9.

zwalające przybliżyć zachowania konsumentów przy uwzględnieniu różnych czynników warunkujących uprawianie turystyki motocyklowej oraz perspektywy jej rozwoju na najbliższe lata.

Z obserwacji rozwoju rynku motocyklowego i wyników badań wynika, że turystyka motocyklowa jest formą spędzania wolnego czasu, która w ostatnich latach zyskuje na popularności. Jedną z przyczyn jest dynamiczny rozwój rynku motocykli w Polsce i zainteresowania nimi przez coraz szersze kręgi społeczne. Do czynników wpływających na wspomniane zmiany należy zaliczyć: poziom zamożności konsumentów, rozwój intelektualny, rozwój zainteresowań geograficznych, historycznych i poznawczych, modę oraz zaawansowanie technologiczne pojazdów. Pośredni wpływ odgrywają: poprawiający się poziom bezpieczeństwa na drogach czy liczba stowarzyszeń i zrzeszeń istniejących w subkulturze motocyklowej. Nie bez znaczenia pozostają zmiany, jakie dokonują się w charakterze konsumpcji usług turystycznych. Konsumenci tych usług oczekują coraz nowszych, atrakcyjniejszych form uprawiania turystyki. Stacjonarne wyjazdy wypoczynkowe, polegające na spędzaniu czasu na plaży lub w hotelowym basenie, nie zaspokajają rozwijających się potrzeb nowoczesnych konsumentów. Część z nich decyduje się na turystykę motocyklową, traktując ją jako interesujące, nieszablonowe i ekscytujące zajęcie w czasie wolnym.

Turyści motocyklowi są specyficzną grupą. Uprawiają hobby, które nie należy do tanich. Dzieje się tak głównie ze względu na koszt zakupu jednośladu, jego serwisowania oraz koszty ponoszone w związku z wyposażeniem motocyklisty i motocykla. W Polsce w 2008 r. było zarejestrowanych 909 tys. jednośladów. To, jaka część z ich właścicieli uprawia turystykę motocyklową, jakiej wysokości środki wydatkują na realizowanie swojego zainteresowania oraz jakie cechy społeczno-ekonomiczne ich określają, jest tematem wiodącym niniejszej książki. O tym, że rynkowe działania podejmowane przez turystów motocyklowych w Polsce oddziałują na kondycję branży motoryzacyjnej, świadczą dynamiczne zmiany w sektorze oferentów towarów i usług dla wspomnianych turystów. Rośnie liczba stacji obsługi i serwisów, rozwija się rynek akcesoriów i usług posprzedażnych. Na rynku ukazał się periodyk skierowany do wąskiego grona czytelników.

Szerokie studia zarówno literatury z tego zakresu, jak również wyników badań prowadzonych przez Instytut Turystyki w Warszawie, wskazują na brak działań mających na celu rozpoznanie zachowań konsumentów na rynku turystyki motocyklowej w Polsce oraz diagnozujących ten segment rynku. Według wiedzy autora wyniki takich badań nie istnieją także w literaturze obcojęzycznej (niemiecko- i angielskojęzycznej). Za interesujące uznano zatem dokonanie charakterystyki turysty motocyklowego, specyfiki jego zachowań rynkowych, preferencji wobec produktu turystycznego i oczekiwań wobec usługodawców związanych z rynkiem motocyklowym.

W opracowaniu dokonano identyfikacji zjawiska turystyki motocyklowej w Polsce, zachowań konsumentów na tym rynku, przy uwzględnieniu cech demograficznych, społecznych i ekonomicznych, oraz oceny dokonujących się zmian w latach 1997–2008 na tle sytuacji w innych krajach Unii Europejskiej. Wymagało to przeprowadzenia badań ilościowych przy wykorzystaniu kwestionariusza ankietowego. Badaniami (w latach 2005 i 2009) objęto środowisko osób czynnie uprawiających turystykę motocyklową. Ich celem była:

- charakterystyka konsumentów na rynku usług turystyki motocyklowej w Polsce,
- identyfikacja czynników determinujących zachowania konsumentów na rynku usług turystyki motocyklowej,
- określenie profilu nabywców nowych motocykli.

Próba określenia prognozy rozwoju turystyki motocyklowej w Polsce na lata 2012 i 2017 była możliwa dzięki wykorzystaniu metody eksperckiej. Badaniem objęto grupę 50 ekspertów, których zadaniem była ocena możliwości rozwoju turystyki motocyklowej w Polsce.

Książka składa się z pięciu rozdziałów.

Rozdział 1 poświęcono turystyce jako sferze usługowej pozwalającej na atrakcyjne spędzanie czasu wolnego. Przedstawiono historię turystyki, jej genezę oraz wydarzenia, które spowodowały powstanie jej obecnej, komercyjnej formy. Szczególną uwagę poświęcono turystyce kwalifikowanej. Turystyka motocyklowa jest jedną z form turystyki kwalifikowanej i tak jak inne usługi turystyczne funkcjonujące w nowoczesnych gospodarkach, podlega zależnościom rynkowym. Turystyka kwalifikowana jest najwyższą formą specjalizacji turystycznej. Uprawianie jej wymaga specjalnego przygotowania fizycznego i psychicznego oraz posiadania fachowej wiedzy i umiejętności posługiwania się sprzętem turystycznym, tj. odpowiednich kwalifikacji. Przybliżono także pojęcie „motocyklizm”, które weszło do użycia w języku polskim stosunkowo niedawno.

W rozdziale 2 zaprezentowano aktywność konsumentów na rynku usług turystycznych w Polsce w latach 1997–2007 oraz opisano kierunki i trendy rozwoju ruchu turystycznego w naszym kraju. Dokonano charakterystyki bazy turystycznej w wybranych krajach europejskich pod względem atrakcyjności dla turysty motocyklowego. Rozdział 2 to także porównanie najchętniej wybieranych miejsc docelowych podróży, przez konsumentów usług turystycznych o wypoczynkowo-rekreacyjnym charakterze oraz turystów motocyklowych.

Rozdział 3 stanowi charakterystykę konsumenta – turysty motocyklowego. Wskazano na potrzeby generowane przez konsumentów i ich otoczenie oraz dokonano analizy motywów pobudzających konsumenta w działaniach zmierzających do zaspokojenia potrzeb. Na podstawie wyników własnych badań określono profil turysty motocyklowego mieszkającego w Polsce. Do identyfikacji profilu turysty motocyklowego uwzględniono cechy o charakterze demograficz-

nym i społeczno-ekonomicznym. W rozdziale tym podjęto próbę określenia zachowań rynkowych turysty motocyklowego, co miało istotne znaczenie dla prognozowania rozwoju branży turystyki motocyklowej w Polsce. Szczególną uwagę zwrócono na koszty ponoszone podczas podróży i na jej przygotowanie, dystans podróży, liczebności przemieszczającej się grupy czy miejsca serwisowania pojazdów.

Rozdział 4 poświęcono rynkom nowych motocykli oraz porównaniu rynku polskiego do najważniejszych rynków Unii Europejskiej, a szczególnie rynku niemieckiego. Na podstawie wyników badań podjęto próbę określenia zależności pomiędzy popularnością turystyki motocyklowej a koniunkturą na rynku nowych motocykli oraz identyfikacji cech właściwych dla nabywców nowych motocykli w Polsce.

W rozdziale 5 dokonano próby estymacji rozwoju turystyki motocyklowej w Polsce na lata 2012 i 2017. W celu wyznaczenia prognozy zastosowano badanie metodą ekspercką, w której wzięło udział 50 ekspertów posiadających odpowiednią wiedzę na temat turystyki motocyklowej. Ze względu na zakres wiedzy i doświadczenie ekspertów można uznać, że wyniki badania prezentują daleko idące prawdopodobieństwo zrealizowania, przedstawionego po zakończeniu badań, scenariusza. W toku przeprowadzonego badania eksperci stwierdzili, że turystyka motocyklowa w Polsce będzie podlegała stałemu i mało dynamicznemu rozwojowi.

Niniejsze opracowanie stanowi przyczynek do rozpoznania stanu i rozwoju turystyki motocyklowej w Polsce oraz diagnozy i interpretacji zachowań turystów motocyklowych zamieszkających w Polsce. Ponadto przybliży ono obecny stan zaplecza bazy turystycznej oraz różnice w preferencjach rynkowych konsumentów, w turystyce masowej i motocyklowej.

Z uwagi na rosnące zainteresowanie turystyką motocyklową jako sferą turystyki, a także jako sposobem spędzania czasu wolnego czy jako uprawiane hobby, opracowanie może stanowić źródło informacji dla szerokiego grona Czytelników – wykładowców i studentów zajmujących się turystyką, praktyków gospodarczych oferujących towary i usługi związane z motocyklizmem, osób uprawiających turystykę motocyklową, a także osób zainteresowanych tą problematyką.

Miejsce turystyki motocyklowej w nauce o turystyce

1.1. Pojęcia i rodzaje turystyki

Pojęcie turystyka jest określeniem stosunkowo młodym. Po raz pierwszy użyte zostało na początku XIX w. Niemniej jednak zjawiska, które obecnie określamy turystyką odbywały się już kilka tysięcy lat p.n.e. Określenie turystyka powstało od pojęcia turysta. W ten właśnie sposób określani byli młodzi, bogaci Anglicy, którzy od drugiej połowy XVIII w. odbywali podróże do Włoch, Francji czy Grecji trwające nierzadko po kilka lat. Francuzi zaczęli nazywać ich turystami, prawdopodobnie od słowa *le tour* oznaczającego przejazd, przejście lub turę. W ten sposób powstało słowo „turysta”, a za nim pojęcie turystyki określające ruch osobowy turystów. W formie pisanej termin turystyka został użyty po raz pierwszy przez Stendhala (Henri Beyle) w książce pod tytułem *Memories d'un touriste* (*Pamiętnik pewnego turysty*) w 1837 r. Do słownika języka polskiego termin turystyka trafił w 1847 r. za sprawą Xawerego Łukaszewskiego. Umieścił on to wyrażenie w *Słowniku podręcznych wyrazów obcych i rzadkich w języku polskim używanych*¹.

Środowiska naukowe także dostrzegły konieczność zdefiniowania zjawiska, jakim była turystyka. W połowie XX w. ruch turystyczny rósł w znaczący sposób. W związku z tym pojawiły się pierwsze naukowe próby stworzenia właściwej definicji turystyki. Za jednych z pionierów można uznać dwóch szwajcarskich ekonomistów W. Hunzikera i K. Krapfa, którzy rozumieli turystykę jako:

¹ T. Łobożewicz, *Propedeutyka turystyki*, Akademia Wychowania Fizycznego, Warszawa 1997, s. 8.

„całokształt stosunków i zjawisk związanych z podróżą i pobytem w jakiejś miejscowości osób przyjezdnych, jeśli pobyt nie wynika z motywu osiedlania się i przez to nie wiąże się z jakąkolwiek działalnością zarobkową”. Ci sami naukowcy przedstawili swoją definicję pojęcia turysta. Według nich: „turysta – osoba, która udaje się poza miejsce swojego stałego zamieszkania w celach poznawczych, wypoczynkowych, zdrowotnych, rodzinnych, sportowych, kulturalnych, rozrywkowych lub religijnych, ale nie w celach zarobkowych”².

W latach 90. XX w. R. McIntosh oraz Ch.R. Goeldner przedstawili swoją definicję terminu turystyka: „suma zjawisk i stosunków wyrastających z interakcji turystów, usługodawców, rządów i społeczności przyjmujących w procesie przyciągania i goszczenia tych turystów i innych odwiedzających”. Ci sami naukowcy określili turystę jako: „osobę podróżującą z miejsca na miejsce dla celów nie związanych z pracą”³.

Jedną ze współczesnych definicji turystyki przedstawił L. Tuross, stwierdziwszy, że turystyka to: „świadome, dobrowolne, indywidualne lub grupowe, pozaprofesjonalne, dokonywane w ramach wolnego czasu, organizowane lub spontaniczne, podróżowanie, mające na celu zaspokojenie zainteresowań poznawczych i uzyskanie doświadczeń oraz przeżyć (estetycznych, rekreacyjnych, intelektualnych), których źródłem są regiony, obiekty, środowiska ludzkie”⁴.

Także w polskiej literaturze przedmiotu prowadzona jest intensywna polemika dotycząca właściwego stosowania pojęć związanych z turystyką na świecie. W opracowaniach S. Wodejko można znaleźć rozważania nad następującą definicją turystyki: „Turystyka obejmuje ogół działań ludzi, którzy podróżują i przebywają dla wypoczynku, w interesach i w innych celach przez nie więcej niż jeden rok bez przerwy w miejscach znajdujących się poza ich zwykłym otoczeniem”⁵.

Przytoczone definicje bazują na aspekcie miejsca uzyskiwania dochodów oraz wydatkowania środków pieniężnych podczas podróży. Jest to stosunkowo prosty i logiczny podział, gdyż za turystę możemy uważać osobę, która podczas swojej podróży wydaje środki zarobione w miejscu zamieszkania. Poniższy rysunek 1.1 przedstawia szczegółową listę terminów stosowanych wobec osób podróżujących.

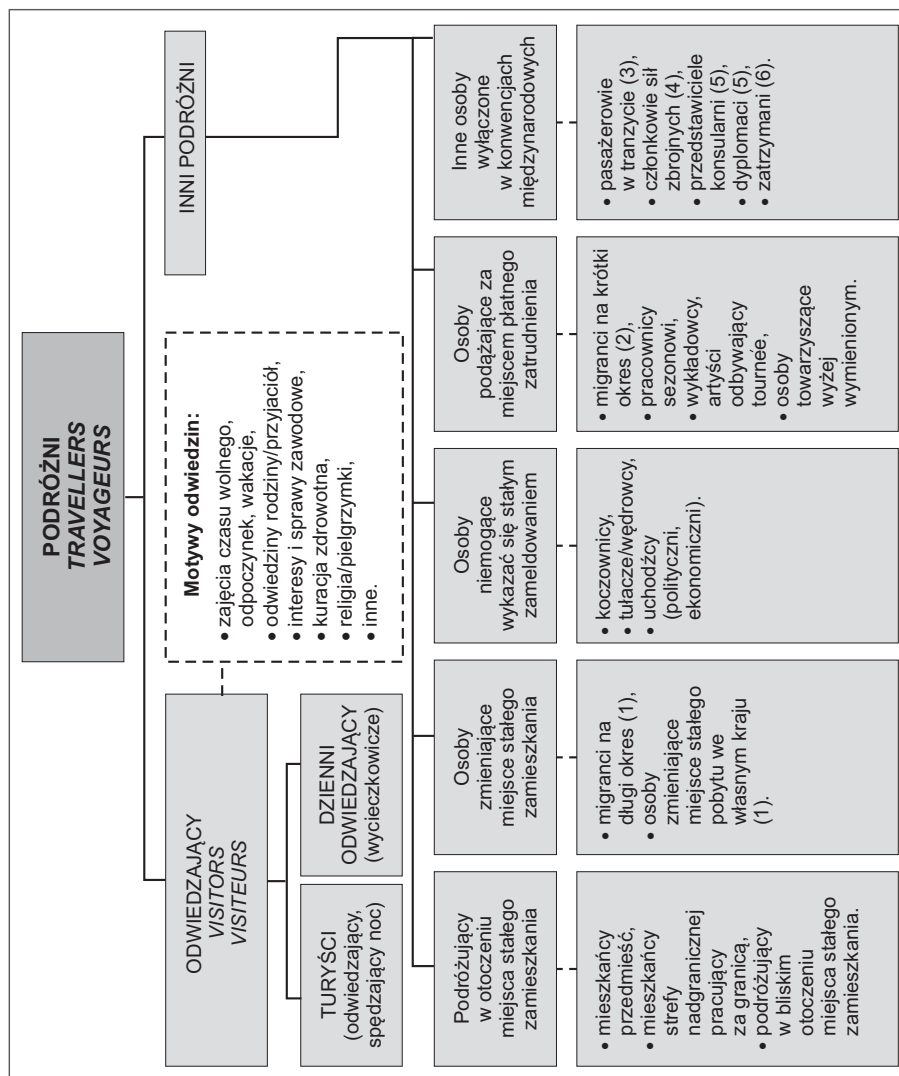
² W. Hunziker, *Le tourism social*, Bern 1951, za: T. Łobożewicz, *Propedeutyka turystyki*, op. cit., s. 9.

³ T. Łobożewicz, *Propedeutyka turystyki*, op. cit., s. 9.

⁴ W. Alejziak, *Turystyka w obliczu wyzwań XXI w.*, ALBIS, Kraków 1999, s. 20.

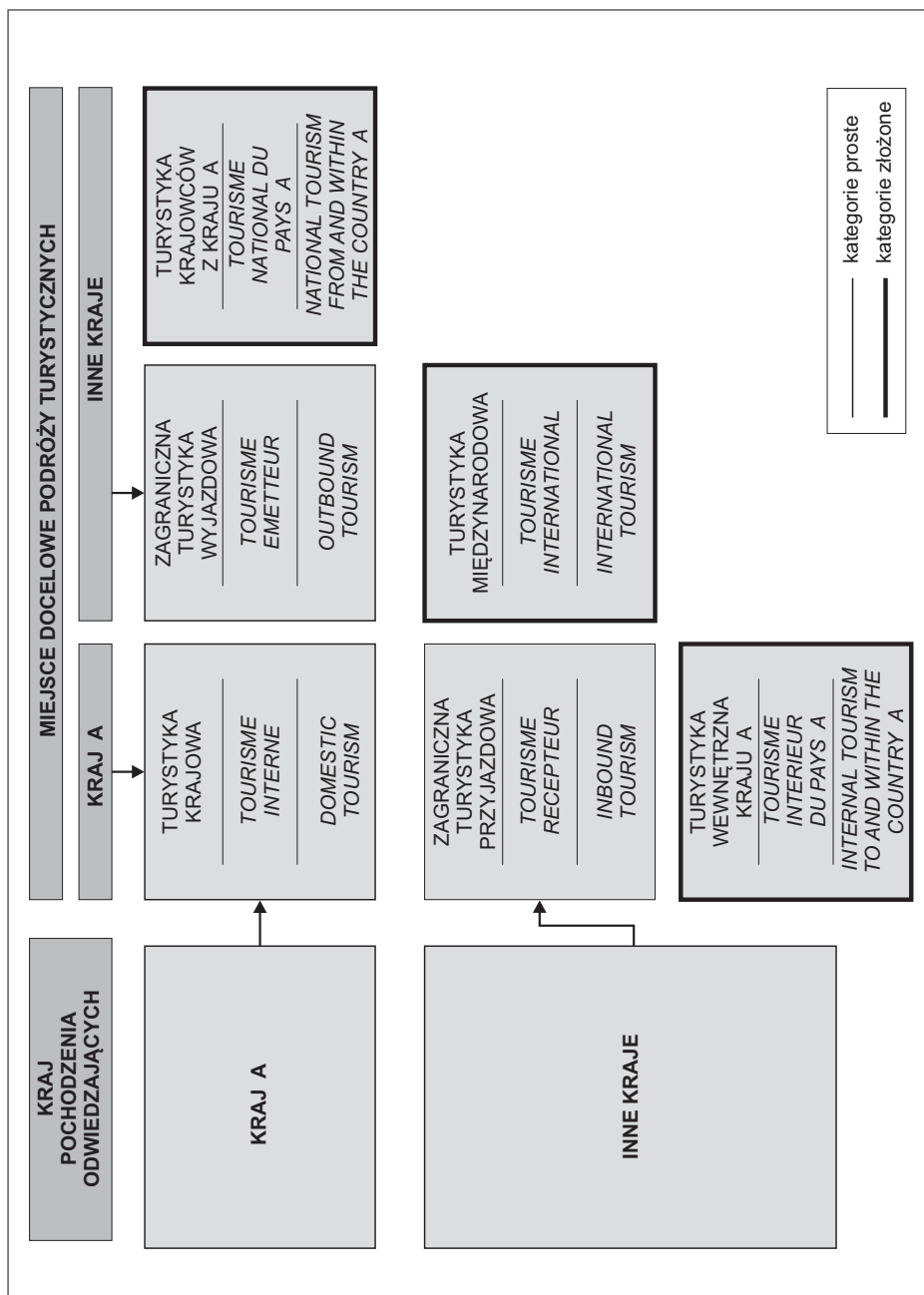
⁵ S. Wodejko, *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Wyższa Szkoła Handlowa, Warszawa 1997, s. 10.

Rysunek 1.1. Okoliczności stosowania pojęć „odwiedzający” i „inni podróżni”



(1) Planowany pobyt jest dłuższy od 12 miesięcy. (2) Planowany pobyt jest równy bądź krótszy od 12 miesięcy. (3) Którzy nie są odwiedzającymi z punktu widzenia prawa kraju pobytu jeśli nielegalnie wkroczyli na jego terytorium. (4) Gdy przemieszczają się z miejsca bądź kraju pochodzenia do miejsca wyznaczonego wewnątrz lub na zewnątrz tegoż kraju – i na odwrót, pozostające w ruchu (włączając towarzyszącą im lub zamierzającą do nich dołączyć służbę domową i osoby zależne). (5) Gdy przemieszczają się z kraju pochodzenia do miejsca wyznaczonego wewnątrz lub na zewnątrz tegoż kraju – i na odwrót, pozostające w ruchu (włączając towarzyszącą im lub zamierzającą do nich dołączyć służbę domową i osoby zależne). (6) Włącznie z osobami, które ich eskortują.

Źródło: *Concepts, definitions and classifications for tourism statistics*, World Tourism Organization, Madryt 1995, s. 22.

Rysunek 1.2. Kategorie turystyki w odniesieniu do danego kraju

Źródło: S.A. Bąk, *Działania Unii Europejskiej na rzecz kultury i turystyki kulturowej*, Difin, Warszawa 2007, s. 122.

Nauka o turystyce podlega szybkiemu rozwojowi. Powodem takiego stanu rzeczy jest wzrost podróży turystycznych, a co za tym idzie, wzrost obrotów generowanych przez przemysł turystyczny na świecie. Dlatego nie tylko pojęcia definiujące różne rodzaje podróży, przytoczone powyżej, ale także pojęcia samego zjawiska, jakim jest turystyka, są często ze względu na swą złożoność, niewłaściwie używane.

Powyżej przedstawiono kategorie turystyki w odniesieniu do danego kraju (rys. 1.2).

Mając na względzie tytuł niniejszej książki, warto poświęcić uwagę zdefiniowaniu pojęcia „turystyka motocyklowa”. Okazuje się, że zarówno w polskojęzycznej, jak i obcojęzycznej literaturze nie istnieje naukowa definicja tego terminu. Nie ma także pozycji opisujących historię tego zjawiska czy początków wykorzystywania motocykli do celów turystycznych. Można natomiast spotkać definicję zjawiska nadrzędnego wobec turystyki motocyklowej, tj. turystykę motorową. Jako pierwszy próbę zdefiniowania turystyki motorowej podjął na początku lat sześćdziesiątych XX w. J. Britschgi. Według niego „turystyka motorowa (*autoturismus*) to podróże w osobowych pojazdach motorowych (autobusy, samochody osobowe, motocykle) związane z odwiedzaniem instytucji gospodarki turystycznej”⁶.

Autor podjął próbę własnego zdefiniowania, czym jest turystyka motorowa. Posługując się cytowaną wcześniej definicją W. Hunzikera i K. Krapfa, turystykę motorową można określić jako: „całokształt stosunków i zjawisk związanych z podróżowaniem i pobytem osób przyjezdnych, które posługują się osobowymi pojazdami motorowymi jako środkami transportu i o ile ich pobyt nie wiąże się ani z osiedleniem, ani z jakąkolwiek działalnością zarobkową”.

Aby móc dokładnie zdefiniować turystykę motocyklową należy przede wszystkim odpowiedzieć na pytanie, czym różni się turystyka motocyklowa od turystyki motorowej? Turystyka motorowa, jak zostało powiedziane wcześniej, to całokształt stosunków i zjawisk związanych z przemieszczaniem się turystów, którzy używają pojazdów motorowych do odbywania swoich podróży. Pojazdy motorowe, jak wskazuje sama nazwa, napędzane są motorem, czyli w znakomitej większości silnikiem spalinowym. Inne nieliczne motory napędzające pojazdy mogące służyć do odbywania podróży turystycznych to m.in. ogniwa słoneczne i silniki elektryczne. Jest ich tak mało, że omawianie ich w tym miejscu nie ma uzasadnienia merytorycznego. Silniki używające paliwa, jakim jest wodór, czy gaz ziemny – również są spalinowymi. Zatem wśród motorowych pojazdów drogowych znajdują się: samochody osobowe, autobusy, autokary, motorowery i motocykle. Kontynuując tę myśl, należałoby zaklasyfikować do grupy pojazdów wykorzystywanych w turystyce motorowej, także statki napędzane silnika-

⁶ S.A. Bąk, *Międzynarodowa turystyka motorowa*, SGPiS, Warszawa 1972, s. 18, 19.

mi spalinowymi oraz kolej, gdy lokomotywa ciągnąca skład wagonów jest lokomotywą spalinową. Jednak literatura przedmiotu wyodrębnia dla tych dwóch ostatnich sposobów podróżowania oddzielne kategorie, tj. turystykę kolejową i morską⁷. Podsumowując, turystyka motorowa jest uprawiana za pomocą drogowych, kołowych pojazdów spalinowych.

Jak już wspomniano, literatura przedmiotu badań nad turystyką nie przedstawia definicji turystyki motocyklowej. Dlatego zasadnym jest, aby na potrzeby niniejszego opracowania zdefiniować zjawisko turystyki motocyklowej. Jest ona subkategorią turystyki motorowej, zawężającą pojazdy, jakimi poruszają się turyści, do motocykli. Można zatem dokonać modyfikacji jednej z definicji turystyki motorowej w celu przystosowania jej do wersji motocyklowej. Posługując się definicją W. Hunzikera i K. Krapfa, można powiedzieć, że: „turystyka motocyklowa to całokształt stosunków i zjawisk związanych z podróżowaniem i pobytom osób przyjezdnych, które posługują się motocyklami jako środkami transportu i o ile ich pobyt nie wiąże się ani z osiedleniem, ani z jakąkolwiek działalnością zarobkową”.

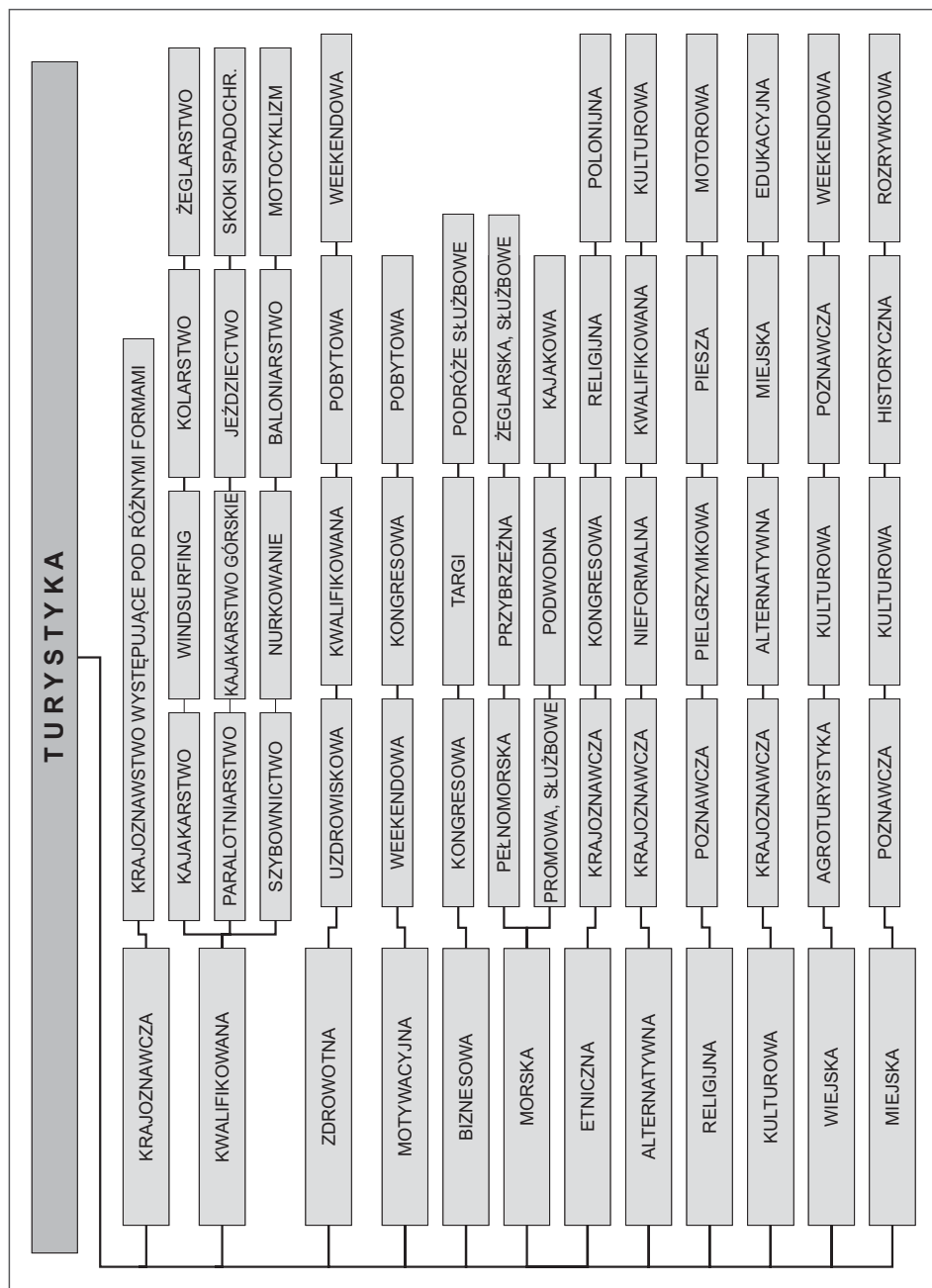
Pomijając wątki historyczne rozwoju turystyki, warto wspomnieć o momencie ważnym z punktu widzenia niniejszego opracowania. Momentem tym było wynalezienie motocykla. Za ojca motocykla uważa się G. Daimlera, który w 1885 r. zamontował swój silnik do pojazdu z drewnianą ramą. Jego dzieło miało co prawda 4 koła, ale historia pominęła dwa koła podporowe i stwierdziła, iż jest to pierwszy motocykl.

Wiek po wynalezieniu silnika parowego, przekształcającego ciśnienie pary w ruch obrotowy, pojawił się pierwszy pomysł na silnik o spalaniu wewnętrznym. W 1876 r. N. Otto opatentował zasadę działania czterosuwowego silnika spalinowego. Niestety silnik ten był niepraktyczny. Rozwiązania dotyczące zapłonu i gaźnika były bardzo prymitywne. N. Otto miał asystenta, który opuścił go w 1839 r., aby zbudować swój własny silnik o spalaniu wewnętrznym. Asystentem tym był właśnie G. Daimler, który jako pierwszy zbudował motocykl w swym warsztacie w Bad Connstatt. Później przestawił się na budowę słynnych z jakości czterokołowców znanych pod nazwą Daimler⁸. Pierwszy silnik Daimlera miał gaźnik powierzchniowy, zapłon od rury żarowej, chłodzenie powietrzem i rozwijał 700 obrotów/min. Syn Daimlera, Paul, przetestował wynalazek ojca 10 listopada 1885 r. na trasie 9,5 km z Bad Connstatt do Untertürkheim i z powrotem, stając się pierwszym motocyklistą.

⁷ W. W. Gaworecki, *Turystyka*, op. cit., s. 40.

⁸ H. Wilson, *Księga motocykli*, Debit, Bielsko-Biała 1999, s. 8.

Rysunek 1.3. Rodzaje turystyki i ich wzajemne powiązania



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: W.W. Gaworecki, *Turystyka*, PWE, Warszawa 2007, s. 23–83.

Przez wiele lat motywy podróży turystycznych miały charakter tradycyjny. Należały do nich motywy: zdrowotne, religijne, naukowe (pobieranie nauki na wyższych uczelniach) czy handlowe. Z biegiem czasu, wraz z postępującym rozwojem przemysłowym i równolegle zmieniającym się światopoglądem społeczeństw krajów wysoko rozwiniętych, zmieniły się motywy podróżowania. Powstało wiele nowych, nieznanych wcześniej, rodzajów turystyki. Należą do nich m.in. turystyka kempingowa, zdrowotna, motywacyjna, biznesowa, rozrywkowa, morska, agroturystyka oraz najbardziej zaawansowana z form turystyki, tj. turystyka kwalifikowana. Także turystyka motocyklowa, będąca przedmiotem rozważań niniejszej pracy, jest wynikiem postępu technologicznego, cywilizacyjnego i kulturowego. Zalicza się także do form turystyki uprawianej w ramach turystyki kwalifikowanej.

Obecnie istnieje wiele zdefiniowanych rodzajów turystyki. Wiele z nich jest de facto pochodnymi głównych trendów rozpoznanych w turystyce. Dzielące je kryteria mogą być oparte na motywie, podaży rynkowej, podmiocie uprawiającym turystykę czy miejscu pochodzenia turysty, co przedstawia rysunek 1.3.

1.2. Turystyka kwalifikowana

Turystyka kwalifikowana jest najwyższą formą specjalizacji turystycznej. Uprawianie jej wymaga specjalnego przygotowania fizycznego i psychicznego oraz posiadania fachowej wiedzy i umiejętności posługiwania się sprzętem turystycznym, tj. odpowiednich kwalifikacji. Stąd wzięła się nazwa „kwalifikowana”. Umiejętności posługiwania się specjalistycznym sprzętem dotyczą głównie różnorodnych środków przemieszczania się. Uprawiać ją można indywidualnie i zespołowo.

Turysta kwalifikowany to osoba trwale zainteresowana turystyką, uprawiająca profesjonalnie wybrane jej dyscypliny, przestrzegająca obowiązujących norm na szlaku i w obiektach turystycznych, doskonaląca swoją sprawność psychofizyczną oraz łącząca turystyczną aktywność fizyczną z wszechstronnym poznaniem otaczającego ją świata.

Termin „turystyka kwalifikowana” pojawił się w latach 50. XX w. w ramach działalności PTTK. Oprócz tradycyjnych odmian turystyki masowej, np. autokarowa czy wypoczynkowa, zaczęły się wyłaniać nowe formy turystyki, takie jak: kolarska, kajakowa czy motorowa. Wszystkie nowe bardzo aktywne formy turystyki zaczęto określać jednym mianem – turystyka kwalifikowana. Podając za W.W. Gaworeckim, że jeżeli turystyka jest jedyną formą ludzkiej aktywności, która zaspokaja poza miejscem stałego zamieszkania i pracy zarówno potrzeby informacyjno-poznawcze, jak i potrzeby rozwoju względnie odnowy sił psychicz-

nych i fizycznych – to turystykę kwalifikowaną można uważać za kwintesencję turystyki. Nieprzypadkowo uważa się ją często za matkę turystyki w ogóle, a uprawiających turystykę kwalifikowaną określa „prawdziwymi turystami”⁹. Skąd się biorą owe opinie? Jeżeli przyjmie się, że do prawidłowego funkcjonowania organizmu ludzkiego wymagany jest wysiłek fizyczny i aktywność ruchowa, można z łatwością dojść do wniosku, że cywilizacja XXI w. zwiększa prawdopodobieństwo nieprawidłowego funkcjonowania organizmu ludzkiego, a co się z tym wiąże stwarza zagrożenie dla całej populacji krajów rozwiniętych. Wymagane minimum aktywności ruchowej może być zachowane właśnie dzięki turystyce kwalifikowanej, która jak żadna inna forma turystyki zachęca uczestników do wzmożonej aktywności ruchowej. Do szczególnych cech turystyki kwalifikowanej można zaliczyć: konieczność psychicznego i fizycznego przygotowania kondycyjnego, umiejętność posługiwania się sprzętem turystycznym i zaspokajania potrzeb biologicznego minimum aktywności ruchowej¹⁰. Ta forma turystyki uważana jest także za nowoczesną formę wypoczynku, tj. regeneracji sił fizycznych i psychicznych. Sprzyja temu okresowa zmiana środowiska społecznego i trybu życia, aktywności intelektualnej oraz emocjonalnej, co również zalicza się do potrzeb podstawowych¹¹. Turystykę kwalifikowaną łączy wiele wspólnych cech ze sportem. Sport jednak nie zawiera w sobie tak dużej aktywności przestrzennej, co jest podstawą turystyki kwalifikowanej. Z kolei turystyka kwalifikowana nie sprzyja współzawodnictwu, co jest celem nadrzędnym każdej dyscypliny sportowej.

W 1998 r. w Iławie odbyła się I Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Metodyczna poświęcona zagadnieniom turystyki aktywnej i kwalifikowanej. Polskie środowisko specjalistów w tej dziedzinie uznało, iż ze względu na mieszanie się pojęć turystyki aktywnej i turystyki kwalifikowanej należy ujednolicić pojęcia i zdefiniować nowo powstające trendy w turystyce. Jednym z najważniejszych wniosków z tej konferencji był fakt, że turystyka kwalifikowana wciąż pozostaje najwyższą formą specjalizacji w wybranej dziedzinie turystycznej. Nie można zatem uznawać np. kajakarza za osobę uprawiającą turystykę aktywną, gdyż istnieje wielka różnica pomiędzy fascynatem tej dyscypliny pokonującym rwące nurty Dunajca a uczestnikiem zorganizowanego spływu, np. Krutynią. Pierwszy przykład opisuje osobę uprawiającą sport ekstremalny, drugi – turystykę kwalifikowaną¹².

Sposobów na spędzanie wolnego czasu jest wiele. Można zupełnie nic nie robić, relaksując się przy dźwiękach ulubionej muzyki, można również pokonywać

⁹ W.W. Gaworecki, *Turystyka*, op. cit., s. 26.

¹⁰ J. Merski, *Turystyka kwalifikowana*, WSE w Warszawie, Warszawa 2002, s. 35.

¹¹ W.W. Gaworecki, *Turystyka*, op. cit., s. 28.

¹² T. Łobozewicz (red.), *Turystyka aktywna. Turystyka kwalifikowana*, DrukTur, Warszawa 1999, s. 20.

samemu sobie w arcytrudnych i niebezpiecznych sportach, zwanych sportami ekstremalnymi. To właśnie sporty ekstremalne jako czynności wypełniające wolny czas zjednują sobie ostatnio wielu nowych zwolenników, również w Polsce. Dzięki zróżnicowanemu krajobrazowi naszego kraju istnieją warunki do uprawiania wielu dyscyplin zwanych ekstremalnymi. Zarówno wielbicieli białego szaleństwa, spienionej górskiej wody czy wiatru w skrzydłach znajdą na terenie Polski wymarzone warunki do uprawiania swojej ulubionej dyscypliny. Do najważniejszych i najbardziej znaczących nurtów nowego oblicza turystyki kwalifikowanej zaliczamy następujące dyscypliny:

- spływy kajakowe,
- windsurfing,
- wycieczki rowerowe,
- żeglarstwo,
- paralotniarstwo,
- kajakarstwo górskie,
- jeździectwo,
- skoki spadochronowe,
- pieszą turystykę górską,
- eksplorację jaskiń,
- szybownictwo,
- narciarstwo,
- nurkowanie,
- wspinaczkę,
- sporty motorowodne,
- baloniarstwo.

Turystykę kwalifikowaną nie łączy żadna cecha wspólna ze sportem kwalifikowanym (por. tabela 1.1). Sport jest uprawiany na podstawie sztywnych reguł, w określonym czasie i miejscu.

Tabela 1.1. Różnice pomiędzy turystyką kwalifikowaną a sportem kwalifikowanym

Turystyka kwalifikowana	Sport kwalifikowany
wypoczynek	współzawodnictwo
rekreacja	zwycięstwo
doskonalenie	mistrzostwo
przyjemność	widowisko publiczne
swoboda	przestrzeganie reguł
wykorzystanie sprzętu	ściśle określone sprzęt i warunki używania

Źródło: Opracowanie własne.

Turystykę w ogóle, nie tylko kwalifikowaną, charakteryzuje to, że jest skutkiem wewnętrznych motywacji osób ją uprawiających. Podstawową jej cechą jest dobrowolność i swoboda wyboru, co nie może mieć miejsca w sporcie obarczonym przepisami. Można by dopatrywać się nielicznych podobieństw pomiędzy turystyką kwalifikowaną a sportem masowym, w którym czynnik rekreacyjny ma znacznie większą wagę nad współzawodnictwem i chęcią zwycięstwa. Przykładami tego rodzaju aktywności mogą być maratony, dni bez samochodu (aktywność rowerowa) czy wyprawy wędkarskie.

1.3. Turystyka motocyklowa jako forma turystyki kwalifikowanej

O tym, że turystyka motocyklowa należy do kategorii turystyki kwalifikowanej nie ma najmniejszych wątpliwości. Świadczy o tym fakcie wiele przesłanek odpowiadających definicji turystyki kwalifikowanej. Po pierwsze, prowadzenie motocykla wiąże się z uzyskaniem pozwolenia na jego prowadzenie, czyli prawa jazdy. Prawo jazdy natomiast można zdobyć jedynie w wyniku nabycia pewnych umiejętności, tj. zdobycia kwalifikacji. Po drugie, jazda na motocyklu wymaga przygotowania fizycznego i psychicznego, bez którego jazda tym jednośladem może być niebezpieczna. W literaturze przedmiotu wielokrotnie podnosi się konieczność przygotowania fizycznego, ale także psychicznego. W przypadku motocykla jest to bardzo ważne głównie ze względu na nierównorządne traktowanie motocykli przez innych uczestników ruchu drogowego. Także ruchliwość przestrzenna, która tak wyraźnie odróżnia turystykę kwalifikowaną od sportu kwalifikowanego, stanowi nierozłączny element podróży motocyklowych, a czasami cel podróży sam w sobie. Turystyka motocyklowa spełnia jeszcze wiele innych wymagań stawianych turystyce kwalifikowanej. Należą do nich: oderwanie się od codziennego trybu życia, osobisty kontakt z innym środowiskiem społecznym, przyrodniczym i kulturowym oraz zaspokajanie potrzeb informacyjno-poznawczych.

Jak już wspomniano, nie istnieje w literaturze definicja turystyki motocyklowej. Nie istnieje także literatura opisująca jej historię czy początki tego ruchu na świecie. Dlatego analizę turystyki motocyklowej warto oprzeć na turystyce motorowej, mając na względzie fakt, że przesłanki którymi kierowali się pierwsi turyści – automobiliści, były tożsame z odczuciami motywującymi do podróży pierwszych motocyklistów. Turystyka motorowa pojawiła się na ziemiach polskich pod koniec XIX w. W 1907 r., pod zaborem rosyjskim, zorganizowano pierwszą organizację skupiającą automobilistów, tj. Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r.

przekształciło się ono w Automobil-Klub Polski. W ramach wspomnianego Automobil-Klubu w 1926 r. wyodrębniono pierwszą w Polsce sekcję turystyki motorowej. Rok wcześniej, bo w 1925 r., powstała inna polska organizacja zrzeszająca automobilistów. Był to Polski Touring Klub, który zajmował się niemal wyłącznie turystyką. Niezależną organizacją, zajmującą się jednoślādami napędzanymi silnikami spalinowymi powołano do życia na ziemiach polskich w 1927 r. Powstał wtedy Polski Związek Motocyklowy. Po drugiej wojnie światowej działalność wszystkich wymienionych organizacji została powierzona jednemu podmiotowi, jakim jest do dzisiaj Polski Związek Motorowy¹³. Turystyka motorowa została zaliczona do grona turystyki kwalifikowanej PTTK. Można zatem uzyskać odznaki PTTK, uprawiając turystykę motorową. Już od 12 roku życia można zbierać punkty do odznaki PTTK, podróżując w towarzystwie opiekunów, a od 18 roku życia, posiadając jednocześnie prawo jazdy na samochód lub motocykl, można zdobywać punkty osobiście.

Uważana przez wielu znawców turystyki za biblię turystyki kwalifikowanej, wydana w 2002 r. *Turystyka kwalifikowana* J. Merskiego zawiera dane, z którymi trudno się zgodzić doświadczonemu turyście motocyklowemu w latach dwutysięcznych. Informacje opisujące zanieczyszczenia środowiska powodowane emisją spalin z motocykla dwusuwowego nie przystają do obowiązujących norm czystości spalin wprowadzanych przez władze Unii Europejskiej, zwane normami Euro 1, 2, 3 i wprowadzona 1 października 2006 r. norma Euro 4¹⁴. Ponadto rozbudowa i modernizacja dróg, a szczególnie powstawanie autostrad powodują, że dzienne dystanse, które są pokonywane przez turystów motocyklowych znacznie przekraczają podawane przez J. Merskiego granice możliwości na poziomie 250 km i wynoszą nawet 800–1500 km. Oczywiście mowa o pokonywaniu odcinków bez zwiedzania, a jedynie w celu dotarcia do interesującego regionu. Niezrozumiałe wydaje się również jedno z sześciu praw J. Merskiego obowiązujące podczas pokonywania odcinków górskich. Mówi ono, iż należy „przestrzegać nadzwyczaj skrupulatnie zasady – prawym skrajem drogi”. Nie od dziś wśród motocyklistów znana jest zasada, iż na górskich odcinkach często spotykane są serpentyny. Pokonując zakręty w prawo prawym skrajem jezdni, dokonamy skrócenia drogi potrzebnej do pokonania zakrętu, który wiąże się ze zmianą kierunku ruchu o 180° lub więcej. Jadąc natomiast jak najbliższej osi jezd-

¹³ T. Łobożewicz, *Turystyka kwalifikowana*, PTTK „Kraj”, Warszawa 1983, s. 96.

¹⁴ Normy emisji spalin wprowadziła Komisja Europejska w roku 1992. Najnowsza norma, do której muszą stosować się producenci pojazdów spalinowych trafiających na rynki UE przewiduje, że na każdy kWh energii wyprodukowanej przez silnik spalinowy, może zostać wyemitowane do atmosfery 5,45 g tlenu węgla dla próby typu A. Por.: *Directive 1999/96/EC of the European Parliament and of the Council*, Official Journal of the European Communities, Strassburg 2000 oraz <http://www.roadtransport.com/Articles/2006/11/26/124711/the-euro-exhaust-emissions-regulations.html> z dnia 6.08.2009 r.