

PRACE GEOGRAFICZNE

zeszyt 171, 2023, 101–124

doi: 10.4467/20833113PG.23.011.18111

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

Komisja Geograficzna, Polska Akademia Umiejętności

Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego

STAN OBECNY I KIERUNKI ROZWOJU OŚRODKÓW NARCIARSKICH W POLSKICH KARPATACH

Kinga Krzesiwo

Current state and main directions of ski resorts development in the Polish Carpathians

Abstract: Forecasts for the development of ski tourism in the world are not optimistic. They are related to the influence of climate change on the shortening of the ski season and the decrease in skier demand, as well as the progressive ageing process of the societies in economically developed countries. Therefore, ski resorts all over the world are faced with many challenges as a consequence of these phenomena. The purpose of this article is to present the current state of ski infrastructure in the Polish Carpathians and to define contemporary trends in the development of ski resorts in this area. The main methods used in the research process included inventory of ski infrastructure, field observation, analysis of the websites of ski resorts and their profiles posted on social media, and interviews with representatives of leading ski resort management companies. The state of infrastructure for downhill skiing in the Polish Carpathians in 2020 included 469 ski lifts, including 91 cableways, with a total length of 199.8 km and transport capacity of 400.8 thousand people per hour, as well as 528 ski runs with a total length of 304.7 km. The best developed tourist regions are the Tatras and Podhale region, as well as the Silesian Beskids. Among the 91 ski destinations in the Polish Carpathians, the best developed for skiing are: Białka Tatrzańska, Krynica-Zdrój, Wisła, Zakopane and Szczyrk. The most important development trends of ski resorts in the studied region are: modernization and construction of new, high-quality lifts (cableways, gondolas etc.); expanding the offer of ski resorts in terms of the summer season, especially for cyclists and families with children; combining the offers of many ski resorts in the region in the form of one joint ski pass; the use of special price promotions for the purchase of ski passes out of high season; using modern interactive tools for attracting customers; high concentration of tourist traffic in selected ski destinations; development of infrastructure for tourists travelling with

motorhomes. The actions mentioned above are the most commonly used adaptation tools to climate and demographic changes that are aimed at increasing the profitability of ski resorts.

Keywords: ski tourism, ski resorts, development, the Polish Carpathians

Zarys treści: Prognozy dotyczące rozwoju turystyki narciarskiej na świecie nie napawają optymizmem. Wiązą się one z wpływem zmian klimatycznych na skrócenie sezonu narciarskiego i na spadek popytu na uprawianie narciarstwa oraz z postępującym procesem starzenia się społeczeństw krajów rozwiniętych gospodarczo, skąd pochodzi najwięcej narciarzy i snowboardzistów. Ośrodki narciarskie na całym świecie stoją zatem w obliczu licznych wyzwań będących konsekwencjami tych zjawisk. Celem niniejszego artykułu było ukazanie obecnego stanu bazy narciarskiej w polskich Karpatach oraz określenie współczesnych kierunków rozwoju ośrodków narciarskich na tym obszarze. Do najważniejszych metod, które zastosowano w procesie badawczym, należały: inwentaryzacja infrastruktury narciarskiej, obserwacja terenowa, analiza stron internetowych ośrodków narciarskich i ich profili zamieszczonych w mediach społecznościowych oraz wywiady z przedstawicielami czołowych przedsiębiorstw zarządzających ośrodkami narciarskimi. Stan infrastruktury dla narciarstwa zjazdowego w polskich Karpatach w pierwszej połowie 2020 r. liczył 469 urządzeń przeznaczonych do transportu turystów po stokach, w tym 91 kolei linowych, o łącznej długości 199,8 km i zdolności przewozowej 400,8 tys. osób/godz. oraz 528 tras zjazdowych o łącznej długości 304,7 km. Najlepiej zagospodarowanymi regionami turystycznymi pod tym względem są Tatry i Podhale oraz Beskid Śląski. Spośród 91 miejscowości wyposażonych w wyciągi narciarskie i koleje linowe czołowe miejsca zajmują: Białka Tatrzańska, Krynica-Zdrój, Wisła, Zakopane i Szczyrk. Do najważniejszych trendów rozwojowych bazy narciarskiej w badanym regionie należy zaliczyć: modernizację i budowę nowych, wysokiej jakości urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy po stokach; rozbudowę oferty ośrodków narciarskich pod kątem sezonu letniego, w szczególności dla rowerzystów i rodzin z dziećmi; łączenie ofert wielu ośrodków narciarskich z regionu w postaci wspólnych skipassów; stosowanie specjalnych promocji cenowych na zakup kartów narciarskich poza sezonem wysokim; stosowanie nowoczesnych narzędzi interaktywnych przyciągania klientów; wysoką koncentrację ruchu turystycznego w wybranych miejscowościach; rozwój infrastruktury przeznaczonej dla turystów podróżujących kamperami. Wymienione działania są najczęściej stosowanymi narzędziami adaptacyjnymi do zmian klimatycznych i demograficznych mających prowadzić do wzrostu rentowności ośrodków narciarskich.

Słowa kluczowe: turystyka narciarska, ośrodki narciarskie, rozwój, Karpaty Polskie

Wprowadzenie

Turystyka narciarska jest jednym z podstawowych czynników wpływających na rozwój społeczny i gospodarczy wielu miejscowości i regionów górskich świata (Barbier 1993; Kurek 2004; Tuppen 2000). Jej masowy charakter oraz związane z nią wysokie obroty finansowe powodują, że władze i społeczności lokalne upatrują w niej motywów do rozwoju lokalnej przedsiębiorczości oraz wzrostu zatrudnienia i dochodów. Rozwój turystyki narciarskiej przyczynia się także do poprawy sytuacji demograficznej, jakości

usług i infrastruktury oraz powoduje, że mieszkańcy są „psychologicznie stabilni”, tzn. nie martwią się o swoją materialną przyszłość (Orens i in. 2006; Snowdon i in. 2000).

Tereny narciarskie w Polsce są zlokalizowane w górach – Karpatach i Sudetach, kotlinach podkarpackich, na wyżynach, a także na nizinach, pojezierzach i pobrzeżu. Najintensywniej zagospodarowanym dla narciarstwa regionem turystycznym są Karpaty – znajduje się w nich około 2/3 całej krajowej infrastruktury narciarskiej. Stanowią one zatem interesujący obszar badań nad rozwojem turystyki i ośrodków narciarskich (Krzesiwo 2023).

Tradycje uprawiania narciarstwa w polskich Karpatach sięgają ostatniej dekady XIX w. Pierwsze urządzenia przeznaczone do transportu narciarzy po stokach powstały w latach 30. XX w. (Baran 2010). Dynamiczny rozwój infrastruktury narciarskiej następował od początku lat 70. XX w. za sprawą inwestycji zakładów górniczych i przemysłowych oraz przedsiębiorstw turystycznych należących do Skarbu Państwa. Po 1989 r. w konsekwencji zmiany sytuacji politycznej i gospodarczej w Polsce baza narciarska ulegała prywatyzacji. Warunki gospodarki rynkowej i potrzeba sprostania konkurencji sprawiły, że w latach 90. XX w. nowi właściciele zaczęli modernizować infrastrukturę narciarską, rozbudowywali istniejące i budowali nowe ośrodki narciarskie, a także inwestowali w naśnieżanie tras narciarskich (Krzesiwo 2014).

Do końca XX w. narciarstwo zjazdowe w Polsce było związane prawie jedynie z obszarami górskimi. Pierwsza dekada XXI w. charakteryzowała się intensywnym rozwojem ilościowym i jakościowym bazy dla narciarstwa zjazdowego, nie tylko w Karpatach, ale w całej Polsce. Przyczyniły się do tego: wzrost uczestnictwa Polaków w turystyce narciarskiej, upowszechnienie naśnieżania tras narciarskich i tworzenie przez lokalne grupy przedsiębiorców spółek zarządzających nowopowstałymi ośrodkami narciarskimi. Na przełomie pierwszej i drugiej dekady XXI w. liczba wyciągów narciarskich i kolei linowych w polskich Karpatach osiągnęła najwyższą wartość. W roku 2012 na tym terenie istniało 511 urządzeń wyciągowych o łącznej zdolności przewozowej 347 196 osób/godz. (Krzesiwo 2014). Duże inwestycje kapitałowe oraz wysokie koszty utrzymania starych wyciągów i odpowiedniej grubości pokrywy śnieżnej na trasach spowodowały, że w drugiej dekadzie XXI w. wiele małych ośrodków narciarskich uległo likwidacji. Wysokie koszty operacyjne spowodowane przede wszystkim wymuszoną intensyfikacją produkcji śniegu skutkowały spadkiem rentowności, co z kolei wpłynęło na zmiany w zarządzaniu w niektórych ośrodkach narciarskich.

Kierunki rozwoju ośrodków narciarskich na świecie – stan badań

Na kierunki rozwoju ośrodków narciarskich w różnych częściach globu największy wpływ mają zmiany klimatyczne. Ich najpoważniejszymi konsekwencjami dla branży

narciarskiej są skrócenie sezonu narciarskiego (Berghammer, Schmude 2014; Moen, Fredman 2007; Steiger, Stötter 2013) i spadek popytu na uprawianie narciarstwa (Damm i in. 2017; Damm i in. 2014; Rutty i in. 2017). Skutki zmian klimatycznych wpływają na zachowania dostosowawcze ośrodków narciarskich, które – próbując sobie z tymi skutkami radzić – stosują trzy główne strategie adaptacyjne: naśnieżanie tras, rozwój rynku (tj. zwiększenie frekwencji narciarzy i liczby ich wizyt w sezonie zimowym w ośrodkach narciarskich) i dywersyfikację oferty (Morrison, Pickering 2013; Orr, Schneider 2018; Scott i in. 2020; Steiger, Abegg 2013).

Ważnym kierunkiem podejmowanym przez ośrodki narciarskie na świecie jest wprowadzenie zmian w zarządzaniu w celu spełnienia kryteriów w zakresie zrównoważonego rozwoju (Krzesiwo 2015). Dla wielu z nich dbanie o środowisko naturalne jest sprawą priorytetową, gdyż nadmierne wykorzystanie przyrody powoduje spadek atrakcyjności i konkurencyjności turystycznej (Flagestad, Hope 2001). Operatorzy ośrodków narciarskich są coraz bardziej świadomi swojej odpowiedzialności za środowisko, dlatego próbują m.in. zmniejszyć swój ślad węglowy (Falk, Steiger 2018). Część z nich uczestniczy także w dobrowolnych programach ochrony przyrody i stara się o uzyskanie znaków ekologicznej jakości (George 2003; Rivera i in. 2006).

Od początku XXI w. wzrasta liczba połączeń wyciągów i tras łączących sąsiednie tereny narciarskie (Falk 2017). Celem tego rodzaju działań jest przyciągnięcie do regionu narciarzy poprzez zaoferowanie im większego wyboru tras i możliwości korzystania z wielu wyciągów narciarskich w ramach jednego karnetu oraz wspólna promocja (Krzesiwo 2015).

W wyborze miejsca docelowego kluczowe znaczenie ma także sposób, w jaki ośrodki narciarskie komunikują się z docelową grupą klientów. Obecnie podstawowym kanałem komunikacji i komercjalizacji jest internet. Według Cristobal-Fransi i in. (2018), którzy badali wykorzystanie technologii informacyjno-komunikacyjnych przez ośrodki narciarskie we Francji i Hiszpanii, ośrodki w tych krajach są zaawansowane pod względem użytkowania internetu jako realnego narzędzia promocji, jednak nie stosują one jeszcze całego wachlarza możliwości, jaki daje jego interaktywny charakter.

W celu zwiększenia efektywności ekonomicznej w wielu ośrodkach narciarskich wprowadza się produkty w formie programów rabatowych, które stanowią skuteczne narzędzia w strategii przeciwdziałającej sezonowości i zmniejszania wahań popytu. Dzięki oferowaniu poza sezonem wysokim darmowego karnetu narciarskiego w wybranych obiektach noclegowych w Livigno we Włoszech, w ciągu 10 lat liczba noclegów w hotelach zwiększyła się o 108%, a liczba narciarzy o 248% (Sainaghi i in. 2019). Z kolei Falk i Scaglione (2018) dowiedli, że znacznie obniżone ceny karnetów sezonowych w Szwajcarii doprowadziły do wzrostu liczby noclegów turystów krajowych o 31%. Zniżka cenowa nie była jednak skuteczna w przyciągnięciu zagranicznych gości.

Luka badawcza i cel badań

Dotychczasowe prace dotyczące rozwoju turystyki narciarskiej w polskich Karpatach dotyczyły przede wszystkim zidentyfikowania i oceny czynników atrakcyjności i konkurencyjności ośrodków narciarskich (Krzesiwo 2014, 2018; Krzesiwo, Mika 2011; Krzesiwo i in. 2018; Żemła 2008; Żemła, Żemła 2006), motywów uprawiania narciarstwa i wyborów dokonywanych przez turystów-narciarzy (Hibner 2020; Krzesiwo 2014), rozpoznania problemów rozwoju ośrodków narciarskich (Krzesiwo 2007, 2014; Krzesiwo, Mika 2023; Mika i in. 2007), wpływu ośrodków narciarskich na lokalny wzrost gospodarczy (Dorocki 2007, 2022; Krzesiwo 2016b), przekształceń strukturalnych ośrodków narciarskich i kierunków przestrzennego rozwoju bazy narciarskiej (Faracik i in. 2009; Krzesiwo 2014), raportowania wyników monitoringu ruchu narciarskiego (Krzesiwo 2016a). Pierwsze studia nad stanem rozwoju infrastruktury narciarskiej prowadził Baran (1986, 1987) w latach 80. XX w. na Podhalu i w Beskidach Zachodnich. Kolejne badania w tym zakresie podjęto w Beskidzie Śląskim w początkowych latach XXI w. (Krzesiwo 2007; Mika 2004) oraz na obszarze całych polskich Karpat końcem pierwszej i początkiem drugiej dekady XXI w. (Krzesiwo 2014; Mika 2009).

Mimo że literatura podejmująca zagadnienia dotyczące rozwoju bazy narciarskiej w polskich Karpatach istnieje, to zakres czasowy tych prac obejmuje głównie XX w. i pierwszą dekadę XXI w. Brakuje natomiast opracowań odnoszących się do stanu i kierunków rozwoju zagospodarowania dla turystyki narciarskiej w drugiej dekadzie XXI w. Mając na uwadze powyższy aspekt oraz dynamikę zmian zachodzących w turystyce na skutek wielu uwarunkowań (prawnych, przyrodniczych, społecznych, ekonomicznych, politycznych itp.), podjęto się przygotowania niniejszego artykułu. Za jego cel przyjęto ukazanie obecnego stanu rozwoju infrastruktury narciarskiej, przeznaczonej do uprawiania narciarstwa zjazdowego w polskich Karpatach oraz określenie współczesnych kierunków rozwoju ośrodków narciarskich na tym obszarze. Zakres przestrzenny badań obejmował wszystkie miejscowości wyposażone w bazę dla narciarstwa zjazdowego w polskiej części Karpat. Z kolei zakres czasowy prac badawczych odnosi się do pierwszej połowy 2020 r.

Wyniki badań i analizy zawarte w niniejszej pracy mogą posłużyć jako źródło przyszłych opracowań dotyczących rozwoju omawianej formy turystyki w polskiej części Karpat lub innych regionów górskich na świecie. Systematyczne monitorowanie tego procesu powinno mieć także duże znaczenie dla władz lokalnych, regionalnych i krajowych, gdyż turystyka narciarska jest elementarnym czynnikiem wpływającym na cały lokalny i regionalny system gospodarczy wielu miejscowości i regionów górskich (Dorocki 2022; Krzesiwo 2016b; Kurek 2004; Snowdon i in. 2000).

Metodyka badań

Aby osiągnąć postawiony cel, proces badawczy podzielono na trzy etapy. Pierwszy etap badań, trwający od marca do czerwca 2020 r., polegał na zgromadzeniu i uporządkowaniu materiałów źródłowych, które uzyskano przeprowadzając inwentaryzację infrastruktury narciarskiej w polskiej części Karpat. Dane dotyczące bazy narciarskiej pozyskano z oficjalnych stron internetowych i profili facebookowych przedsiębiorstw zarządzających terenami narciarskimi. Zwracano przy tym szczególną uwagę na aktualność analizowanych stron i fanpage'y. W razie wątpliwości co do istnienia danego ośrodka narciarskiego lub wyciągu, braku aktywności w mediach społecznościowych bądź wymaganych informacji w internecie, kontaktowano się z właścicielami ośrodka/wyciągu narciarskiego telefonicznie lub e-mailowo. Po zebraniu materiału badawczego stworzono bazę danych w arkuszu kalkulacyjnym.

W drugim etapie pracy, realizowanym od lipca 2020 r. do maja 2021 r., dokonano obserwacji w terenie oraz analizy stron internetowych ośrodków narciarskich i ich profili zamieszczonych w mediach społecznościowych (Facebook, Instagram, YouTube), w kontekście nowych inwestycji i atrakcji oferowanych turystom w sezonie letnim. Ponadto z pięcioma przedstawicielami czołowych ośrodków narciarskich w polskich Karpatach przeprowadzono wywiady na temat zrealizowanych i przyszłych inwestycji, podejmowanych działań marketingowych, aktualnych trendów rozwojowych oraz problemów i wyzwań, jakie stoją przed zarządzającymi ośrodkami narciarskimi i władzami lokalnymi.

Trzeci etap pracy, od czerwca do września 2021 r., polegał na kameralnym opracowaniu materiałów źródłowych.

Obecny stan bazy dla narciarstwa zjazdowego w polskich Karpatach

Stan infrastruktury dla narciarstwa zjazdowego w polskich Karpatach w pierwszej połowie 2020 r. wynosił 469 urządzeń wyciągowych, w tym 91 kolei linowych, o łącznej długości 199 844 m i zdolności przewozowej 400 832 osób/godz. (tab. 1) oraz 528 tras zjazdowych o łącznej długości 304 704 m (tab. 2). Najlepiej zagospodarowanymi regionami turystycznymi polskich Karpat pod względem infrastruktury przeznaczonej do uprawiania narciarstwa zjazdowego są Tatry i Podhale oraz Beskid Śląski. Regiony te odznaczają się także największą dynamiką rozwoju. Wysoką rangę ma także Beskid Sądecki, gdzie od ponad 20 lat są systematycznie prowadzone inwestycje w infrastrukturę narciarską.

Spośród 91 miejscowości wyposażonych w wyciągi narciarskie i koleje linowe 35 można przypisać charakter stacji narciarskiej. W zależności od poziomu rozwoju

Tab. 1. Infrastruktura dla narciarstwa zjazdowego w regionach turystycznych polskich Karpat w sezonie zimowym 2019/2020

Table 1. Infrastructure for downhill skiing in tourist regions of the Polish Carpathians in the winter season 2019/2020

Region turystyczny Tourist region	Liczba miejscowości wyposażonych w bazę narciarską Number of localities equipped with ski lifts and cableways	Liczba ośrodków narciarskich / pojedynczych wyciągów (przedsiębiorstw) Number of ski resorts / single ski lifts (companies)	Liczba urządzeń wyciągowych Number of ski lift devices		Długość urządzeń wyciągowych [m] The length of ski lift devices [m]	Zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych [osób/godz.] Transport capacity of ski lift devices [persons/hour]
			Ogółem Total	W tym kolei linowych Including cableways		
Pogórze Karpackie Carpathian Foothills	15	15	34	2	9 697	21 496
Beskid Śląski Silesian Beskids	10	39	94	21	42 245	80 427
Beskid Żywiecki Żywiec Beskids	7	17	36	6	18 018	26 275
Beskid Mały Little Beskids	3	3	9	3	3 942	9 550
Beskid Średni Maków Beskids	3	3	8	3	4 690	8 300
Beskid Wyspowy Island Beskids	3	3	9	3	5 563	11 150
Gorce Gorce Mts.	6	7	18	1	5 905	10 360
Beskid Sądecki Sądecki Beskids	7	14	49	14	24 000	49 940
Beskid Niski Lower Beskids	7	8	20	2	8 506	14 510
Bieszczady Bieszczady Mts.	5	7	16	2	8 140	13 150
Pieniny Pieniny Mts.	3	3	15	4	4 962	13 880
Tatry i Podhale Tatras and Podhale	22	73	161	30	64 176	141 794
Razem Total	91	192	469	91	199 844	400 832

Źródło: badania własne.

Source: author's own study.

Tab. 2. Trasy dla narciarstwa zjazdowego w regionach turystycznych polskich Karpat w sezonie zimowym 2019/2020

Table 2. Ski runs for downhill skiing in tourist regions of the Polish Carpathians in the winter season 2019/2020

Region turystyczny Tourist region	Liczba narciarskich tras zjazdowych Number of ski runs	Długość tras narciarskich [m] The length of ski runs [m]	Liczba tras narciarskich dośnieżanych Number of snowmaking ski runs	Długość tras narciarskich dośnieżanych [m] The length of snowmaking ski runs [m]	Liczba tras narciarskich sztucznie oświetlonych Number of ski runs with artificial lightning	Długość tras narciarskich sztucznie oświetlonych [m] The length of ski runs with artificial lightning [m]
Pogórze Karpackie Carpathian Foothills	36	12 400	35	12 190	35	12 200
Beskid Śląski Silesian Beskids	118	81 865	100	64 339	64	34 712
Beskid Żywiecki Żywiec Beskids	41	28 614	25	12 560	24	10 500
Beskid Mały Little Beskids	7	4 160	7	4 160	7	4 160
Beskid Średni Maków Beskids	7	3 805	7	3 805	7	3 805
Beskid Wyspowy Island Beskids	12	8 730	12	8 730	12	8 730
Gorce Gorce Mts.	20	8 260	18	7 710	18	7 710
Beskid Sądecki Sądecki Beskids	65	38 580	59	35 730	43	27 380
Beskid Niski Lower Beskids	23	13 500	22	12 800	21	11 400
Bieszczady Bieszczady Mts.	19	11 510	14	8 610	16	9 210
Pieniny Pieniny Mts.	21	11 815	19	10 415	14	8 535
Tatry i Podhale Tatras and Podhale	159	81 465	146	64 185	153	66 015
Razem Total	528	304 704	464	245 234	414	204 357

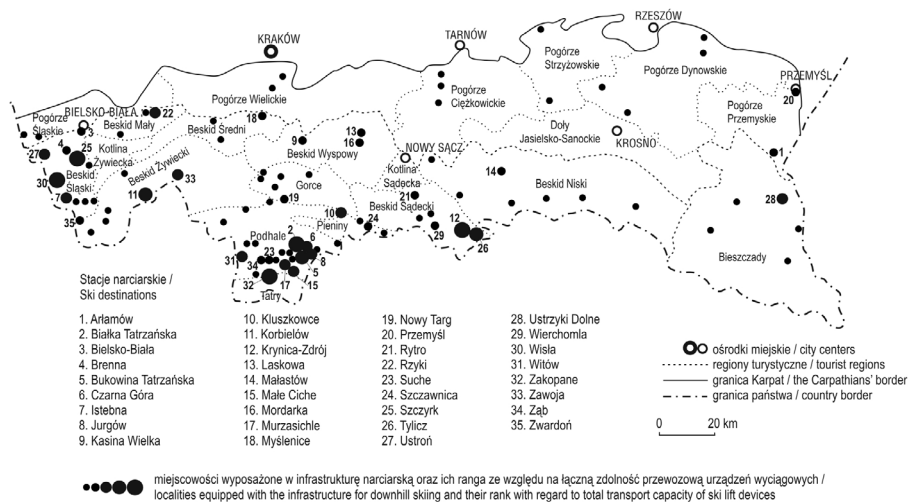
Źródło: badania własne.

Source: author's own study.

bazy dla narciarstwa zjazdowego mają one różną rangę (ryc. 1). Pierwszoplanowe miejsca wśród nich zajmują: Białka Tatrzańska, Krynica-Zdrój, Wisła, Zakopane i Szczyrk. Każda z tych miejscowości wyposażona jest w ponad 20 urządzeń wyciągowych, a łączna zdolność przewozowa wyciągów narciarskich i kolei linowych przekracza 25 tys. osób/godz.

Wąski zakres usług, przede wszystkim dla lokalnych społeczności, oferuje 62,64% miejscowości wyposażonych w infrastrukturę narciarską. Dysponują one od 1 do 3 urządzeń wyciągowych, głównie w postaci wyciągów orczykowych i talerzykowych. Ich całkowita zdolność przewozowa nie przekracza 3 tys. osób/godz. Najwięcej takich miejscowości znajduje się na Pogórzu Karpackim (13) i na Podhalu (11).

Z technicznego punktu widzenia w Karpatach Polskich przeważają wyciągi narciarskie naziemne podporowe jednoosobowe, tzw. talerzykowe (47,55%) i dwuosobowe, tzw. orczykowe (6,18%), bezpodporowe – talerzykowe (8,74%) i zaczepowe (8,96%) oraz przenośniki taśmowe (9,17%), które stanowią 80,60% wszystkich urządzeń wyciągowych. Pozostałą część (19,40%) tworzą: dwie koleje linowe kabinowe (dwa odcinki), trzy koleje linowe terenowe, trzy koleje linowe gondolowe, a także 83 koleje



Ryc. 1. Miejscowości wyposażone w infrastrukturę dla narciarstwa zjazdowego w polskich Karpatach w 2020 r.

Fig. 1. Localities equipped with downhill skiing infrastructure in the Polish Carpathians in 2020

Źródło: opracowanie własne. Podział regionów turystycznych Karpat Polskich według Grocha i in. (2000).

Source: author's own study. Division of the tourist regions of the Polish Carpathians according to Groch et al. (2000).

linowe krzeselkowe w tym: 1 – jednoosobowa, 13 – dwuosobowych, 3 – trzyosobowe, 50 – czterosobowych i 16 – sześciuosobowych.

Wśród 192 przedsiębiorstw dysponujących infrastrukturą dla narciarstwa zjazdowego w polskiej części Karpat, 77 ma jeden wyciąg narciarski (40,10%), a pozostałe 115 firm (59,90%) zarządza zespołami urządzeń narciarskich. Do największych ośrodków narciarskich w 2020 r. należały: Kotelnica Białczańska w Białce Tatrzańskiej, Szczyrk Mountain Resort w Szczyrku, Pilsko-Jontek w Korbielowie i Jaworzyna Krynicka w Krynicy-Zdrój.

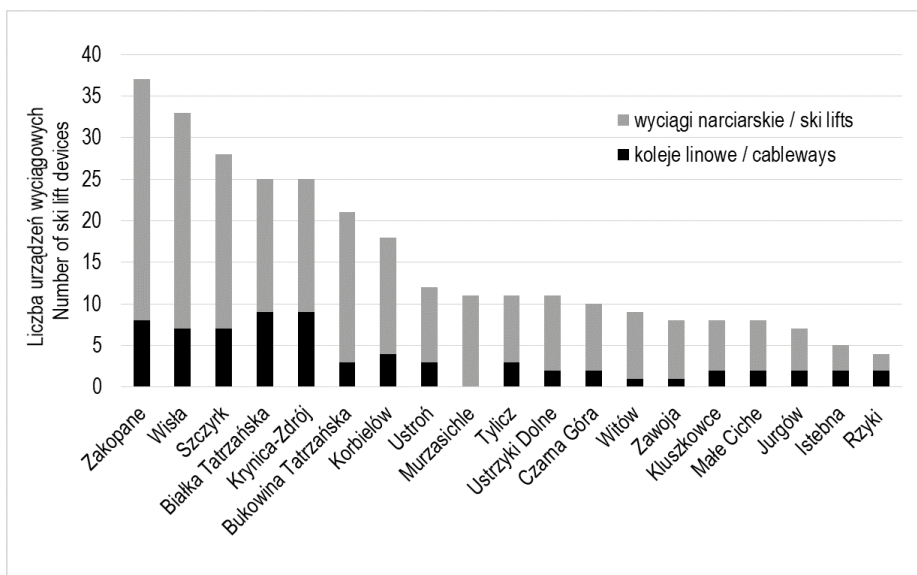
Spśród 528 tras zjazdowych, ponad 3/4 (77,08%) stanowią trasy łatwe, około 1/5 (20,08%) – trasy trudne i 2,84% – trasy bardzo trudne. Biorąc pod uwagę długość tras zjazdowych, trasy łatwe stanowią 62,08%, trasy trudne – 32,68%, a trasy bardzo trudne – 5,24%. Trasy łatwe przeważają we wszystkich regionach turystycznych polskich Karpat. Najwięcej tras trudnych występuje w Beskidzie Śląskim (28) i Beskidzie Sądeckim (18), a tras bardzo trudnych w Beskidzie Śląskim (5) oraz w Tatrach i na Podhalu (4).

Dodatkowym, lecz niezmiernie istotnym, elementem infrastruktury narciarskiej jest naśnieżanie i sztuczne oświetlenie stoków. Aż 464 (87,88%) trasy zjazdowe o łącznej długości 245 234 m (80,48%) są obsługiwane przez urządzenia do produkcji śniegu (tab. 2). W zdecydowanej większości regionów polskich Karpat dośnieżane trasy stanowią ponad 90,00% ich liczby i długości. Najmniejszy odsetek tras naśnieżanych znajduje się w Beskidzie Żywieckim – 60,98% liczby tras i 43,89% długości tras narciarskich. Z kolei biorąc pod uwagę sztuczne oświetlenie stoków, 414 (78,41%) tras w Karpatach Polskich o łącznej długości 204 357 m (67,07%) umożliwia narciarzom jazdę po zmroku (tab. 2). Jeśli chodzi o liczbę i długość tras oświetlonych, na pierwsze miejsce wysuwa się region podhalański, gdzie aż 153 trasy (96,22%) dają możliwość korzystania z nich po zmroku. Pomimo tego, że na drugim miejscu pod tym względem znajduje się Beskid Śląski z 64 oświetlonymi trasami o łącznej długości 34 712 m, to odsetek tras oświetlonych (54,24% liczby tras i 42,40% długości tras) należy do najmniejszych spośród badanych regionów górskich. Na 26 trasach (4,96%) o długości 28 656 m (9,40%) możliwe jest rozgrywanie zawodów w konkurencjach alpejskich, gdyż mają one licencję Międzynarodowej Federacji Narciarskiej FIS. Najwięcej tego typu tras znajduje się w Tatrach i na Podhalu (8) oraz w Beskidzie Sądeckim (6).

Z inwentaryzacji przeprowadzonej w pierwszej połowie 2020 r. wynika, że z punktu widzenia zdolności przewozowej wyciągów narciarskich i kolei linowych najlepiej rozwiniętą infrastrukturą przeznaczoną do uprawiania narciarstwa zjazdowego w polskich Karpatach dysponowało 19 miejscowości. Ich łączna zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych była większa lub równa 5000 osób/godz. Były to: Istebna, Szczyrk, Ustroń i Wisła w Beskidzie Śląskim, Korbielów i Zawoja w Beskidzie Żywieckim, Rzyki w Beskidzie Małym, Kluszkowce w Pieninach, Krynica-Zdrój

i Tylicz w Beskidzie Sądeckim, Ustrzyki Dolne w Bieszczadach, Białka Tatrzańska, Bukowina Tatrzańska, Czarna Góra, Jurgów, Małe Ciche, Murzasichle i Witów na Podhalu oraz Zakopane, którego tereny narciarskie znajdują się w Tatrach i na Podhalu (ryc. 1).

Pośród wymienionych miejscowości, pod względem liczby urządzeń wyciągowych pierwsze miejsca zajmowały: Zakopane (37), Wisła (33), Szczyrk (28), Białka Tatrzańska (25) i Krynica-Zdrój (25) (ryc. 2). Najlepiej wyposażonymi stacjami narciarskimi w koleje linowe były Białka Tatrzańska (9), Krynica-Zdrój (9) i Zakopane (8). Najwięcej osób w ciągu jednej godziny mogło zostać przewiezionych urządzeniami wyciągowymi w Białce Tatrzańskiej – 32 975 osób/godz. (ryc. 3). Kolejne miejsca pod tym względem zajmowały: Krynica-Zdrój, Wisła, Zakopane i Szczyrk. W tych miejscowościach łączna zdolność przewozowa wyciągów narciarskich i kolei linowych wynosiła odpowiednio: 29 250 osób/godz., 28 232 osób/godz., 27 435 osób/godz. i 26 800 osób/godz.

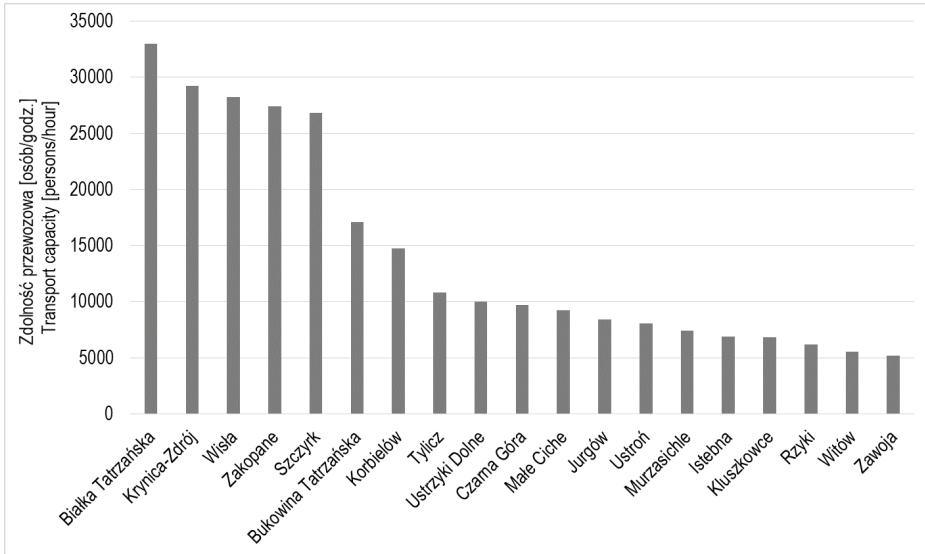


Ryc. 2. Liczba urządzeń wyciągowych w największych stacjach narciarskich polskich Karpat w 2020 r.

Fig. 2. Number of ski lift devices in the largest ski destinations in the Polish Carpathians in 2020

Źródło: opracowanie własne.

Source: author's own study.



Ryc. 3. Zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych w największych stacjach narciarskich polskich Karpat w 2020 r.

Fig. 3. Total transport capacity of ski lift devices in the largest ski destinations in the Polish Carpathians in 2020

Źródło: opracowanie własne.

Source: author's own study.

Największą liczbą narciarskich tras zjazdowych dysponowały: Wisła (44), Szczyrk (42), Krynica-Zdrój (33), Zakopane (33) i Białka Tatrzańska (31). Natomiast pod względem długości tras pierwsze miejsce zajmował Szczyrk (40,72 km tras), następnie Wisła (24,80 km), Zakopane (23,02 km) i Białka Tatrzańska (20,34 km). Największa liczba tras obsługiwanych przez urządzenia wytwarzające śnieg występowała w Wiśle (42), Białce Tatrzańskiej (31) i Szczyрку (30). Te same miejscowości odznaczały się również największą długością tras naśnieżanych. Było to odpowiednio: 22,85 km, 20,34 km i 29,04 km.

Współczesne kierunki rozwoju ośrodków narciarskich w polskich Karpatach

Współczesne kierunki rozwoju ośrodków narciarskich w polskich Karpatach odnoszą się do trendów światowych. Wraz z rozwojem jakościowym urządzeń wyciągowych następuje proces transformacji funkcjonalnej ośrodków narciarskich. O charakterze, zakresie i kierunkach ich ewolucji decydują zjawiska przestrzenne, społeczne i gospodarcze. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

- modernizację i budowę nowych, wysokiej jakości urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy po stokach;
- rozbudowę oferty ośrodków narciarskich pod kątem sezonu letniego, w szczególności dla rowerzystów i rodzin z dziećmi;
- łączenie ofert wielu ośrodków narciarskich z regionu w postaci wspólnych skipassów;
- stosowanie specjalnych promocji cenowych na zakup kartonów narciarskich poza sezonem wysokim;
- stosowanie nowoczesnych narzędzi interaktywnych przyciągania klientów;
- wysoką koncentrację ruchu turystycznego w wybranych miejscowościach;
- rozwój infrastruktury przeznaczonej dla turystów podróżujących kamperami.

Największą inwestycją modernizacyjną w polskich Karpatach w drugiej dekadzie XXI w. była przebudowa Ośrodka Narciarskiego Czarna-Solisko w Szczyrku. W roku 2014 słowacka spółka Tatra Mountain Resort S.A. zakupiła 97% udziałów w tym ośrodku. Od tego momentu nazwa ośrodka brzmi Szczyrk Mountain Resort. Jego intensywną modernizację rozpoczęto po uchwaleniu w 2016 r. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Szczyrku. W 2017 r. wybudowano m.in. nowy system naśnieżania wraz ze zbiornikiem retencyjnym o pojemności 100 000 m³, kolej linową gondolową 10-osobową, dwie koleje linowe krzeselkowe 6-osobowe oraz zmodyfikowano trasy zjazdowe, a w 2018 r. uruchomiono kolej linową krzeselkową 6-osobową z Hali Skrzyczneńskiej na Zbójnicką Kopę (www.szczyrkowski.pl). Wartość inwestycji wynosiła 54,3 mln euro.

W drugim dziesięcioleciu w polskiej części Karpat powstało 30 kolei linowych. Do najwyższej jakości tego typu urządzeń, poza wspomnianymi kolejami linowymi w Ośrodku Narciarskim Szczyrk Mountain Resort, należy zaliczyć koleje linowe krzeselkowe:

- 4-osobowe ze Szczyrku na Skrzyczne – dwa odcinki (2013 r. – odcinek górny Jaworzyna – Skrzyczne, 2017 r. – odcinek dolny Szczyrk – Jaworzyna);
- 6-osobową w Ośrodku Narciarskim Beskid Sport Arena w Szczyrku (2016 r.);
- dwie koleje 6-osobowe w Ośrodku Narciarskim Kotelnica Białczańska w Białce Tatrzańskiej (2014 i 2015 r.);
- 6-osobową w Ośrodku Narciarskim Rusiń-ski w Bukowinie Tatrzańskiej (2014 r.);

- 6-osobową w Ośrodku Narciarskim Kasina Ski & Bike Park w Kasinie Wielkiej (2016 r.);
- dwie koleje 6-osobowe w Ośrodku Narciarskim Słotwiny Arena w Krynicy-Zdrój (2016 i 2018 r.).

Zabiegi modernizacyjne infrastruktury narciarskiej dotyczyły także wymiany krótkich bezpodporowych wyciągów talerzykowych i zaczepowych na przenośniki taśmowe. W ostatnich latach na omawianym terenie powstało około 40 takich urządzeń.

Koszty funkcjonowania ośrodków narciarskich w sezonie zimowym, ze względu na zmiany klimatyczne i wzrost cen energii elektrycznej, są coraz wyższe. W celu zwiększenia efektywności ekonomicznej przedsiębiorstwa te poszerzają swoją ofertę pod kątem sezonu letniego. Spośród 192 ośrodków narciarskich zlokalizowanych w polskiej części Karpat, 43 (22,40%) są czynne dla turystów latem. Ośrodki te znajdują się w 30 miejscowościach. W sezonie letnim uruchamia się 37 urządzeń wyciągowych (w tym 36 kolei linowych), co stanowi 7,89% wszystkich tego typu urządzeń na obszarze badań. Oferta ośrodków narciarskich w lecie kierowana jest przede wszystkim do turystów pieszych, rowerzystów i rodzin z dziećmi. Zwracając jednak uwagę na aspekt przestrzennego zróżnicowania produktów turystycznych oferowanych przez ośrodki narciarskie latem, można zauważyć, że produkty ośrodków zlokalizowanych w zachodniej części Beskidów Zachodnich, tj. w Beskidzie Śląskim, Beskidzie Żywieckim i Beskidzie Małym, są adresowane przede wszystkim do osób uprawiających turystykę kwalifikowaną, głównie pieszą i rowerową. Z kolei produkty ośrodków podhalańskich dotyczą w szczególności turystyki wypoczynkowej i orientowane są w głównej mierze na rodziny z dziećmi. Oferty ośrodków w pozostałych regionach polskich Karpat są kierowane zarówno do turystów zainteresowanych uprawianiem turystyki specjalistycznej, jak i do osób zainteresowanych turystyką wypoczynkową i zapewnieniem atrakcji dzieciom i młodzieży. Zagospodarowanie terenów narciarskich w celu przyciągnięcia ruchu turystycznego poza sezonem zimowym odbywa się poprzez budowanie w ich obrębie górskich jednokierunkowych tras rowerowych (ang. *singletracks*), torów w postaci zamkniętej pętli z muldami (ang. *pumptracks*), wytyczaniu szlaków rowerowych i ścieżek przyrodniczo-dydaktycznych, budowaniu zjeżdżalni grawitacyjnych, wież widokowych, parków i placów zabaw dla dzieci, parków linowych, kolejek tyrolskich, zagród ze zwierzętami itp.

Nowym trendem rozwoju ośrodków narciarskich na terenach górskich w Polsce jest budowa parków rowerowych (ang. *bike parks*), czyli kompleksów zjazdowych tras rowerowych, zwanych także trasami MTB (ang. *mountain biking*) i łączenie oferty dla narciarzy z ofertą dla rowerzystów górskich. Według obserwacji osób zarządzających ośrodkami narciarskimi, po zakończeniu sezonu zimowego narciarze zazwyczaj „przesiadają się na rower”. Osoby odpowiedzialne za marketing w tych przedsiębiorstwach kierują zatem ofertę letnią do tej samej grupy docelowej,

do której skierowana jest oferta zimowa. W ostatnich latach powstaje coraz więcej ośrodków specjalizujących się w ofercie typu *ski & bike*. W roku 2021 na terenie polskich Karpat było ich 15. Niektóre z nich zmieniają nawet swoje nazwy, by zwrócić uwagę klientów na to, że nie są już tylko ośrodkami sezonowymi, a całorocznymi i ich infrastruktura jest przystosowana zarówno dla narciarzy, jak i rowerzystów, np. Kasina Ski & Bike Park w Kasinie Wielkiej. Oferują one także całoroczne karnety umożliwiające korzystanie z ośrodków narciarskich w zimie i parków rowerowych w sezonie letnim. Pierwszym takim karnetem w Polsce, wprowadzonym na rynek w grudniu 2020 r., jest Pingwin Pass Ski&Bike¹.

Wzorem ośrodków narciarskich położonych w Alpach, właściciele niektórych ośrodków polskich zlokalizowanych w jednym regionie lub miejscowości połączyli swoje oferty w ramach wspólnych skipassów. Pierwsze tego typu inicjatywy pojawiły się w sezonie zimowym 2011/2012 w Wiśle i Ustroniu oraz w miejscowościach podhalańskich. Wiślański skipass obejmował wówczas 6 ośrodków narciarskich z Wisły, Ustroński skipass funkcjonował w 4 ośrodkach w Ustroniu, a karnet Tatry Ski działał w 5 ośrodkach zlokalizowanych w Białce Tatrzańskiej, Jurgowie i Kluszkowcach (Krzesiwo 2014).

W kolejnych latach pojawiały się następne tego typu rozwiązania w innych miejscowościach i regionach:

- w 2012 r. BeskidSkiPass w 8 ośrodkach narciarskich położonych w Beskidzie Sądeckim, Beskidzie Wyspowym, Pieninach, na Pogórzu Wielickim i Podhalu;
- w 2016 r. Góral Skipass w 4 podhalańskich ośrodkach narciarskich zlokalizowanych w Suchem, Witowie i Zakopanem;
- w 2017 r. Szczyrk Wspólny Skipass w 3 ośrodkach narciarskich w Szczyрку;
- w 2019 r. Krynica.ski w 4 ośrodkach narciarskich Beskidu Sądeckiego.

Następowały także połączenia wspólnych karnetów – w 2012 r. Wiślańskiego Skipassu z Ustrońskim Skipassem, a w 2018 r. – karnetu Tatry Ski z Góral Skipassem oraz do istniejących inicjatyw dołączały kolejne ośrodki. W 2021 r. na terenie polskich Karpat działało 5 tego typu karnetów: Tatry Super Ski, Wiślański Skipass, Szczyrk Wspólny Skipass, Pingwin Pass i Krynica.ski. Największą tego typu inicjatywą jest karnet Tatry Super Ski funkcjonujący w 13 miejscowościach, w tym 11 z Polski i 2 ze Słowacji, obejmujący 19 ośrodków narciarskich (www.tatrysuperski.pl). Daje on narciarzom i snowboardzistom możliwość korzystania z 90 urządzeń wyciągowych o łącznej zdolności przewozowej przekraczającej 100 tys. osób/godz. i 106 tras zjazdowych o długości ponad 73 km (tab. 3).

¹ Jest to karnet ważny 365 dni (od momentu jego aktywacji) w 5 ośrodkach narciarskich wchodzących w skład tzw. Grupy Pingwina – Czarny Groń (Rzyki), Skolnity Ski & Bike (Wisła), Kasina Ski & Bike (Kasina Wielka), Słowiny Arena (Krynica-Zdrój) i Kurza Góra (Kurzętnik – Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie) oraz w 3 parkach rowerowych – Słowiny Arena, Skolnity Ski & Bike i Kasina Ski & Bike (www.grupapingwina.pl).

Tab. 3. Skipassy umożliwiające korzystanie z wielu ośrodków narciarskich
 Table 3. Ski passes enabling the use of many ski resorts

Nazwa skipassu Name of the ski pass	Liczba ośrodków narciarskich wchodzących w skład skipassu Number of ski resorts included in the ski pass	Liczba urządzeń wyciągowych Number of ski lift devices		Łączna zdolność przewozowa urządzeń wyciągowych [osób/godz.] Transport capacity of ski lift devices [persons/hour]	Liczba tras narciarskich Number of ski runs	Długość tras narciarskich [m] The length of ski runs [m]
		Ogółem Total	W tym kolei linowych Including cableways			
Tatry Super Ski	19	90	28	106 979	106	73 276
Wiślański Skipass	15	38	10	34 182	53	28 750
Szczyrk Wspólny Skipass	3	15	7	22 270	29	38 150
Krynica.ski	4	17	6	18 640	28	17 900
Pingwin Pass	5	15	6	22 600	26	14 270

Źródło: opracowanie własne.

Source: author's own study.

W celu generowania większych przychodów ośrodki narciarskie stosują celowe działania i strategie marketingowe w postaci przed- i posezonowych promocji cenowych na karnety narciarskie oraz dynamicznych cen. Coraz częściej zachęca się potencjalnych klientów do zakupu karnetów on-line przed sezonem narciarskim lub w sezonie niskim poprzez oferowanie im niższej ceny za karnet czasowy lub sezonowy, który mogą wykorzystać w sezonie wysokim. Stosunkowo nową i jeszcze rzadko stosowaną w polskich ośrodkach narciarskich strategią cenową jest dynamiczne ustalanie cen. Pierwszym i jak dotąd jedynym ośrodkiem narciarskim w Polsce, który od sezonu zimowego 2019/2020 zrezygnował ze stałych cen karnetów narciarskich, jest Szczyrk Mountain Resort w Szczyrku, gdzie używa się tej strategii marketingowej do sterowania popytem, w celu przeciwdziałania sezonowości ruchu turystycznego w sezonie zimowym, zwiększenia przychodów i maksymalizacji zysków. Ceny karnetów narciarskich w tym ośrodku ciągle się zmieniają i są zależne od różnych czynników, m.in.: obłożenia ośrodka w danym dniu, daty zakupu karnetu, aktualnej pogody i rodzaju sezonu (sezon niski lub wysoki). Odpowiadają one zatem aktualnemu zainteresowaniu karnetami narciarskimi w wybranym dniu. Stosowanie tej formy strategii cenowej pozwala zarządzającym na zwiększenie obłożenia ośrodka narciarskiego w dniach, kiedy zainteresowanie uprawianiem narciarstwa jest niewielkie,

i zmniejszenie liczby osób w ośrodku oraz zwiększenie użytkownikom komfortu pobytu w nim w dniach, kiedy popyt turystyczny jest wysoki.

Produktem mającym na celu zwiększenie zainteresowania turystów poza sezonem wysokim jest także oferta typu „freeski”, polegająca na dodaniu karnetu narciarskiego gratis do noclegu w wybranym obiekcie biorącym udział w programie partnerskim. Tego typu oferty obowiązują najczęściej od momentu rozpoczęcia działalności ośrodków narciarskich do 23 grudnia i od zakończenia ferii zimowych do końca sezonu narciarskiego. Taką promocję cenową stosują m.in. Szczyrk Mountain Resort w Szczyрку oraz ośrodki narciarskie zrzeszone w Wisłańskim Skipassie i Pingwin Skipassie.

Innowacyjnymi rozwiązaniami mającymi na celu przyciągnięcie klientów i utrzymanie ich lojalności są nowoczesne narzędzia interaktywne stosowane z roku na rok przez coraz większą liczbę ośrodków narciarskich. Jednym z najważniejszych takich narzędzi jest profesjonalna strona internetowa, zawierająca m.in. przekaz na żywo z kamer znajdujących się na stokach, aktualne dane dotyczące pogody, grubości pokrywy śnieżnej, informacje o czynnych wyciągach i trasach narciarskich, a także umożliwiającą zakup karnetu narciarskiego on-line. Narzędziami lojalnościowymi, powszechnie stosowanymi przez gestorów bazy narciarskiej, są konta w mediach społecznościowych: Facebook, Instagram, YouTube i TikTok. Za pomocą tych serwisów społecznościowych osobom obserwującym profil/konto ośrodka są przekazywane aktualne informacje o warunkach panujących na stokach, wydarzeniach organizowanych w ośrodku, promocjach cenowych itp. Użytkownicy mają także możliwość kontaktowania się i dzielenia się z osobami zarządzającymi ośrodkiem i innymi użytkownikami stoków wiadomościami, opiniami, zdjęciami i filmami. Kolejnymi interaktywnymi rozwiązaniami przeznaczonymi dla narciarzy i snowboardzistów są aplikacje mobilne, dzięki którym możliwe jest sprawdzenie m.in.: obrazu ze stoku na żywo, liczby wykonanych zjazdów, liczby przejechanych kilometrów czy maksymalnej prędkości podczas jazdy na nartach. Dzięki nim użytkownicy mogą także sprawdzić pogodę, warunki panujące na stokach, dostępność wyciągów i tras narciarskich, noclegów i innych usług oferowanych w danej miejscowości oraz zakupić karnet narciarski. W minionej dekadzie, w związku z szybkim postępem technologicznym, na rynku pojawiło się wiele takich rozwiązań, które spotkały się z dużym zainteresowaniem ze strony zarówno gestorów bazy narciarskiej, jak i potencjalnych klientów.

Niekorzystnym zjawiskiem, dającym się zauważyć w ostatnich latach w polskich Karpatach, jest koncentracja ruchu turystycznego w wybranych miejscowościach i ośrodkach narciarskich, spowodowana globalną presją konkurencji w małej i średniej skali. Ośrodki duże, inwestujące w innowacyjne rozwiązania, coraz bardziej umacniają swoją pozycję na rynku, przyciągając tym samym rzesze turystów. Powoduje to zatłoczenie tych ośrodków i stacji narciarskich oraz wiele innych problemów

związanych z tym zjawiskiem, m.in. wzrost zanieczyszczenia środowiska przyrodniczego, pogorszenie się wewnętrznej dostępności komunikacyjnej miejscowości, a w konsekwencji spadek zadowolenia turystów z pobytu. Przykładami stacji narciarskich utrzymujących od kilkunastu lat silną pozycję konkurencyjną, w których koncentruje się ruch turystyczny w sezonie zimowym, są: Białka Tatrzańska, Krynica-Zdrój i Wisła. W ostatnich latach do grupy tej dołączył Szczyrk. Jednocześnie istnieje duża liczba małych przedsiębiorstw o niskiej efektywności ekonomicznej, nieposiadających odpowiednich środków finansowych na dalszy rozwój.

Zupełnie nowym zjawiskiem w polskich ośrodkach narciarskich jest w ostatnich latach rozwój infrastruktury przeznaczonej dla osób podróżujących kamperami. Pandemia COVID-19 sprawiła, że Polacy masowo zaczęli interesować się caravanningiem, dlatego parkingi w niektórych ośrodkach narciarskich w sezonie zimowym 2020/2021 były wypełnione tego typu pojazdami. W pełni przygotowanymi do przyjęcia kamperów są 3 karpackie ośrodki narciarskie, tj. Master-Ski w Tyliczu, Słotwiny Arena w Krynicy-Zdroju i Rusiń-Ski w Bukowinie Tatrzańskiej. Udostępniają one przyłącze elektryczne i wodnokanalizacyjne bezpłatnie osobom mającym ważne karty narciarskie. Ponadto w niektórych ośrodkach, m.in. w Kotelnicy Białczańskiej



Fot. 1. Nowoczesna kolej linowa Remiaszów w Ośrodku Narciarskim Kotelnica Białczańska w Białce Tatrzańskiej (fot. K. Krzesiwo)

Photo 1. A modern cableway „Remiaszów” at the Kotelnica Białczańska Ski Resort in Białka Tatrzańska built in 2015 (photo by K. Krzesiwo)



Fot. 2. Górską trasę rowerową w Ośrodku Narciarskim Mosorny Groń w Zawoi (fot. K. Żuławiński)
Photo 2. Mountain bike trail at Mosorny Groń Ski Resort in Zawoja (photo by K. Żuławiński)

w Białce Tatrzańskiej, JurgówSki w Jurgowie, Laskowa-Ski w Laskowej, Wierchomla w Wierchomli, Tylicz.ski w Tyliczu czy Jaworzyna Krynicka w Krynicy-Zdrój, turyści podróżujący kamperami mają możliwość podłączyć swoje pojazdy do prądu bez żadnych opłat.

Dyskusja i wnioski

Zestawiając wyniki badań zaprezentowane w niniejszym artykule z analizami dokonanymi przez Krzesiwo (2014) na początku drugiego dziesięciolecia XXI w., należy stwierdzić, że w polskich Karpatach wciąż następuje rozwój bazy dla narciarstwa zjazdowego, jednak ma on przede wszystkim charakter jakościowy. W latach 2012–2020 liczba miejscowości dysponujących terenami przeznaczonymi dla narciarstwa zjazdowego na badanym obszarze zmniejszyła się o 22,88%, ze 118 do 91. Największy spadek pod tym względem nastąpił w Bieszczadach, Beskidzie Niskim i Beskidzie Żywieckim. We wskazanym przedziale czasowym liczba urządzeń przeznaczonych do transportu narciarzy po stokach zmniejszyła się o 8,22%, z 511 do 469. Redukcja tego typu urządzeń nastąpiła w 9 z 13 regionów turystycznych obszaru badań.

Najważniejszymi przyczynami likwidacji infrastruktury narciarskiej są: sytuacje sporne i brak ugody między właścicielami ziemi a gestorami bazy narciarskiej, co do warunków dzierżawy gruntów przeznaczonych na cele narciarskie, wysokie koszty

utrzymania starych wyciągów narciarskich, wysokie koszty inwestycji w nowoczesne wyciągi narciarskie i koleje linowe oraz systemy naśnieżania, a także spadek popytu turystycznego w niektórych miejscowościach, będący konsekwencją braku modernizacji infrastruktury narciarskiej i konkurencji ze strony rozwijających się ośrodków narciarskich (Krzesiwo 2021). Można oczekiwać, że w najbliższych latach będzie następowała dalsza redukcja liczby miejscowości dysponujących terenami narciarskimi, w szczególności tych, których zasięg oddziaływania ma charakter lokalny. Ruch turystyczny będzie się koncentrował w dużych, nowoczesnych stacjach narciarskich, oferujących usługi komplementarne i wprowadzających innowacyjne produkty turystyczne.

Pomimo że w ciągu 8 lat całkowita liczba urządzeń wyciągowych uległa zmniejszeniu, to liczba kolei linowych wzrosła o 44,44%, z 63 w 2012 r. do 91 w 2020 r., a zdolność przewozowa zwiększyła się o 15,45% z 347 196 do 400 832 osób/godz. (Krzesiwo 2021). Największy wzrost zdolności przewozowej wyciągów narciarskich i kolei linowych nastąpił w Tatrach i na Podhalu (24 440 osób/godz.) oraz w Beskidzie Śląskim (15 186 osób/godz.). Poprawie uległa także jakość przygotowania tras zjazdowych. Liczba i długość tras dośnieżanych wzrosła o około 15%, a tras oświetlonych, umożliwiających jazdę po zmroku o około 12%.

Według Krzesiwo i Miki (2023) deterministyczny wpływ na rozwój i adaptację ośrodków narciarskich do zmian na rynku turystycznym wywierają przede wszystkim: lokalizacja, konsekwencje zmian klimatycznych, konkurencja na rynku regionalnym i krajowym, sezonowość popytu turystycznego, regulacje prawne odnoszące się do rozwoju infrastruktury narciarskiej, własność ziemi, a także relacje społeczne i instytucjonalne.

Model zarządzania ośrodkami narciarskimi na terenach górskich w Polsce ulega zmianie. Od początku lat 90. XX w. do połowy drugiej dekady XXI w. był on przede wszystkim związany z wymianą i modernizacją wyciągów narciarskich i kolei linowych oraz budową i instalacją systemów umożliwiających dośnieżanie tras narciarskich. Od kilku lat działania firm zarządzających ośrodkami narciarskimi są natomiast skierowane na wydłużanie okresu korzystania przez turystów z infrastruktury narciarskiej. Kluczowymi strategiami adaptacyjnymi do zmian rynkowych i klimatycznych jest obecnie obniżenie wrażliwości działań tych przedsiębiorstw na wahania temperatury powietrza i dążenie do uzyskiwania dochodów w ciągu całego roku. Podejmuje się zatem szereg działań marketingowych, mających na celu przyciągnięcie do ośrodka i regionu turystów poza wysokim sezonem zimowym, oraz rozwija się ośrodki narciarskie w kierunku całorocznego użytkowania wielofunkcyjnego, tworząc atrakcje wykorzystywane w sezonie letnim (np. górskie trasy rowerowe, ścieżki przyrodniczo-dydaktyczne, zjeżdżalnie grawitacyjne, wieże widokowe, atrakcje tematyczne). Tego rodzaju aktywność przejawia obecnie średnio co piąty ośrodek narciarski w polskich Karpatach. Wydaje się jednak, że ze względu na wzrost stałych kosztów

operacyjnych wiele ośrodków narciarskich będzie zmieniać swój profil działalności w kierunku aktywności całorocznej.

Literatura

- Baran M., 1986, *Koleje linowe, wyciągi narciarskie, nartostrady: Tatry, Podtatrze, Pieniny, Gorce, Beskid Wyspowy, Beskid Sądecki*, Wyd. PTTK „Kraj”, Warszawa–Kraków.
- Baran M., 1987, *Koleje linowe, wyciągi narciarskie, nartostrady. Beskid Śląsk, Żywiecki i Mały*, Wyd. PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Baran M., 2010, *Koleje linowe i wyciągi narciarskie. Historia i dzień dzisiejszy*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Barbier B., 1993, *Problems of the French winter sport resorts*, Tourism Recreation Research, 18 (2), 5–11, <https://doi.org/10.1080/02508281.1993.11014673>.
- Berghammer A., Schmude J., 2014, *The Christmas-Easter shift: simulating Alpine ski resorts' future development under climate change conditions using the parameter „Optimal Ski Day”*, Tourism Economics, 20 (2), 323–336, <https://doi.org/10.5367/te.2013.0272>.
- Cristobal-Fransi E., Daries N., Serra-Cantalops A., Ramón-Cardona J., Zorzano M., 2018, *Ski tourism and web marketing strategies: the case of ski resorts in France and Spain*, Sustainability, 10 (8), 2920, <https://doi.org/10.3390/su10082920>.
- Damm A., Gruell W., Landgren O., Prettenhaler F., 2017, *Impact of +2°C global warming on winter tourism demand in Europe*, Climate Services, 7, 31–46, <https://doi.org/10.1016/j.cliser.2016.07.003>.
- Damm A., Köberl J., Prettenhaler F., 2014, *Does artificial snow production pay under future climate conditions? A case study for vulnerable ski area in Austria*, Tourism Management, 43 (August 2014), 8–21, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.01.009>.
- Dorocki S., 2007, *Stacja narciarska Wierchomla – lokalny ośrodek aktywizacji gospodarczej*, Przedsiębiorczość – Edukacja, 3, 81–87.
- Dorocki S., 2022, *Rozwój stacji narciarskich jako lokalnych biegunów wzrostu gospodarczego. Przykład województwa małopolskiego*, Przedsiębiorczość – Edukacja, 18(2), 98–118, <https://doi.org/10.24917/20833296.182.6>.
- Falk M., 2017, *Gains from horizontal collaboration among ski areas*, Tourism Management, 60 (June 2017), 92–104, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.11.008>.
- Falk M., Scaglione M., 2018, *Effects of ski lift ticket discounts on local tourism demand*, Tourism Review, 73 (4), 480–491, <https://doi.org/10.1108/TR-08-2017-0133>.
- Falk M., Steiger R., 2018, *An exploration of the debt ratio of ski lift operators*, Sustainability, 10 (9), 2985, <https://doi.org/10.3390/su10092985>.
- Faracik R., Kurek W., Mika M., Pawlusiński R., 2009, *Turystyka w Karpatach Polskich w świetle współczesnych kierunków rozwoju*, [w:] B. Domański, W. Kurek (red.), *Gospodarka i przestrzeń*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 77–97.

- Flagestad A., Hope Ch.A., 2001, *Strategic succes in winter sports destinations: a sustainable value creation perspective*, *Tourism Management*, 22 (5), 445–461, [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(01\)00010-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(01)00010-3).
- George A., 2003, *Managing ski resorts: perceptions from the field regarding the sustainable slopes charter*, *Managing Leisure*, 8 (1), 41–46, <https://doi.org/10.1080/1360671032000075234>.
- Groch J., Kurek W., Warszyńska J., 2000, *Tourist Regions in the Polish Carpathians*, Wyd. Universitas, Kraków.
- Hibner J., 2020, *Wpływ doświadczenia na motywy uprawiania narciarstwa na przykładzie tatrzańskich ośrodków narciarskich: Kasprowy Wierch (Polska) i Tatrzańska Łomnica (Słowacja)*, *Prace Geograficzne*, 161, 7–40, <https://doi.org/10.4467/20833113PG.20.006.12548>.
- Krzesiwo K., 2007, *Turystyka narciarska w Beskidzie Śląskim – stan obecny i problemy rozwoju*, [w:] W. Kurek, R. Faracik (red.), *Studia nad turystyką. Prace geograficzne i regionalne. Geograficzne, społeczne i ekonomiczne aspekty turystyki*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 85–97.
- Krzesiwo K., 2014, *Rozwój i funkcjonowanie stacji narciarskich w polskich Karpatach*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Krzesiwo K., 2015, *Rozwój turystyki narciarskiej w świetle idei zrównoważonego rozwoju – stan badań*, *Prace Geograficzne*, 141, 117–140, <https://doi.org/10.4467/20833113PG.15.013.4065>.
- Krzesiwo K., 2016a, *Ocena wielkości ruchu turystycznego w Ośrodku Narciarskim Kotelnica Białczańska w sezonie zimowym 2014/2015*, *Prace Geograficzne*, 145, 47–70, <https://doi.org/10.4467/20833113PG.16.012.5401>.
- Krzesiwo K., 2016b, *Spoleczne i gospodarcze aspekty rozwoju turystyki narciarskiej*, *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 12, 233–244.
- Krzesiwo K., 2018, *Ocena wybranych działań promocyjnych ośrodków narciarskich w Polsce – przykład Ośrodka Narciarskiego Kotelnica Białczańska w Białce Tatrzańskiej*, *Folia Turistica*, 48, 261–282, <https://doi.org/10.5604/01.3001.0012.7704>.
- Krzesiwo K., 2021, *Ocena sytuacji rozwojowej i funkcjonalnej stacji narciarskich – przykład polskich Karpat*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 35(3), 259–275, <https://doi.org/10.24917/20801653.353.16>.
- Krzesiwo K., 2023, *Contemporary development directions of ski resorts in Poland in the context of the idea of sustainable development*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 37 (3), 85–108, <https://doi.org/10.24917/20801653.373.5>.
- Krzesiwo K., Mika M., 2011, *Ocena atrakcyjności turystycznej stacji narciarskich w świetle zagadnienia ich konkurencyjności – studium porównawcze Szczyrku i Białki Tatrzańskiej*, *Prace Geograficzne*, 125, 95–110.
- Krzesiwo K., Mika M., 2023, *A tourist business in a state of sustained uncertainty. An exploratory study of barriers to ski resort development in Poland*, *Current Issues in Tourism*, 1–16 <https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2203850>.
- Krzesiwo K., Ziółkowska-Weis K., Żemła M., 2018, *Atrakcyjność wybranych państw Europy Środkowej pod kątem uprawiania sportów zimowych i pieszej turystyki górskiej*, *Turyzm*, 28(1),

- 35–41, <https://doi.org/10.18778/0867-5856.28.1.04>.
- Kurek W., 2004, *Turystyka na obszarach górskich Europy*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Mika M., 2004, *Turystyka a przemiany środowiska przyrodniczego Beskidu Śląskiego*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Mika M., 2009, *Ski tourism in the Polish Carpathians – present state and issues of development*, Folia Geographica, Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Presoviensis, 14, 198–208.
- Mika M., Krzesiwo K., Krzesiwo P., 2007, *Współczesne problemy rozwoju ośrodków narciarskich w Polsce – przykład Szczyrku*, Prace Geograficzne, 117, 63–77.
- Moen J., Fredman P., 2007, *Effects of climate change on Alpine skiing in Sweden*, Journal of Sustainable Tourism, 15 (4), 418–437, <https://doi.org/10.2167/jost624.0>.
- Morrison C., Pickering C.M., 2013, *Perceptions of climate change impacts, adaptation and limits to adaptation in the Australian Alps: the ski-tourism industry and key stakeholders*, Journal of Sustainable Tourism, 21 (2), 173–191, <https://doi.org/10.1080/09669582.2012.681789>.
- Orens A., Seidl A., Weiler S., 2006, *Winter tourism and land development in Gunnison, Colorado*, [w:] T. Clark, A. Gill, R. Hartmann (red.), *Mountain resort planning and development in the era of globalization*, Cognizant Communication Corporation, New York, 91–107.
- Orr M., Schneider I., 2018, *Substitution interests among active-sport tourists: the case of a cross-country ski event*, Journal of Sport and Tourism, 22 (4), 315–332, <https://doi.org/10.1080/14775085.2018.1545600>.
- Rivera J., de Leon P., Koerber Ch., 2006, *Is greener whiter yet? The Sustainable Slopes Program after five years?*, Policy Studies Journal, 34 (2), 195–221, <https://doi.org/10.1111/j.1541-0072.2006.00166.x>.
- Rutty M., Scott D., Johnson P., Pons M., Steiger R., Vilella M., 2017, *Using ski industry response to climatic variability to assess climate change risk: an analogue study to Eastern Canada*, Tourism Management, 58 (February 2017), 196–204, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.10.020>.
- Sainaghi R., Phillips P., d'Angella F., 2019, *The balanced scorecard of a new destination product: Implications for lodging and skiing firms*, International Journal of Hospitality Management, 76 (A), 216–230, <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2018.05.011>.
- Scott D., Steiger R., Rutty M., Pons M., Johnson P., 2020, *Climate change and ski tourism sustainability: an integrated model of the adaptive dynamics between ski area operations and skier demand*, Sustainability, 12 (24), 10617, <https://doi.org/10.3390/su122410617>.
- Snowdon P., Slee B., Farr H., 2000, *The economic impacts of different types of tourism in upland and mountain areas of Europe*, [w:] P.M. Goode, M.F. Price, F.M. Zimmermann (red.), *Tourism and development in mountain regions*, CAB International, Wallingford, 137–155.
- Steiger R., Abegg B., 2013, *The Sensitivity of Austrian Ski Areas to Climate Change*, Tourism and Hospitality Planning and Development, 10 (4), 480–493, <https://doi.org/10.1080/21568316.2013.804431>.

- Steiger R., Stötter J., 2013, *Climate change impact assessment of ski tourism in Tyrol*, *Tourism Geographies*, 15 (4), 577–600, <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.762539>.
tatrysuperski.pl (dostęp: 21.08.2021).
- Tuppen J., 2000, *The restructuring of winter sport resorts in the French Alps: problems, processes and policies*, *International Journal of Tourism Research*, 2 (5), 327–344.
www.grupapingwina.pl/pingwin-pass (dostęp: 13.08.2021).
www.szczyrkowski.pl (dostęp: 14.08.2021).
- Żemła M., 2008, *The product quality of Polish ski-resorts: a case study of Silesian skiers' requirements, satisfaction and complaints*, *Tourism: An International Interdisciplinary Journal*, 56, 41–58.
- Żemła M., Żemła A., 2006, *Wpływ czynników lokalizacji na konkurencyjność ośrodka narciarskiego*, *Turyzm*, 16 (1), 71–83, <https://doi.org/10.18778/0867-5856.16.1.05>.

Kinga Krzesiwo

Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

Katedra Geografii Społeczno-Ekonomicznej

ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków

kinga.krzesiwo@up.krakow.pl

ORCID: 0000-0002-9735-9452