

УДК 379.851

**НОРМАТИВНЫЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОБЪЕКТОВ  
ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВО II РЕЧИ ПОСПОЛИТОЙ (1918–1939)**

*канд. экон. наук В.А. ГАНСКИЙ*  
*(Полоцкий государственный университет)*  
*u.ganski@psu.by*

*Проводится анализ основных нормативных правовых актов, определявших порядок функционирования объектов туристической инфраструктуры (туристических бюро, предприятий временного размещения, общественного питания, пассажирского железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта) на территориях, входивших в состав II Речи Посполитой. Приводятся базовые условия начала деятельности указанных субъектов хозяйствования, определяются территориальные и отраслевые органы государственного управления для каждого типа объектов.*

**Ключевые слова:** объекты туристической инфраструктуры, II Речь Посполитая.

**Введение.** Изучение истории государственного регулирования туризма и его важнейших институтов позволяет по-новому оценить их роль и степень влияния на формирование национальной культуры, осмыслить вклад в духовно-нравственное просвещение, образование и общее оздоровление населения, выявить заслуги и значение, которое туризм приобретает в деле экономического и духовного развития. Исторический опыт может содействовать субъектам туризма в том, чтобы стать полноценной и неотъемлемой частью современной социально-экономической системы белорусского общества.

История туризма на белорусских землях до настоящего времени изобилует вопросами, требующими детального изучения. Одним из переломных периодов в истории туризма являлся период между двумя мировыми войнами. Рост уровня и качества жизни населения, увеличение свободного от работы времени, развитие средств транспорта и последовавший за ними рост туристической активности населения обозначили качественно новый этап во взаимоотношениях государства с субъектами туризма. Посредством совокупности норм, предписаний и требований государство регулировало, контролировало и упорядочивало процесс институционализации туризма. Для 1920–1930-х гг. характерно изменение правового статуса субъектов туризма: туристов и их групп, с одной стороны, а также организаторов, посредников и производителей основных и сопутствующих туристических продуктов и услуг, с другой. Государство, осознав возможности туризма в деле социально-экономического развития периферийных территорий, а также укоренения в общественном сознании определенных концептов, стало оказывать на данную сферу регулирующее воздействие, осуществляя целенаправленную инфраструктурную политику, содействуя агитации и пропаганде рекреации и туризма среди населения. Это определило небывалый всплеск туристической активности в 1930-е гг., в том числе на территории Западной Беларуси, наблюдаемый даже в условиях мирового экономического кризиса. Поэтому изучение исторического опыта государственного регулирования туризма в 1920–1930-е гг. в условиях формирования рыночных институтов на фоне неблагоприятных макроэкономических условий сегодня приобретает особую актуальность.

**Основная часть.** Для успешного функционирования туризма необходима туристическая инфраструктура, образуемая предприятиями, деятельностью которых заключается в организации и обслуживании туристического движения, а также в обеспечении материально-организационных условий оказания туристических услуг, услуг временного размещения, общественного питания, транспорта и др. Предприятия туристической инфраструктуры классифицируются в зависимости от характера оказываемых услуг. В связи с этим выделяются бюро путешествий, выступающие посредниками между производителями и потребителями услуг, предприятия временного размещения и общественного питания, т.е. удовлетворяющие первоочередные биологические потребности туристов, а также транспортные предприятия, осуществляющие перемещение туристов в пространстве, что является базовой характеристикой туризма.

Условием начала деятельности **бюро путешествий** во II Речи Посполитой было получение соответствующей концессии. В соответствии с распоряжением президента от 7 июня 1927 г. «О получении концессии могли ходатайствовать предприятия, планирующие осуществлять посредничество в приобретении различных билетов, экспедировании багажа путешествующих, а также разрешать всякого рода вопросы, возникающие в процессе поездки» [1]. Ходатайство о предоставлении концессии следовало подавать в староство или иной государственный орган первой инстанции, а предоставлялась концессия уже государственным органом второй инстанции – т.е. администрацией воеводства. Примечательно, что заявитель при получении концессии не был обязан подтверждать соответствующий уровень знаний и квалификацию. Это положение постоянно подвергалось критике, т.к. кроме внесения небольшой концессионной оплаты на предпринимателя не возлагались обязательства ни по размеру уставного капитала, ни

по соответствующему уровню квалификации персонала, ни по иным условиям надлежащего функционирования бюро путешествий.

В начале 1935 г. с обращением к властям выступило руководство крупнейшего в стране Бюро путешествий «Орбис» о том, что в связи с возрастающим значением туризма необходимо расширить поддержку туристических компаний, но только тех, которые в состоянии предоставить определенные гарантии надлежащего функционирования. В связи с этим предлагалось актуализировать туристическое законодательство в вопросе предоставления концессий и организации деятельности туристических предприятий: во-первых, предлагалось ввести требование наличия у лица, желающего приобрести концессию на право осуществления туристической деятельности, высшего образования и стажа работы на руководящих должностях в туристических предприятиях; во-вторых, при принятии позитивного решения о предоставлении туристической концессии предлагалось опираться на позитивные рекомендации отдела туризма Министерства коммуникаций и соответствующего территориального отделения торгово-промышленной палаты; в-третьих, размер платы за туристическую концессию предлагалось существенно повысить, для того чтобы не допустить на рынок финансово неблагонадежные компании. Руководствуясь этими предложениями, Министерство промышленности и торговли распоряжением от 20 декабря 1935 г. определило размер платы за туристическую концессию: для предприятий, расположенных в Варшаве, в размере 50 тыс. злотых; для предприятий, расположенных в Кракове, Катовице, Львове, Лодзи, Познани или Вильно, – 25 тыс. злотых; для филиалов в иных городах – 15 тыс. злотых [2]. Предприятия, открывающие бюро путешествий в нескольких городах (кроме перечисленных), должны были заплатить 15 тыс. злотых за центральный офис и по 10 тыс. злотых за каждый филиал. Плата за туристическую концессию могла вноситься как наличными, так и ценными бумагами. От этой платы могли освобождаться государственные предприятия при наличии согласия на это Министерства коммуникаций и по ходатайству соответствующей торгово-промышленной палаты. Плата за концессию выступала своеобразной финансовой гарантией добросовестного выполнения предприятием своих договорных обязательств. По истечении года с момента открытия предприятия заявителям, в отношении которых за этот период не поступило претензий от контрагентов, концессионная оплата могла быть возвращена [2]. Это фактически и был единственный инструмент воздействия на недобросовестных организаторов туристических путешествий.

В специализированной литературе *услуги временного размещения* относятся к базовым туристическим услугам. В межвоенный период обособилась одна из организационных форм туристических услуг – отельный бизнес, также именуемый услугами гостеприимства. Понятие «отельный бизнес» в этот период получило отражение и в нормативных актах. Однако оно не имело единого определения, объединяя различные виды хозяйственной деятельности, ориентированные на удовлетворение потребностей в ночлеге, – не только собственно отели, но и пансионаты, дома отдыха, туристические базы, меблированные комнаты, молодежные лагеря и др.

Положения первого нормативно-правового акта от 23 января 1922 г., начинавшего регулирование отельного бизнеса, касались отелей, комнат и пансионатов, причем текст данного нормативно-правового акта не содержал определений этих понятий [3]. В соответствии с приложением к закону от 14 мая 1923 г., определившем деление регионов страны на типы, предприятий и видов деятельности на категории, а также размеры государственной пошлины за предпринимательские свидетельства, к отельному бизнесу были отнесены собственно отели, меблированные комнаты и корчмы с комнатами отдыха [4]. Распоряжением президента от 7 июня 1927 г. к ним добавлялись пансионаты [1]. Распоряжением Министерства промышленности и торговли от 15 сентября 1938 г. заново определило категории предприятий отельного бизнеса: отели, пансионаты, меблированные комнаты, дома отдыха, туристические базы и др. [5].

Деятельность субъектов отельного бизнеса, как и деятельность бюро путешествий, могла осуществляться на основе специального разрешения соответствующего органа власти первой инстанции – концессии. В заявлении на получение концессии необходимо было указать вид деятельности, место ее осуществления (квартира или дом) и реквизиты собственника. Следует отметить, что и в случае отельного бизнеса собственник также не был обязан обладать специальным образованием и опытом работы, что было определяющим фактором получения концессии на иные виды предпринимательской деятельности.

В 1937 г. в Министерство промышленности и торговли обратилась Главная организация польского отельного бизнеса, обоснованно предлагая введение обязательного наличия профильного образования и опыта работы у получателей отельных концессий [6, с. 196]. По мнению руководства организации, это бы существенно повысило качество оказываемых услуг. Тем более что начиная с первой половины 1930-х годов в специализированных лицах была начата подготовка специалистов в сфере отельного бизнеса (обучение продолжалось два года, в т.ч. два месяца практики, на базе общего среднего образования) [6, с. 199]. Собственник объекта временного размещения с этого момента также был обязан предоставлять в соответствующие подразделения государственного органа первой инстанции прейскурант на ока-

зываемые услуги для его утверждения. Утверждался прейскурант только после заслушивания отзыва совета гмины и торгово-промышленной палаты.

В соответствии с действовавшим во II Речи Посполитой законодательством, к предприятиям временного размещения применялись нормы, действовавшие для торговых предприятий. Соответственно, такие предприятия подлежали обязательной регистрации в торговом реестре. Однако от регистрации освобождались мелкие частные предприятия. Кроме того, нормы торгового права не применялись в случаях оказания услуг размещения общественными организациями и религиозными общинами в гуманитарных или религиозных целях.

Законодательство устанавливало ответственность собственника отеля за имущество клиента, находящееся в помещении отеля, в случае его порчи или утраты. Причем принципиального значения не имел факт заключения договора временного размещения или истечение его срока действия. Но в случае порчи или утраты денег, ценных бумаг, драгоценностей или предметов искусств собственник отеля нес за них ответственность, только если принял их на ответственное хранение. Размер ответственности собственника отеля не мог превышать 1 тыс. злотых на одного пострадавшего [7, с. 96]. На таких же условиях определялась ответственность не только собственников отелей, но и иных лиц, оказывавших услуги размещения на основе отельной концессии.

Собственники отелей, пансионатов и иных средств размещения обязаны были соблюдать определенные санитарные нормы, которым должно было соответствовать помещение. Важнейшим нормативным актом в этой сфере был закон от 25 июля 1919 г., который был заново принят 21 февраля 1935 г. [8]. Закон обязывал собственников отелей информировать администрацию гмины о всех имевших место в отеле случаях инфекционных заболеваний. Кроме того, собственники должны были руководствоваться нормами совместного распоряжения министерств социальной защиты и внутренних дел от 21 августа 1933 г. о питьевой воде и воде для хозяйственных нужд [9]. Перед началом деятельности заведения временного размещения подлежали осмотру с целью установления соответствия санитарным нормам. Заведения временного размещения могли размещаться только в зданиях с водоснабжением и канализацией, если они имелись в данном населенном пункте, или же в зданиях с надлежащим уровнем организации стоков. Собственники заведений, не выполнявших санитарные требования, могли привлекаться к различным видам ответственности. Санитарные нормы 1920-х гг. для предприятий временного размещения не были строгими, что может свидетельствовать о невысоком уровне развития общей гигиены.

С 1926 г. на собственников объектов размещения возлагалась обязанность проводить за свой счет дезинсекции помещений в случае обнаружения санитарными органами нарушения правил содержания. В случаях, когда дезинсекции не давали должного эффекта, объект размещения мог быть закрыт, а собственник мог быть привлечен к ответственности. Однако, несмотря на это, санитарное состояние значительного числа объектов размещения, а также прилегающих территорий вызывало множество нареканий. Власти неоднократно пытались изменить ситуацию. В 1922 г. Министерство общественного здоровья обязало местные органы власти провести инспекцию всех объектов временного размещения с целью установления соответствия их санитарным нормам. Такие инспекции предписывалось осуществлять не реже одного раза в год. В то же время Министерство внутренних дел разрешило приостанавливать деятельность разрешений на соответствующий вид деятельности до устранения выявленных нарушений законодательства.

Из текста циркуляра Министерства внутренних дел от 2 января 1928 г. следует, что даже в некоторых городах, являвшихся центрами воеводств, не было отелей, в которых можно было бы принять ванну. Данным циркуляром администрации воеводств обязывались организовать в воеводском центре хотя бы один объект размещения с такой услугой. Если такие объекты размещения в воеводском центре были, властям предписывалось содействовать их появлению в других крупных городах воеводства [10].

С 1935 г. значительно повышались требования к санитарному состоянию объектов временного размещения. Так, в каждой комнате должен был быть умывальник с проточной водой и оборудованная ванная комната. Санитарные требования для отелей, пансионатов и меблированных комнат также содержались в распоряжении Министерства общественного здоровья от 19 ноября 1923 г. [11]. Объекты размещения могли организовываться в курортных местностях только при наличии системы водоснабжения и водоотведения. Кроме того, определялось, что кухни, обслуживающие рестораны, а также объекты общественного питания, должны были соответствовать санитарным нормам, контроль за соблюдением которых возлагался на специальную комиссию и местную администрацию, которые могли направить дело в суд.

Кроме весьма скромных санитарно-гигиенических требований, законодательство также в незначительной мере регулировало и остальные аспекты деятельности объектов временного размещения. Только в 1938 г. распоряжение Министерства промышленности и торговли с целью унификации уровня оказываемых услуг установило единые функционально-технические характеристики отелей и пансионатов. Так, объект временного размещения имел право использовать наименование «отель» только если он за-

нимал отдельное здание или его обособленную часть и имел минимально установленное количество номеров: для городов с населением до 30 тыс. жителей – минимум 5 номеров, для городов до 100 тыс. жителей – минимум 10, а в городах с населением более 100 тыс. – 15 номеров. Кроме того, отель должен был обладать помещением общего пользования (для отелей до 15 номеров таким мог считаться холл), электрическим освещением, канализацией, а также минимум одной ванной комнатой. Также постояльцы должны были иметь возможность питаться прямо в отеле. Соответственно, слово «пансионат» могло использоваться в названии объекта размещения только если оказание услуг размещения в нем сочеталось с услугами многообразного питания. Пансионат должен был обладать минимум 5 номерами, электрическим освещением, канализацией, а также столовой и помещением общего пользования (для пансионатов до 15 номеров это могла быть столовая) [12, с. 155]. Однако в отдельных случаях по ходатайству торгово-промышленной палаты местная администрация могла разрешить использовать слова «отель» или «пансионат» объектам размещения, не полностью соответствовавшим указанным критериям.

Оценивая в целом состояние объектов размещения во II Речи Посполитой, можно сделать вывод, что они не значительно отличались от аналогичных в других странах Европы. Однако с точки зрения стоимости услуг временного размещения, II Речь Посполитая была одним из самых дорогих для туристов государств межвоенной Европы.

С предприятиями временного размещения были тесно связаны *предприятия общественного питания*. В соответствии с действовавшим законодательством, отель и ресторан, даже если и размещались в одном здании и имели одного владельца, все равно считались двумя разными предприятиями. Это обуславливало получение владельцем двух отдельных предпринимательских свидетельств. Регистрация предприятия общественного питания, в отличие от предприятия временного размещения, осуществлялась по заявительному принципу. Работники заведений общественного питания были обязаны иметь соответствующую квалификацию (за исключением подсобных рабочих).

Как и собственники объектов размещения, собственники объектов общественного питания были обязаны соблюдать определенные санитарные нормы. Они должны были размещаться в сухих, хорошо проветриваемых и освещенных помещениях достаточной площади и образцового санитарного состояния. Однако на основе анализа публикаций межвоенной прессы можно утверждать, что работа объектов общественного питания вызывала многочисленные нарекания со стороны общественности. Если в объекте общественного питания продавался алкоголь, то собственнику объекта необходимо было получить разрешение Министерства финансов или территориального финансового управления. Также, согласно распоряжению президента от 11 июля 1932 г., продажа напитков с содержанием алкоголя менее 4,5% подлежала регистрации [13].

В межвоенный период в туристическом движении ведущую роль занимал *железнодорожный транспорт*. С момента формирования органов управления в новообразованном государстве управление железнодорожным хозяйством осуществляло Министерство коммуникаций (с 1919 г. – Министерство железной дороги). На основе закона от 12 июня 1924 г. Министерство железных дорог осуществляло управление государственными железными дорогами как государственным предприятием [14]. Таким образом, предприятие государственных железных дорог стало обособленным субъектом хозяйствования, но без прав юридического лица. Юридически и хозяйственно было обособленно эксплуатационное железнодорожное предприятие, не обладавшее, однако, правом отчуждения находящейся в его распоряжении собственности. Распоряжением президента от 28 декабря 1924 г. управление всеми железными дорогами страны передавалось государственному предприятию «Польские государственные железные дороги» [15]. Органами предприятия должны были быть Генеральная дирекция в Варшаве во главе с генеральным директором и региональные дирекции. В 1925 г. функции оперативного управления железной дорогой были переданы Министерству железных дорог, но с сентября 1926 г. управление железными дорогами приняло на себя Польская государственная железная дорога. Предприятие получало в собственность и распоряжение целый комплекс движимого и недвижимого имущества. Министерство коммуникаций должно было осуществлять функции общего надзора за деятельностью предприятия. Однако вплоть до начала Второй мировой войны предприятие так и не получило статуса юридического лица, фактически оставаясь структурным подразделением профильного министерства. Ряд вопросов, связанных с перевозкой железной дорогой пассажиров, был урегулирован в Правилах перевозки пассажиров.

Роль *автомобильного транспорта* в развитии туризма в межвоенное время была не очень значительной. Однако именно на данный период приходится становление автобусной коммуникации. Для начала коммерческой деятельности по организации регулярной автомобильной коммуникации между различными населенными пунктами необходимо было получить специальное разрешение воеводства через окружную дирекцию общественных работ. Если перевозка пассажиров планировалась по территории двух или более воеводств, то разрешение выдавалось Министерством общественных работ по представлению того воеводства, где был зарегистрирован перевозчик. Срок действия данного разрешения не превышал одного года.

Отсутствие концессий как способа регулирования сферы перевозки пассажиров представляется оценить как негативный момент, т.к. концессии в межвоенный период были единственным действенным инструментом регуляции хозяйственных отношений. Хотя в 1932 г. коммерческие перевозки пассажиров автотранспортом за пределы одной гмины и сделали видом деятельности, обязательным для получения концессии, эта норма не касалась перевозки пассажиров в целях туризма при условии, если перевозчиком выступала культурная или общественная организация, или, когда подобная организация для таких целей транспорт арендовала. Кроме того, без получения концессии могли совершаться перевозки пассажиров с экскурсионными целями, организованные туристическими обществами. Единственным условием их осуществления было уведомление местных органов власти (старосты), которые были обязаны выдать перевозчику соответствующее разрешение, действительное один год. Кроме того, транспортные средства, применяемые в нерегулярной перевозке пассажиров, должны были быть арендованными (это не касалось транспорта, используемого для экскурсий, организуемых общественными организациями).

В соответствии с распоряжением Министерства коммуникаций от 6 июля 1932 г. держатели концессий на автомобильные пассажирские перевозки были обязаны либо внести соответствующий залог в бюджет, либо заключить договор страхования гражданской ответственности в случаях причинения ущерба третьим лицам в процессе осуществления перевозок [16]. Отдельным распоряжением были урегулированы вопросы обязательств субъектов хозяйствования, осуществлявших автомобильные перевозки пассажиров, обязанности лиц, обслуживающие механические транспортные средства, а также обязанности пассажиров относительно соблюдения правил безопасности, порядка и «общественной выгоды». Для безопасности движения существенное значение имели правила о времени работы водителей, определенные распоряжением Министерства труда и социальной защиты от 3 марта 1932 г., изданные совместно с Министерством промышленности и торговли [17]. Однако эти правила не касались водителей, являвшихся собственниками транспортных средств.

Перевозки пассажиров с туристско-рекреационными целями в пределах одной гмины, не носящие коммерческого характера, подлежали декларированию. Это же касалось перевозки постояльцев отелей к железнодорожным станциям транспортом отелей, а также перевозки пассажиров в аэропорты транспортом авиакомпаний. Декларирование необходимо было проводить в управлении городской гмины как минимум за семь дней до даты перевозки.

Организацией, управлением и надзором за перевозкой пассажиров транспортом Польского государственного автотранспортного предприятия занимался Департамент автомобильной коммуникации данного предприятия. Руководитель этого департамента подчинялся непосредственно министру коммуникаций. Департамент делился на три секции: общеорганизационную, торгово-технологическую и техническую. Секции занимались всеми вопросами, связанными с осуществлением автомобильных перевозок. Для развития туризма был важен тот факт, что на торгово-технологическую секцию департамента Отделом общего туризма Министерства коммуникаций была возложена обязанность проводить рекламу, имеющую целью увеличение интенсивности автомобильного движения.

С 1934 г. непосредственное управление организацией и эксплуатацией автотранспорта Польского государственного автотранспортного предприятия занималось Бюро автомобильной коммуникации. Во главе бюро стал начальник, непосредственно подчиняющийся министру коммуникации, а само бюро делилось на четыре отдела: общий, финансов, торгово-технологический и техники и закупок. Торгово-технологический отдел среди прочего сотрудничал с Отделом общего туризма Министерства коммуникаций. Общий отдел движения автобусов осуществляло Министерство общественных работ, а после его ликвидации – Министерство коммуникаций.

В системе туристических перевозок в межвоенное время значительной была роль *водного транспорта*. Управление данной сферой осуществлялось на основе распоряжения Министерства коммуникаций от 23 марта 1934 г., выданного совместно с министерствами обороны, внутренних дел и социальной защиты [18]. Плавательные средства с поверхностью более 20 м<sup>2</sup>, которые предназначались для перевозки пассажиров или найма с прогулочными целями, должны были представляться для осмотра специальным надзорным органам до начала судоходного сезона с целью изучения их состояния и судовых документов. Кроме того, в течение двух недель после начала судоходства необходимо было уведомить надзорные органы, расположенные по маршруту следования, о времени прибытия, отправления, продолжительности стоянки, стоимости билетов и др. Кроме того, указанное распоряжение определяло базовые нормы безопасности на водном транспорте.

Во II Речи Посполитой в сфере *гражданской авиации* действовали четыре частные авиакомпании, с которыми правительство заключило соответствующие концессионные соглашения, и которые являлись получателями государственных дотаций. 10 мая 1921 г. была основана авиакомпания «Аэроторг», позднее изменившее название на «Аэролет» и ставшее непосредственным предшественником современной польской национальной авиакомпании «ЛОТ» (образована на базе «Аэролета» в 1928 г.). Предметом деятельности авиакомпании «ЛОТ» являлась, в соответствии с уставом, воздушная коммуникация в госу-

дарственных границах, перевозка пассажиров и багажа, эксплуатация международных линий коммуникации на основе концессий, строительство и содержание аэродромов и аэропортов, ангаров и иных технологически необходимых сооружений. Доля государства в уставном капитале авиакомпании составляла 90%. Остальные 10% находились в собственности административно-территориальных единиц. Руководящими органами общества «ЛОТ» являлись Дирекция, Наблюдательный совет и Собрание собственников [19, с. 134–135]. Директора, по представлению Наблюдательного совета, утверждал в должности министр коммуникаций, а заместителей директора, по представлению директора, – Наблюдательный совет. К функциям Дирекции относились организация деятельности предприятия, составление планов развития, бюджета, финансовых отчетов для Наблюдательного совета, представление интересов предприятия в органах власти и судах. Наблюдательный совет состоял из восьми членов, шесть из которых назначал министр коммуникаций по согласованию с министерствами финансов, промышленности и торговли, обороны и внутренних дел, а оставшиеся два члена являлись делегатами органов самоуправления. Совет выбирал из своего состава президиум в составе председателя, заместителя председателя и секретаря; осуществлял контроль за деятельностью общества. Собрание собственников могло быть очередным и внеочередным. Обычно собрания собственников проходили ежегодно в первые месяцы года, на которых рассматривались и утверждались отчеты, баланс, распределение прибыли и расходов, утверждались финансовый и инвестиционный планы и др. Авиакомпания «ЛОТ» безвозмездно использовала переданное ей имущество, земли, здания и сооружения, могла выполнять в соответствии с концессионным договором как регулярные, так и нерегулярные рейсы.

**Заключение.** В рассматриваемый период во II Речи Посполитой происходит усиление государственного регулирования и содействия развитию предпринимательства в сфере туризма, меняются организационные формы взаимодействия государственных органов с субъектами бизнеса, происходят существенные сдвиги в целях, механизме, аппарате управления, в сочетании государственного и рыночного механизмов регулирования. Характеризуя государственное регулирование деятельности объектов туристической инфраструктуры, прежде всего, необходимо отметить, что центр тяжести в этом регулировании переместился к активному участию государства в организационно-хозяйственном регулировании производства туристических и сопутствующих услуг. Регулирование с этого времени все более направлено на повышение эффективности туристического и сопутствующего производства. Акцент в нем переносится с регулирования спроса на регулирование предложения. Государственная политика регулирования туризма в межвоенный период переориентируется на всестороннее обслуживание потребностей предпринимателей, и в частности, по административному надзору и нормативному регулированию производства основных туристических и сопутствующих услуг. С этого периода нормативное регулирование распространилось на новые области, такие как безопасность продукции и услуг, разработка и внедрение унифицированных стандартов качества.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowym // Dziennik Ustaw. – 1927. – № 53. – Poz. 468.
2. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20 grudnia 1935 r. o składaniu kaucji przezbiura podróży // Dziennik Ustaw. – 1936. – № 5. – Poz. 46.
3. Rozporządzenie Ministra Zdrowia Publicznego z dnia 23 stycznia 1922 r. w przedmiocie przepisów sanitarnych dla hoteli, pokojów umeblowanych i pensjonatów // Dziennik Ustaw. – 1922. – № 10. – Poz. 78.
4. Ustawa z dnia 14 maja 1923 r. w przedmiocie państwowego podatku przemysłowego // Dziennik Ustaw. – 1923. – № 58. – Poz. 412.
5. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 września 1938 r. w sprawie prowadzenia przemysłu gospodniego // Dziennik Ustaw. – 1938. – № 80. – Poz. 540.
6. Ćwikła, L. Prawne aspekty rozwoju turystyki w Polsce w latach 1918–1939 / L. Ćwikła. – Lublin : KUL, 2011. – 560 s.
7. Butowski, L. Organizacja turystyki w Polsce; przegląd struktur / L. Butowski. – Warszawa : Agencja Promocji Turystyki «Mart», 1996. – 175 s.
8. Ustawa z dnia 21 lutego 1935 r. o zapobieganiu chorobom zakaźnym i o ich zwalczaniu // Dziennik Ustaw. – 1935. – № 27. – Poz. 198.
9. Rozporządzenie Ministrów Opieki Społecznej i Spraw Wewnętrznych z dnia 21 sierpnia 1933 r. o wodzie do picia i potrzeb gospodarczych // Dziennik Ustaw. – 1933. – № 79. – Poz. 562.
10. Okolnik Nr 1 z dnia 2 stycznia 1928 r. Do Panów Wojewodów w sprawie urządzeń kąpielowych w hotelach miast wojewodzkich // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1928. – № 1. – Poz. 3.
11. Rozporządzenie Ministra Zdrowia Publicznego z dnia 19 listopada 1923 r. w przedmiocie przepisów sanitarnych dla uzdrowisk, posiadających charakter użyteczności publicznej // Dziennik Ustaw. – 1923. – № 125. – Poz. 1016.
12. Łotocki, J. Hotel i pensjonat jako przedsiębiorstwo / J. Łotocki // Turystyka Polska. – 1939. – № 7–8. – S. 155.
13. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. o monopolu spirytusowym, opodatkowaniu kwasu octowego i drożdży oraz sprzedaży napojów alkoholowych // Dziennik Ustaw. – 1932. – № 67. – Poz. 622.

14. Ustawa z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych // Dziennik Ustaw. – 1924. – № 57. – Poz. 580.
15. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1924 r. o przedsiębiorstwie dla eksploatacji kolei państwowych // Dziennik Ustaw. – 1924. – № 116. – Poz. 1034.
16. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. w sprawie przewozów osób i towarów pojazdami mechanicznymi // Dziennik Ustaw. – 1932. – № 95. – Poz. 821.
17. Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 3 marca 1932 r. w sprawie czasu pracy osób, zatrudnionych w przemyśle przewozowym // Dziennik Ustaw. – 1932. – № 31. – Poz. 321.
18. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 marca 1934 r. o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych // Dziennik Ustaw. – 1934. – № 37. – Poz. 335.
19. Reczek, M. Model organizacyjny turystyki w Polsce / M. Reczek. – Warszawa : Sport i Turystyka, 1969. – 217 s.

*Поступила 05.01.2016*

#### **REGULATORY DETERMINANTS OF FUNCTIONING OF OBJECTS OF TOURIST INFRASTRUCTURE IN THE SECOND POLISH REPUBLIC (1918–1939)**

**U. GANSKI**

*The article analyzes the main normative legal acts, regulating the procedure of functioning of objects of tourist infrastructure (tourist office, hotels and resorts, catering, passenger rail, road, waterway and air transport) in the territories that were part of II Polish Republic; analyzes the conditions of early activities of these entities, defines the territorial and sectoral bodies of public administration for each object type.*

**Keywords:** *objects of tourist infrastructure, II Polish Republic.*