

Jan A. Wendt*

Uniwersytet Gdański

Tomasz Wiskulski**

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku

DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA WYBRZEŻA CHORWACJI

Streszczenie

Celem opracowania jest przedstawienie przez autorów zróżnicowania stopnia dostępności komunikacyjnej Chorwacji w podziale na regiony NUTS-3 z uwzględnieniem transportu drogowego, lotniczego oraz morskiego. Regiony nadmorskie Chorwacji znajdują się w strefie izochrony 120 minut sześciu portów lotniczych usytuowanych na terytorium tego kraju oraz prawie w całości w zasięgu izochrony 60 minut. Wyjątkiem są regiony Licko-Senjski oraz Dubrovačko-Neretvanski, który to jest oddzielony od głównej części kraju poprzez 17-kilometrowy pas wybrzeża Bośni i Hercegowiny. Tak gęsta sieć portów lotniczych przyczynia się do realizacji postulatu przewozowego dotyczącego dostępności i bezpośredniości obszarów docelowych. Świadczy o tym rosnący w latach 2000–2013 ruch pasażerski w portach lotniczych. Ogromne znaczenie dla stopnia zainteresowania przewozami w transporcie lotniczym ma długość czasu przelotu, która jest znacznie krótsza niż długość przejazdu dla transportu samochodowego, gdzie średni czas potrzebny na dotarcie do miejsca docelowego dla turysty z Polski wynosi 12 godz. 57 min. W przypadku tego środka transportu trudno jest mówić o realizacji postulatu przewozowego dotyczącego bezpieczeństwa podróżnych (spadek koncentracji kierowców przy długim czasie jazdy), natomiast bezpośredniość i relatywna taniłość w stosunku do transportu lotniczego pozostają głównymi czynnikami decydującymi o wyborze tego środka transportu. Ponadto, zauważalny jest wzrost znaczenia transportu morskiego oraz gęstości występowania infrastruktury towarzyszącej.

Słowa kluczowe: Chorwacja, turystyka, dostępność komunikacyjna, transport

* Adres e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl.

** Adres e-mail: twiskulski@awf.gda.pl.

Wprowadzenie

Krajobraz jako kompozycja elementów przyrodniczych i antropogenicznych jest jedną z ważniejszych części składowych zjawisk stanowiących o atrakcyjności turystycznej danego regionu. Zróżnicowanie budowy geologicznej, klimatu oraz rzeźby terenu na terytorium Chorwacji jest znaczne. Przy stosunkowo niewielkim rozmiarze badanego obszaru różnorodność ta pozwala na znaczną różnorodność krajobrazu. Należy bowiem pamiętać, iż dla turysty wartość poznawczą posiadają takie walory, które są inne od znanych z miejsca stałego zamieszkania.

Elementy przyrodnicze stanowią impuls dla rozwoju zjawisk turystycznych i są postrzegane jako elementy pierwotne. Zaś elementy antropogeniczne są postrzegane jako elementy wtórne i są wynikiem dążenia do zaspokojenia potrzeb społecznych lub ich celem jest uzyskanie efektów ekonomicznych. Dzieje się to poprzez ich eksponowanie, tj. promocję. Do podstawowych elementów środowiska antropogenicznego mających bezpośredni wpływ na rozwój turystyki zaliczyć należy występowanie walorów antropogenicznych oraz stopień dostępności komunikacyjnej do miejscowości uznawanych za turystyczne. Nie bez znaczenia pozostają wyznaczone szlaki turystyczne występujące zarówno na obszarach zurbanizowanych, jak i poza nimi. Szybka odbudowa systemu transportowego kraju po wojnie pozwoliła w krótkim czasie na ponowny wzrost zainteresowania Chorwacją jako punktem przeznaczenia ruchu turystycznego. Nie bez znaczenia pozostaje w tym względzie rola transportu lotniczego. Celem opracowania jest przedstawienie dostępności komunikacyjnej wybrzeża Chorwacji poprzez wykorzystanie najpopularniejszych gałęzi transportu: kołowego, lotniczego i morskiego. Nie bez znaczenia pozostaje również kwestia postulatów przewozowych, których realizacja bezpośrednio przyczynia się do kształtowania wielkości ruchu turystycznego. Są nimi postulaty: prędkości, czasu podróży, dostępności, bezpośredniości, bezpieczeństwa, masowości oraz taniaści¹.

¹ Z. Pawlicka, *Przewozy pasażerskie*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1978, s. 81.

1. Transport lądowy

W 2012 r. transport kołowy, a w szczególności transport drogowy, był główną gałęzią transportu odpowiedzialną za kreowanie ruchu turystycznego z Polski na terytorium Chorwacji. Z badań ankietowych przeprowadzonych przez autorów wśród uczestników ruchu turystycznego na terytorium Chorwacji w latach 2012–2013 wynika, iż 93,5% osób poddanych badaniu ankietowemu spośród 977 w 2012 r. oraz 1031 w 2013 r. ogółu ankietowanych wybrało transport kołowy jako środek transportu. Na pytanie o główny powód wyboru środka transportu respondenci odpowiadali, iż są to takie czynniki, jak: niezależność względem czynników zewnętrznych (40%), samodzielność w wyborze miejsc atrakcyjnych turystycznie do zwiedzania (38%), cena przejazdu (18%) oraz inne (4%).

W celu wyjaśnienia zależności pomiędzy wyborem środka transportu a dostępnością transportową autorzy podjęli w 2013 r. próbę analizy 112 potencjalnych połączeń drogowych pomiędzy stolicami 16 województw w Polsce a 7 stolicami regionów administracyjnych (żupanii) w Chorwacji posiadających bezpośredni dostęp do akwenu Morza Adriatyckiego (tabela 1) oraz porównali otrzymane wyniki z analogicznym badaniem przeprowadzonym w 2012 r.

Przeprowadzona analiza polegała na porównaniu odległości najkrótszej trasy przejazdu pomiędzy analizowanymi miastami z potencjalnym czasem przejazdu bez uwzględnienia czynnika czasu postoju oraz czasu oczekiwania na granicy jako czynników subiektywnych w 2012 r., zależnych od preferencji podróżnych i stopnia kongestii na przejściach granicznych. Zebrane dane poddano analizie statystycznej pozwalającej na określenie stopnia zróżnicowania dostępności komunikacyjnej pomiędzy poszczególnymi połączeniami. Polegała ona na wyznaczeniu maksymalnej i minimalnej odległości łączącej wybrane miejscowości, obliczeniu mediany oraz kwartyli dla tych wartości, a następnie porównaniu tych danych dla wartości maksymalnego i minimalnego czasu przejazdu, ich mediany oraz kwartyli. Przeprowadzone badania wykazały duże rozbieżności pomiędzy ujętymi w pracy przykładami połączeń oraz, co istotne, znaczne rozbieżności pomiędzy wartościami opisującymi te same połączenia, plasując je w różnych przedziałach klasowych.

Po dokonaniu analizy porównawczej danych otrzymanych w obu badaniach autorzy zauważają znaczną poprawę stopnia dostępności komunikacyjnej. W 2012 r. najkrótszy czas przejazdu pomiędzy stolicą województwa opolskiego a stolicą żupanii primorsko-gorskiej wyniósł 9 godz. 10 min, natomiast w 2013 r.

czas ten uległ skróceniu o 37 min do 8 godz. 33 min. Jednocześnie analizując czas przejazdu pomiędzy miastami, który był najdłuższy z otrzymanych w badaniach, można zauważyć skrócenie tego czasu z 22 godz. 21 min do 18 godz. 26 min, czyli o 3 godz. 55 min. Zmiana ta miała miejsce w przypadku analizy połączeń pomiędzy stolicą województwa pomorskiego a stolicą żupanii dubrownicko-neretwiańskiej. Dodatkowo, średni czas przejazdu w przypadku wszystkich 112 analizowanych połączeń w latach 2012 oraz 2013 uległ skróceniu z 14 godz. 17 min do 12 godz. 57 min.

Przeprowadzone badania umożliwiały dokonanie podziału województw w Polsce ze względu na stopień dostępności komunikacyjnej dla transportu drogowego z uwzględnieniem odległości i czasu podróży. Wyróżniono trzy grupy:

- o wysokim stopniu dostępności transportowej,
- o umiarkowanym stopniu dostępności transportowej,
- o niskim stopniu dostępności transportowej.

Na podstawie danych otrzymanych w badaniu w 2012 r. do grupy województw o wysokim stopniu dostępności komunikacyjnej autorzy zaliczyli 5 województw. Są nimi (rysunek 1a): lubuskie, małopolskie, opolskie, śląskie, zachodniopomorskie. W 2013 r. (rysunek 1b) ich liczba wzrosła do 7. Grupa powiększyła się o województwa dolnośląskie i mazowieckie.

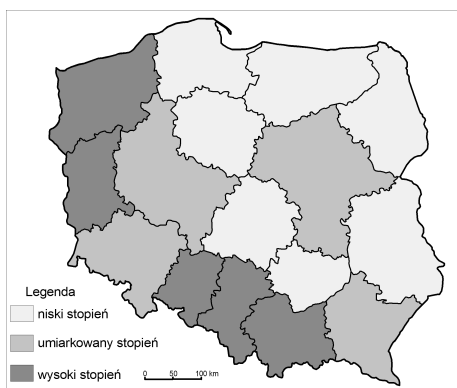
Województwa te charakteryzują się lepszą dostępnością komunikacyjną do regionów nadmorskich Chorwacji na tle pozostałych województw w Polsce. Tak dobry wynik w znacznym stopniu spowodowany jest ich przygranicznym położeniem, co pozwala ich mieszkańcom w znacznym stopniu na ominięcie polskiej infrastruktury drogowej, która w dalszym ciągu pozostaje w przebudowie bądź rozbudowie. Wyjątek stanowi tutaj województwo mazowieckie, którego centralne położenie na terytorium Polski mogłoby sugerować gorszy stopień dostępności komunikacyjnej do badanego obszaru. Jednak inwestycje drogowe, a w szczególności fragmentaryczna budowa drogi ekspresowej S8, pozwoliły już na obecnym etapie realizacji inwestycji zaklasyfikować to województwo do grupy o najwyższym stopniu dostępności komunikacyjnej.

Na podstawie analizy przeprowadzonej dla danych z 2012 r. do grupy województw o umiarkowanym stopniu dostępności komunikacyjnej autorzy zaliczyli województwa: dolnośląskie, mazowieckie, podkarpackie oraz wielkopolskie. W 2013 r. ich liczba zmalała do dwóch i były to łódzkie oraz pomorskie. Oba te województwa w badaniu dotyczącym 2012 r. zostały zaklasyfikowane do grupy obszarów o niskim stopniu rozwoju dostępności komunikacyjnej, jednak przepro-

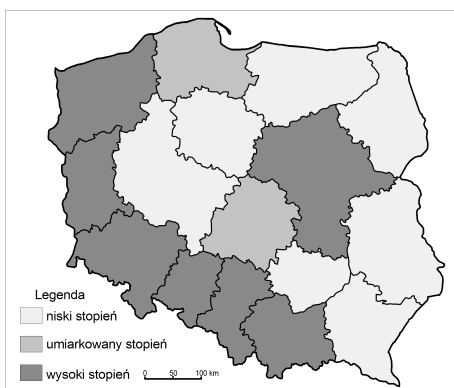
wadzone na ich terytorium inwestycje w postaci budowy autostrady A1 i A2 oraz drogi ekspresowej S8 pozwoliły na zmianę ich kwalifikacji w 2013 r. Spadek województw podkarpackiego oraz wielkopolskiego do grupy województw o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej wynika bezpośrednio z braku znacznych inwestycji w infrastrukturę drogową. Planowane wybudowanie autostrady A4 mającej połączyć województwo podkarpackie z europejską siecią autostrad nie przebiega zgodnie z założeniami. Zakładano, iż zostanie on oddany do użytku już w 2012 r. Niestety, ze względu na zerwanie umowy i konieczność ogłoszenia kolejnego przetargu odcinek ten powinien być gotowy dopiero pod koniec 2014 r.

Do grupy województw o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej w 2012 r. autorzy zaliczyli: kujawsko-pomorskie, lubelskie, łódzkie, podlaskie, pomorskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie. Jednak na podstawie powtórnego badania przeprowadzonego w 2013 r. lista województw zaklasyfikowana do tej grupy wygląda następująco: kujawsko-pomorskie, lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie.

a) rok 2012



b) rok 2013



Rys. 1. Stopień dostępności komunikacyjnej województw w Polsce do regionów nadmorskich Chorwacji w latach 2012 i 2013

Źródło: badania własne.

Województwa te, pomimo iż na ich terytorium znajdują się drogi ekspresowe, autostrady oraz paneuropejskie korytarze transportowe, na tle pozostałych województw nie należą do dobrze skomunikowanych z regionami turystycznymi w Chorwacji. W dalszym ciągu nie zostały wybudowane w całości autostrada A1 z Gdańska do granicy z Republiką Czeską, droga ekspresowa S8 łącząca Białystok z Wrocławiem oraz autostrada A4 z Jędrzychowic, przez Rzeszów, do granicy z Ukrainą.

Tabela 1

Czas przejazdu i odległość pomiędzy stolicami regionów
w Polsce i Chorwacji w 2013 r. w podziale na kwartyle

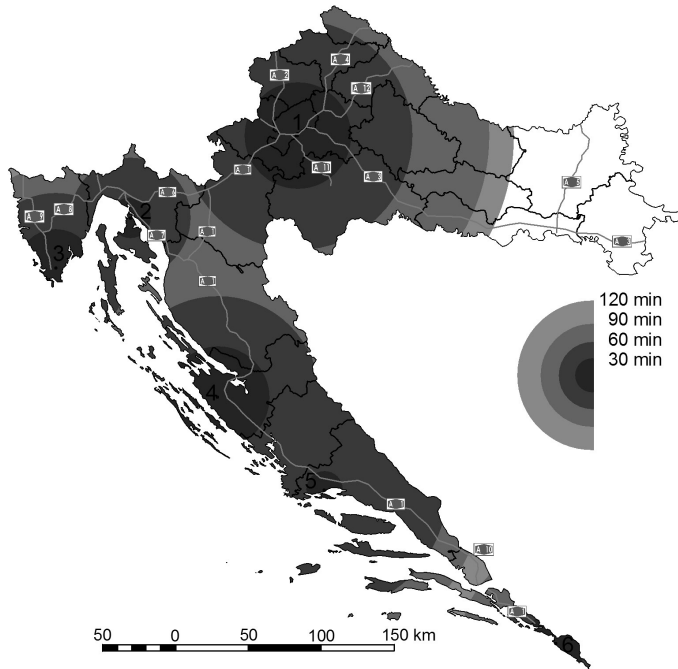
	Żupania istryjska		Żupania primorsko-gorska		Żupania licko-seńska		Żupania zadarska	
	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km
dolnośląskie	10 godz. 31 min	1113	9 godz. 52 min	1042	10 godz. 6 min	1080	10 godz. 57 min	1167
kujawsko-pomorskie	13 godz. 36 min	1349	12 godz. 57 min	1277	13 godz. 10 min	1316	14 godz. 1 min	1402
lubelskie	13 godz. 46 min	1236	12 godz. 38 min	1130	12 godz. 52 min	1169	13 godz. 43 min	1255
lubuskie	12 godz. 31 min	1351	11 godz. 58 min	1264	11 godz. 27 min	1165	13 godz. 41 min	1360
łódzkie	11 godz. 35 min	1170	10 godz. 56 min	1098	11 godz. 9 min	1137	12 godz. 0 min	1223
małopolskie	9 godz. 57 min	1043	9 godz. 18 min	971	9 godz. 31 min	1010	10 godz. 22 min	1096
mazowieckie	12 godz. 20 min	1265	11 godz. 41 min	1193	11 godz. 54 min	1232	12 godz. 45 min	1318
opolskie	9 godz. 49 min	1032	9 godz. 11 min	960	9 godz. 24 min	999	10 godz. 15 min	1085
podkarpackie	11 godz. 19 min	1066	10 godz. 11 min	959	10 godz. 24 min	998	11 godz. 15 min	1084
podlaskie	14 godz. 34 min	1463	13 godz. 55 min	1391	14 godz. 8 min	1430	14 godz. 59 min	1516
pomorskie	14 godz. 47 min	1506	14 godz. 8 min	1435	14 godz. 22 min	1473	15 godz. 13 min	1559
śląskie	9 godz. 12 min	967	8 godz. 33 min	896	8 godz. 47 min	934	9 godz. 38 min	1020
świętokrzyskie	11 godz. 24 min	1130	10 godz. 45 min	1059	10 godz. 58 min	1097	11 godz. 49 min	1183
warmińsko-mazurskie	14 godz. 49 min	1453	14 godz. 10 min	1382	14 godz. 24 min	1420	15 godz. 15 min	1507
wielkopolskie	12 godz. 48 min	1162	12 godz. 9 min	1091	12 godz. 23 min	1129	13 godz. 14 min	1216
zachodnio-pomorskie	12 godz. 22 min	1365	11 godz. 49 min	1278	12 godz. 46 min	1429	13 godz. 37 min	1515

	Żupania szybenicko-knińska		Żupania splicko-dalmatyńska		Żupania dubrownicko-neretwiańska	
	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km
dolnośląskie	11 godz. 16 min	1221	11 godz. 57 min	1290	16 godz. 50 min	1829
kujawsko- pomorskie	14 godz. 21 min	1456	15 godz. 2 min	1525	17 godz. 15 min	1716
lubelskie	14 godz. 3 min	1309	14 godz. 43 min	1378	16 godz. 56 min	1569
lubuskie	12 godz. 38 min	1305	13 godz. 18 min	1375	15 godz. 31 min	1565
łódzkie	12 godz. 20 min	1277	13 godz. 1 min	1346	15 godz. 14 min	1537
małopolskie	10 godz. 42 min	1150	11 godz. 23 min	1219	13 godz. 36 min	1410
mazowieckie	13 godz. 5 min	1372	13 godz. 46 min	1441	15 godz. 59 min	1632
opolskie	10 godz. 35 min	1139	11 godz. 16 min	1208	13 godz. 29 min	1399
podkarpackie	11 godz. 35 min	1138	12 godz. 16 min	1208	14 godz. 29 min	1398
podlaskie	15 godz. 19 min	1570	16 godz. 0 min	1639	18 godz. 13 min	1830
pomorskie	15 godz. 33 min	1613	16 godz. 13 min	1683	18 godz. 26 min	1873
śląskie	9 godz. 57 min	1074	10 godz. 38 min	1144	12 godz. 51 min	1334
świętokrzyskie	12 godz. 9 min	1238	12 godz. 50 min	1307	15 godz. 3 min	1497
warmińsko- mazurskie	15 godz. 35 min	1561	16 godz. 15 min	1630	18 godz. 28 min	1820
wielkopolskie	13 godz. 34 min	1270	14 godz. 14 min	1339	16 godz. 27 min	1529
zachodnio- pomorskie	13 godz. 56 min	1569	14 godz. 37 min	1638	16 godz. 50 min	1829
						1. ćwiartka
						2. ćwiartka
						3. ćwiartka
						4. ćwiartka

Źródło: badania własne.

2. Transport lotniczy

Na terytorium Chorwacji znajduje się 7 portów lotniczych obsługujących międzynarodowy ruch lotniczy, jednak nadmorskie regiony turystyczne Chorwacji znajdują się w zasięgu izochrony 120 minut jedynie 6 z nich (rysunek 2). Są nimi: Zagrzeb, Rijeka, Pula, Zadar, Split oraz Dubrownik.



Objaśnienia: 1 – Zagrzeb, 2 – Rijeka, 3 – Pula, 4 – Zadar, 5 – Split, 6 – Dubrownik.

Rys. 2. Izochrony do portów lotniczych w Chorwacji

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie analizowanej mapy zauważyć można, iż znaczna część wybrzeża Chorwacji znajduje się w zasięgu izochrony 60 minut od analizowanych portów lotniczych. Jedyny wyjątek stanowią dwa mniejsze obszary. Większy z nich znajduje się w rejonie Ličko-senjskiej żupaniji w zachodniej części kraju, drugi zaś w rejonie Splitsko-dalmatinskiej żupaniji w części południowej Chorwacji przy granicy z Bośnią i Hercegowiną.

Porty lotnicze w Zadarze i Splicie są umiejscowione w sąsiedztwie jedynie autostrady A1 przebiegającej wzdłuż wybrzeża Chorwacji jako Autostrada Adriatycka. Port lotniczy w Dubrowniku położony jest, podobnie jak samo miasto, na terytorium Chorwacji oddzielnym od macierzy. Powoduje to znaczne ograniczenia dostępności. Najlepiej skomunikowany pod względem sieci autostrad jest port lotniczy w Zagrzebiu. Pomimo jego peryferyjnego położenia względem miasta od strony południowej gęsta sieć dróg o klasie podwyższonej w postaci autostrad A1, A2, A3, A3, A11 i A12 w znacznym stopniu zniwelowała element miejski jako ogranicznik dostępności. Dodatkowo, peryferyjne położenie wszystkich badanych portów lotniczych w stosunku do samej autostrady, a niekiedy wręcz położenie po przeciwnej stronie miasta, powoduje ograniczenie zasięgu izochron.

Śród wymienionych portów lotniczych charakteryzujących się największą liczbą osób odprawionych jest port lotniczy w Zagrzebiu (tabela 2). W latach 2000–2013 liczba osób odprawionych zwiększyła się tu o 100%. W tym samym czasie liczba osób odprawionych w drugim pod względem wielkości porcie lotniczym – Splicie – zwiększyła się o 192,6%. W skali wszystkich lotnisk poddanych badaniu wzrost liczby pasażerów wyniósł 213,7%. Tak znaczący wzrost w okresie 14 lat może świadczyć o szeroko zakrojonej kampanii promocyjnej Chorwacji oraz o wzroście dostępności transportowej do oferowanych usług.

Tabela 2

Przyloty i odloty w portach lotniczych w Chorwacji w latach 2000–2013

	Zagrzeb	Split	Dubrownik	Pula	Zadar	Rijeka	SUMA
2000	1 149 830	540 603	275 851	66 772	b.d.	b.d.	2 033 056
2001	1 185 471	568 625	334 276	102 985	39 244	b.d.	2 230 601
2002	1 203 436	617 005	380 073	146 431	49 949	b.d.	2 396 894
2003	1 314 652	698 128	538 530	136 207	69 876	41 498	2 798 891
2004	1 408 206	778 771	709 722	155 566	65 853	51 349	3 169 467
2005	1 551 519	934 049	881 793	209 412	86 857	118 244	3 781 874
2006	1 582 713	1 095 852	912 693	295 342	65 423	166 675	4 118 698
2007	1 992 455	1 190 551	921 864	384 487	116 304	160 862	4 766 523
2008	2 192 453	1 203 778	902 790	397 363	157 978	109 706	4 964 068
2009	2 062 242	1 115 099	881 041	318 838	215 868	110 208	4 703 296
2010	2 071 561	1 219 741	1 042 175	332 399	275 272	61 478	5 002 626
2011	2 319 098	1 300 381	1 349 501	358 320	284 980	78 890	5 691 170
2012	2 342 309	1 425 749	1 480 470	377 428	371 256	72 762	6 069 974
2013	2 300 231	1 581 734	1 522 629	360 556	472 572	140 776	6 378 498

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Głównymi elementami z zakresu dostępności transportowej decydującymi o wyborze miejsca docelowego przez turystów są realizowane postulaty przewozowe. W przypadku postulatu prędkości transport lotniczy w porównaniu z pozostałymi rodzajami transportu pozostaje bezkonkurencyjny. Realizacja tego postulatu wiąże się z postulatem czasu podróży, którego realizacja nabiera znaczenia w przypadku odległości powyżej 500 km. Wynika to z faktu, iż w przypadku transportu lotniczego na czas podróży składają się czas przelotu pomiędzy portami lotniczymi oraz czas odprawy biletowo-bagażowej w porcie początkowym i docelowym przelotu, co powoduje znaczne wydłużenie, a niejednokrotnie podwojenie czasu podróży. Przykładowo, średni czas przejazdu środkami transportu drogowego z Polski do Chorwacji, uwzględniając 112 potencjalnych połączeń pomiędzy stolicami województw w Polsce i stolicami komitatów w Chorwacji, w 2013 r. wyniósł ok. 12 godz. 57 min (8 godz. 33 min – 18 godz. 28 min) przy 14 godz. 17 min (9 godz. 10 min – 22 godz. 21 min) w 2012 r. Analizując potencjalne połączenia środkami transportu lotniczego pomiędzy portami lotniczymi w Polsce i w Chorwacji, średni czasu przelotu wraz z czasem na odprawę biletowo-bagażową wynosi 6 godz.

Analizując postulat dostępności do transportu lotniczego od strony chorwackich portów lotniczych na analizowanym obszarze, sytuacja przedstawia się bardzo korzystnie. Obszar niemalże całych nadmorskich komitatów znajduje się w zasięgu izochrony 60 minut, co w przypadku kraju, którego 25% PKB² stanowią dochody kreowane pośrednio i bezpośrednio przez turystykę, jest bardzo dobrym wynikiem. W przypadku transportu lotniczego z Polski problem stanowi siatka połączeń. Poza połączeniami czarterowymi do kwietnia 2012 r. brak było jakichkolwiek bezpośrednich połączeń lotniczych pomiędzy portami obu państw. Sytuacja zmieniła się od kwietnia 2012 r., kiedy to w ramach samolotu czarterowego EnterAir z Poznania do Dubrownika od 10 do 20 miejsc na każdy lot trafia do wolnej sprzedaży. Jest to jednak rozwiązanie tylko sezonowe. Po zakończonym sezonie turystycznym w 2012 r. połączenie ma zostać zawieszony do początku sezonu w kolejnym roku. Wskutek pojawienia się nowego przewoźnika lotniczego na polskim rynku OLT Express przewoźnik Eurolot postanowił poszerzyć swoją siatkę połączeń, uruchamiając bezpośrednio loty z Gdańska do Zadaru, z Warszawy do Zadaru i Splitu oraz z Krakowa

² *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2011*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, tabl. 11–3, Zagrzeb 2011, s. 203.

do Dubrownika, jednak podobnie jak w przypadku przewoźnika EnterAir są to połączenia jedynie sezonowe.

Postulat bezpośredniości w przypadku transportu lotniczego jest realizowany w niewielu przypadkach. Pomimo iż analizowane porty lotnicze na terytorium Chorwacji usytuowane są w odległości nie większej niż 15 km od linii brzegowej (wyjątek stanowi port lotniczy w Zagrzebiu), to znaczny obszar wybrzeża znajduje się poza zasięgiem izochrony 30 minut. Ponadto, logiczne jest, iż większość miejscowości turystycznych znajduje się poza zasięgiem bezpośredniej dostępności z portów lotniczych. Skutkiem tego transport lotniczy jako główny środek transportu musi być wspierany przez komplementarny transport samochodowy, który korzysta z sieci dróg o długości 26 690 km³.

Postrzeżenie przez polskich turystów samolotu jako najbezpieczniejszego środka transportu zostało znacznie zachwiane po wydarzeniach z 10 kwietnia 2010 r., kiedy to zginęła część głównych polskich polityków lecących na obchody 70. rocznicy zbrodni katyńskiej. Następstwem tych wydarzeń był spadek zaufania do tego rodzaju przewozów, a w konsekwencji spadek wielkości przewozów o 11% w stosunku do 2009 r.⁴ Dodatkowo, na tak zły wynik wpływ miał wybuch wulkanu na Islandii, który spowodował znaczne ograniczenia w europejskim ruchu lotniczym. Jednak o tymczasowym spadku zainteresowania przewozami lotniczymi świadczyć może dynamika zmian ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w porównaniu z kwietniem 2011 r. W tym okresie w porównaniu z kwietniem 2010 r. wielkość ruchu pasażerskiego wzrosła o 28,9%.

Międzynarodowe przewozy lotnicze pomimo dużej popularności na tle wielkości całego ruchu transgranicznego nie są kluczową gałęzią transportu. Dużym problemem dla celów porównawczych są dane dotyczące drogowych przejść granicznych, gdzie liczba osób przekraczających granice w 2010 r. wyniosła ponad 68 mln. Było to spowodowane małym ruchem przygranicznym. Jednak według oficjalnych statystyk liczba turystów odwiedzających Chorwację w 2010 r. wyniosła ponad 10 mln, w tym 1,8 mln za pomocą transportu lotniczego⁵. Ten 18-procentowy udział w wielkości ruchu turystycznego przy

³ *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2013*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, tabl. 21–10, Zagrzeb 2013, s. 348.

⁴ M. Serafin, *Czy koniec okresu hossy na polskim rynku lotniczym?*, www.prtl.pl/rynek_lotniczy_artykuly/3817 (25.04.2014).

⁵ *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2011...*, tabl. 21–16, s. 346.

ograniczonej podaży usług transportowych spowodowanej pojemnością oraz liczbą samolotów może świadczyć o masowości przewozów. Dodatkowo, wzrost liczby osób przewiezionych tym rodzajem transportu oznacza coraz większą popularność oraz może oznaczać wzrost udziału transportu lotniczego w ogólnej liczbie przewiezionych turystów w kolejnych latach.

3. Transport morski

Wzdłuż wybrzeża Chorwacji zlokalizowanych jest 50 marin w różnych kategoriach przystosowanych do obsługi jachtów i łodzi. Najwięcej znajduje się w regionie Istrii i wysp Zatoki Kvarner – 22, najmniej zaś w regionie dubrownickim. Zestawienie marin podlegających kategoryzacji zostało przedstawione w tabeli 3.

Tabela 3

Mariny poddane kategoryzacji
przez Ministerstwo Turystyki
w Chorwacji w 2014 r.

Region turystyczny	Kategoria obiektu	Liczba obiektów
Istria i wyspy Zatoki Kvarner	1	4
	2	12
	3	4
	4	2
	5	0
	SUMA	22
Wybrzeże Zatoki Kvarner	1	0
	2	0
	3	0
	4	0
	5	0
	SUMA	0
Dalmacja Północna	1	1
	2	6
	3	7
	4	0
	5	0
	SUMA	14

Dalmacja Środkowa	1	1
	2	4
	3	2
	4	1
	5	0
	SUMA	8
Dalmacja Południowa	1	0
	2	2
	3	3
	4	0
	5	0
	SUMA	5
Region Dubrownicki	1	0
	2	1
	3	0
	4	0
	5	0
	SUMA	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Popis kategoriziranih turističkih objekata: hoteli, kampovi i marine u Republici Hrvatskoj*, Ministarstvo Turizam Republike Hrvatske. <http://www.mint.hr/> (11.03.2014).

25 spośród 50 skategoryzowanych marin otrzymało notę 2 w skali 1–5. Świadczy to o ich niewielkim rozwoju pod względem jakości świadczonych usług. Jedynie 3 mariny spośród analizowanych otrzymały notę 4, żadna zaś nie otrzymała oceny najwyższej.

Oprócz marin skategoryzowanych na terytorium Chorwacji znajduje się znaczna grupa marin oraz miejsc, gdzie można bezpiecznie cumować, nie narażając się na niekorzystną pogodę czy niebezpieczeństwo ze strony osób trzecich. Szacuje się, iż w 2013 r. nieskategoryzowanych miejsc było ponad 700.

Podsumowanie

Sytuacja geopolityczna, w jakiej znalazła się Chorwacja po wojnach domowych w I poł. lat 90. XX w., doprowadziła do niemalże całkowitego upadku turystyki. Jednak historia pokazuje, że jeden z ostatnich regionów w historii najnowszej Europy, gdzie miały miejsce działania zbrojne, potrafi wykorzystać

daną mu szansę i rozwijać swoją infrastrukturę transportową, która jest niezbędna do realizacji funkcji turystycznej.

Mimo braku pełnej realizacji postulatów przewozowych transport lotniczy pozostaje w dalszym ciągu popularnym i oczekiwanym przez turystów środkiem transportu. Gęsta sieć portów lotniczych usytuowanych wzdłuż chorwackiego wybrzeża pozwala w niedługim czasie na dojazd z lotnisk do miejscowości wypoczynkowych za pomocą komplementarnego transportu drogowego. Ponadto, w trosce o komfort podróżnych biura podróży i coraz częściej organizatorzy wyjazdów indywidualnych decydują się właśnie na ten środek transportu, zapewniając wygodę oraz skrócenie samego czasu podróży.

Całość jest uzupełniona o możliwość dotarcia do Chorwacji poprzez wykorzystanie transportu morskiego. Dobrze rozwinięta sieć marin przy średnim poziomie świadczonych w nich usług jest w stanie zaspokoić podstawowe potrzeby potencjalnych turystów.

Literatura

- Milewski D., *Postulaty przewozowe jako cechy jakości przewozów turystycznych*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2012, nr 258.
- Pawlicka Z., *Przewozy pasażerskie*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1978.
- Serafin M., *Czy koniec okresu hossy na polskim rynku lotniczym?*, www.prtl.pl/rynek_lotniczy_artykuly/3817.
- Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2011*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Zagrzeb 2011.
- Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2013*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Zagrzeb 2013.

TRANSPORT ACCESSIBILITY OF THE CROATIAN COASTLINE

Summary

The main aim of this paper is a presentation by the authors differences in the transport accessibility of Croatia in NUTS-3 regions with divided into road, air and sea transport. Coastal regions of Croatia are located in the zone of isochrone of 120 minutes from six airports situated on the territory of the country, and almost all of it is located within isochrone of 60 minutes. The exception of it are Lika-Senj County and Dubrovnik-Neretva County which is separated from the main part of Croatia by 17 km coastal zone of Bosnia and Herzegovina. High level of density of airports is an

explanation of realisation of demands for transport which concern accessibility and immediate of destination area. It is a consequence of growing passanger traffic in years 2000–2013. A huge impact on air transportation has transport accessibility for road transport. Average time for travel from Poland to Croatia in 2013 was 12 h 57 minutes. In case of this kind of transport it is hard to say about realisation of demand for transport about safety of travelers (loss of concentration and long time of travel). Anyway, directness and relative cheapness in opposite to air transport are main factors of choosing road transport. Moreover, the growing importance of sea transport and density of its infrastructure is more noticeable.

Keywords: Croatia, tourism, transport accessibility, transport

Translated by Jan A. Wendt and Tomasz Wiskulski

