

## DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA CENTRÓW TURYSTYCZNYCH CHORWACJI NA PRZYKŁADZIE TRANSPORTU LOTNICZEGO

### Abstrakt

Celem pracy jest przedstawienie przez autora zróżnicowania ruchu turystycznego wybrzeża Chorwacji w podziale na regiony NUTS-3 w porównaniu z dostępnością komunikacyjną dla transportu lotniczego jako jednego z dwóch głównych środków transportu kształtujących ruch turystyczny tego kraju. 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 jest oddzielony od głównej części kraju poprzez 17 km 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 okresie lat 2000–2011 ruch pasażerski w wyżej wymienionych portach. Nie bez znaczenia dla wielkości przewozów transportem lotniczym pozostaje dostępność dla transportu samochodowego, gdzie czas potrzebny na dotarcie do miejsca docelowego dla turysty z Polski wynosi około 14 godzin. W przypadku tego środka transportu trudno jest mówić o realizacji postulatu przewozowego dotyczącego bezpieczeństwa podróży (spadek koncentracji kierowców przy długim czasie jazdy), natomiast bezpośredniość i relatywna taniaść względem transportu lotniczego pozostają głównymi czynnikami decydującymi o wyborze tego środka transportu. W przypadku transportu samochodowego możemy mówić również o postulatcie masowości przewozów, ale nie we wszystkich przypadkach. Postulat ten nabiera znaczenia jedynie w przypadku wyjazdów zorganizowanych przy przejazdach autokarowych.

**Słowa kluczowe:** turystyka, Chorwacja, dostępność transportowa, transport lotniczy, postulaty przewozowe

### Wstęp

Chorwacja oddzielając się od Jugosławii oraz ostatecznie kończąc konflikt z Republiką Serbskiej Krainy, w roku 1995 stała się głównym spadkobiercą wybrzeża Morza Adriatyckiego. Wyjątek stanowi jedynie pas 17 km wybrzeża, który przyznano Bośni i Hercegowinie oraz 47 km, które wskutek przemian przypadły w udziale Słowenii. Wydarzenie to, podparte częściowo strukturą etniczną mieszkańców, dało Chorwacji niepowtarzalną

szansę na znaczny rozwój sektora usług turystycznych. Zniszczenia wojenne oraz zubożenie w nowym państwie początkowo doprowadziły do zmniejszenia wielkości ruchu turystycznego na terytorium Chorwacji, które w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych przeżywało swój „złoty okres” rozwoju. Zniszczenia wojenne w znacznym stopniu objęły system transportowy, który w przypadku turystyki złożony jest z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz transportu wewnętrznego. Rolą dostępności transportowej jest zapewnienie dogodnych połączeń z rynkami wysyłającymi turystów, natomiast do roli transportu wewnętrznego zaliczyć należy ułatwienie korzystania z walorów i urządzeń usługowych obszarów recepcyjnych<sup>1</sup>.

Szybka odbudowa systemu transportowego kraju pozwoliła w krótkim czasie na ponowny wzrost zainteresowania Chorwacją jako punktem przeznaczenia ruchu turystycznego. Nie bez znaczenia pozostaje w tym względzie rola transportu lotniczego. W związku z powyższym teza, którą autor chce udowodnić, brzmi następująco: ruch turystyczny w regionach nadmorskich Chorwacji jest następstwem dobrze rozwiniętej infrastruktury transportu lotniczego oraz kołowego, a realizacja postulatów przewozowych ma bezpośredni wpływ na wielkość przewozów lotniczych.

Nie bez znaczenia pozostaje kwestia postulatów przewozowych, których realizacja bezpośrednio przyczynia się do kształtowania wielkości ruchu turystycznego. Głównymi postulatami, które mają największe oddziaływanie w przypadku transportu lotniczego, są:

- postulat prędkości;
- postulat czasu podróży;
- postulat dostępności;
- postulat bezpośredniości;
- postulat bezpieczeństwa;
- postulat masowości;
- postulat taniości<sup>2</sup>.

## System transportowy Chorwacji z portów lotniczych

Na terytorium Chorwacji znajduje się siedem portów lotniczych obsługujących międzynarodowy ruch lotniczy. Jednak nadmorskie regiony turystyczne Chorwacji znajdują się w zasięgu izochrony 120 minut jedynie sześciu z nich (ryc. 1.). Są to takie porty, jak:

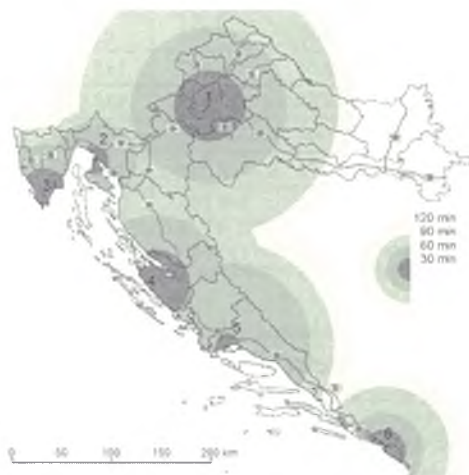
- Zagrzeb;
- Rijeka;
- Pula;
- Zadar;
- Split;
- Dubrownik.

<sup>1</sup> *Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w mieście Biała Podlaska na lata 2008–2015*, Biała Podlaska, s. 34.

<sup>2</sup> Z. Pawlicka, 1978, *Przewozy pasażerskie*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, s. 81.

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-dalmatyńskiej żupaniji w części południowej Chorwacji, przy granicy z Bośnią i Hercegowiną.

Porty lotnicze w Zadarze i Splicie znajdują się w sąsiedztwie jedynie autostrady A1, która przebiega wzdłuż wybrzeża Chorwacji jako Autostrada Adriatycka. Port lotniczy w Dubrowniku położony jest, podobnie jak samo miasto, na terytorium Chorwacji oddzielonym 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, 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.



1 – Zagrzeb, 2 – Rijeka, 3 – Pula, 4 – Zadar, 5 – Split, 6 – Dubrovnik

Ryc. 1. Odległość izochroniczna do portów lotniczych w Chorwacji

Źródło: Opracowanie własne.

Spośród wymienionych, portem lotniczym charakteryzującym się największą liczbą osób odprawionych jest port lotniczy w Zagrzebiu (tabela 1). W okresie 2000–2011 liczba osób odprawionych zwiększyła się o 107,9%. W tym samym czasie liczba osób odprawionych w drugim pod względem wielkości porcie lotniczym – Splicie – zwiększyła się o 140,5%. W skali wszystkich lotnisk poddanych badaniu wzrost liczby pasażerów wyniósł 166,2%. Tak znaczący wzrost w okresie jedenastu lat świadczyć może o szeroko zakrojonej kampanii promocyjnej Chorwacji oraz o wzroście dostępności transportowej do oferowanych usług.

W analizowanym okresie przy znacznym wzroście liczby osób obsługiwanych przez porty lotnicze zauważyć można jeden okres spadkowy. Miał on miejsce w roku 2009, uznanym za okres kulminacyjny etapu kryzysu gospodarczego na świecie. W roku tym miał miejsce spadek rzędu 5,2% w stosunku do roku 2008. Natomiast już w roku kolejnym, 2010, rozpoczął się okres wzrostu wielkości usług transportowych i co za tym idzie turystycznych.

Tabela 1. Przyloty i odloty w portach lotniczych w Chorwacji w latach 2000–2011

	Zagrzeb	Split	Dubrovnik	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	1 083 140	344 793	284 980	78 890	5 411 282

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

## Regiony turystyczne wybrzeża Chorwacji

Chorwackie wybrzeże morza Adriatyckiego należy do regionów najczęściej odwiedzanych i najlepiej zagospodarowanych turystycznie w całej Chorwacji. Do głównych atutów tego obszaru zaliczyć należy klimat oraz ukształtowanie terenu. W regionie nadmorskim występują także góry oraz liczne zabytki. Na terytorium siedmiu głównych prowincji nadmorskich znajdują się również wszystkie chorwackie parki narodowe.

Na podstawie analizy natężenia ruchu turystycznego (ryc. 2) w poszczególnych prowincjach Chorwacji należy stwierdzić występowanie trzech obszarów zwartych o najwyższym wskaźniku gęstości ruchu, jednego obszaru przejściowego i jednego o najniższej wartości analizowanego wskaźnika. W skład poszczególnych obszarów o najwyższej wartości wskaźnika autor zalicza regiony:

- a) Istarska żupanija, Primorsko-goranska żupanija;
- b) Splitsko-dalmatinska żupanija, Dubrovačko-neretvanska żupanija;
- c) miasto Zagrzeb.

Do obszarów przejściowych:

- a) Ličko-senjska żupanija;
- b) Zadarska żupanija.



Ryc. 2. Wskaźnik gęstości ruchu w Chorwacji w podziale na żupanije w roku 2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, 2011, s. 430.

Obszar o najniższej wartości wskaźnika gęstości ruchu tworzą wszystkie prowincje nieposiadające dostępu do basenu morza Adriatyckiego, z wyłączeniem Zagrzebia.

Takie rozmieszczenie wskaźnika gęstości ruchu pozwala stwierdzić, iż na terytorium Chorwacji przeważa turystyka pobytowa, poznawcza i kwalifikowana (sporty wodne, wycieczki górskie, żeglarstwo).

## Postulaty przewozowe

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 niejednokrot-

nie 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, wynosi około 14 h 15 min (9 h 10 min – 22 h 21 min), traktując czas na odprawę paszportową jako element nieistotny ze względu na jego niesezonowość. 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 h.

Z punktu widzenia 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 min, co w przypadku kraju, którego 25% PKB<sup>3</sup> 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 roku 2012 połączenie ma zostać zawieszona do przyszłego roku. Wskutek pojawienia się nowego przewoźnika lotniczego OLT Express na polskim rynku przewoźnik Eurolot postanowił poszerzyć swoją siatkę połączeń, uruchamiając bezpośrednie loty z Gdańska do Zadaru, z Warszawy do Zadaru i Splitu oraz z Krakowa do Dubrownika. Jednak podobnie jak w przypadku przewoźnika EnterAir, są to połączenia jedynie sezonowe.

Postulat bezpośredniości 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 min. 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 29 333 km<sup>4</sup>.

Postrzeżenie przez polskich turystów samolotu jako najbezpieczniejszego środka transportu zostało znacznie zachwiane po wydarzeniach z 10 kwietnia 2010 r. Następstwem tych wydarzeń był spadek zaufania do tego rodzaju przewozów, a w konsekwencji spadek wielkości przewozów o 11% w stosunku do roku 2009<sup>5</sup>. 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%.

<sup>3</sup> Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb, 2011, s. 203.

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 342.

<sup>5</sup> Polski Rynek Transportu Lotniczego – [www.prtl.pl/rynek\\_lotniczy\\_artykuly/3817](http://www.prtl.pl/rynek_lotniczy_artykuly/3817) (25.04.2012r.).

Międzynarodowe przewozy lotnicze, pomimo dużej popularności, na tle wielkości ruchu transgranicznego nie stanowią znacznej wielkości. Dużym problemem dla celów porównawczych są dane dotyczące drogowych przejść granicznych, gdzie liczba osób przekraczających granice w roku 2010 wyniosła ponad 68 mln. Było to spowodowane małym ruchem przygranicznym. Jednak według oficjalnych statystyk liczba turystów odwiedzających Chorwację w roku 2010 wyniosła ponad 10 mln, w tym 1,8 mln za pomocą transportu lotniczego<sup>6</sup>. 18% udział w wielkości ruchu turystycznego, przy ograniczonej podaży usług transportowych spowodowanej pojemnością oraz liczbą samolotów, świadczyć może o masowości przewozów. Dodatkowo wzrost liczby osób przewiezionych tym rodzajem transportu o 4% w stosunku do roku 2006 świadczy o coraz większej popularności oraz może świadczyć o wzroście udziału transportu lotniczego w ogólnej liczbie turystów przewiezionych w kolejnych latach.

Analizując koszty transportu lotniczego należy zwrócić uwagę na coraz tańsze oferty przewoźników lotniczych. Zakładając jednak, iż wyjazdy turystyczne mają charakter rodzinny (2 osoby dorosłe i dziecko) postulat taniości nie znajduje w tym przypadku odzwierciedlenia. Koszty paliwa dla samochodu osobowego przy średniej odległości 1320 km dla 112 analizowanych tras wynoszą około 170 zł/os<sup>7</sup> plus koszty płatnych dróg. W przypadku transportu lotniczego koszty te wynoszą 480 zł/os. Jednak długa droga oraz potrzeba ciągłego skupienia kierowcy ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo i komfort jazdy. W związku z powyższym opisywany postulat przewozowy nie powinien być brany pod uwagę jako samodzielny wyznacznik środka transportu, a jedynie jako jeden z jego elementów.

## Wnioski

Sytuacja geopolityczna, w jakiej znalazła się Chorwacja po wojnach domowych w pierwszej połowie lat 90. XX w., doprowadziła do 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 swoje produkty turystyczne wraz z infrastrukturą transportową, która jest niezbędna do realizacji funkcji turystycznej. Pomimo braku realizacji wszystkich postulatów przewozowych w przypadku transportu lotniczego, w dalszym ciągu pozostaje on jednym z najbardziej popularnych rodzajów transportu wybieranych przez turystów zmierzających do Chorwacji. Gęsta sieć portów lotniczych usytuowanych wzdłuż chorwackiego wybrzeża pozwala w niedługim czasie na dojazd z lotnisk do miejscowości wypoczynkowych przy pomocy komplementarnego transportu drogowego. Ponadto w trosce o komfort podróżnych biura podróży, i coraz częściej organizatorzy wyjazdów indywidualnych, decydują się na ten środek transportu, zapewniając komfort oraz skrócenie samego czasu podróży.

<sup>6</sup> Statistical Yearbook..., s. 346.

<sup>7</sup> Przy cenie paliwa 5,70 zł/litr.

O prawidłowości tej tezy świadczy mapa gęstości ruchu, której obraz częściowo pokrywa się z mapą izochroniczną dostępności do portów lotniczych. Doprowadziło to do wytworzenia trzech głównych obszarów recepcyjnych: jednego na północy, drugiego na południu Chorwacji oraz stolicy. Dwa z tych obszarów charakteryzują się również gęstą siecią dróg o podwyższonym standardzie, co dodatkowo powoduje zwiększenie roli transportu wewnętrznego.

Nie bez znaczenia pozostaje również klimat oraz ukształtowanie terenu. Badany obszar jest zarówno regionem nadmorskim, jak i górskim, na którym zlokalizowane są wszystkie chorwackie parki narodowe. Na podstawie przeprowadzonej analizy danych autor stwierdza, iż na terytorium Chorwacji przeważa turystyka pobytowa, poznawcza oraz kwalifikowana.

### **Bibliografia**

- Polski Rynek Transportu Lotniczego* – [www.prtl.pl/rynek\\_lotniczy\\_artykuly/3817](http://www.prtl.pl/rynek_lotniczy_artykuly/3817) (25.04.2012)  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2001  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2002  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2003  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2004  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2005  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2006  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2007  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2008  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2009  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2010  
Statistical Yearbook of the Republic of Croatia, Zagrzeb 2011  
*Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w mieście Biła Podlaska na lata 2008–2015*,  
Biła Podlaska, s. 34