

Dawid Milewski

Rola transportu w kształtowaniu atrakcyjności turystycznej regionu

Ekonomiczne Problemy Usług nr 48, 219-230

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

DAWID MILEWSKI

Uniwersytet Szczeciński

ROLA TRANSPORTU W KSZTAŁTOWANIU ATRAKCYJNOŚCI TURYSTYCZNEJ REGIONU

Wprowadzenie

Rozwój turystyki od początku był determinowany postępowaniem, jakie dokonywał się w transporcie. Przyjmując, że przemieszczanie się turystów w przestrzeni jest najbardziej charakterystyczną cechą turystyki, transport zapewniający to przemieszczanie stanowi podstawowy warunek jej uprawiania. Podstawowe funkcje transportu w turystyce obejmują zapewnienie dostępu do obszarów recepcyjnych oraz przemieszczania się w ich obrębie. Współcześnie transport może stanowić także główny element podróży turystycznej, w przypadku gdy staje się samodzielną atrakcją turystyczną.

Celem niniejszego artykułu jest ocena dostępności transportowej województwa zachodniopomorskiego jako istotnego elementu kształtującego jego atrakcyjność turystyczną, a także analiza i ocena zależności między rozwojem transportu i ruchu turystycznego oraz prognoza zmian tych wielkości w odniesieniu do województwa zachodniopomorskiego.

1. Dostępność transportowa jako czynnik kształtujący atrakcyjność turystyczną obszarów recepcyjnych – ujęcie teoretyczne

Wśród wielu czynników kształtujących atrakcyjność turystyczną obszarów recepcyjnych szczególne miejsce zajmuje dostępność transportowa. Atrakcyjność turystyczna jest pojęciem złożonym. O tym, czy dany obszar recepcyjny jest atrakcyjny turystycznie, decydują z jednej strony obiektywnie istniejące w jego obrębie warunki przyrodnicze lub społeczno-kulturowe, a z drugiej ich subiektywny odbiór i ocena przez uczestników ruchu

turystycznego¹. Atrakcyjność turystyczną rozumieć należy jako właściwość obszaru lub miejscowości wynikającą z zespołu cech przyrodniczych lub pozaprzyrodniczych, która stanowi o zainteresowaniu ze strony turystów.

W literaturze można spotkać również nieco inne ujęcie, które traktuje atrakcyjność turystyczną jako siłę, z jaką dane miejsce, obiekt lub zjawisko przyciąga odwiedzających lub jako stopień nasycenia wydzielonych układów przestrzennych określonymi czynnikami². Pojęcie to jest również definiowane jako suma subiektywnych i obiektywnych ocen poszczególnych elementów podaży turystycznej, mieszcząca się w granicach wyznaczonych przez określony poziom cen i dochodów³. Atrakcyjność turystyczna obejmuje elementy, które stanowią podstawę rozwoju wszelkiej aktywności turystycznej i zaspokajania potrzeb turystycznych⁴. Elementami tymi są:

- walory turystyczne,
- zagospodarowanie turystyczne,
- dostępność transportowa,
- stan środowiska przyrodniczego.

Wobec powyższego zasadne wydaje się, by atrakcyjność turystyczną traktować jako pojęcie złożone i rozumieć w trzech znaczeniach⁵:

- atrakcyjność określaną przez różnego rodzaju klasyfikacje, kategoryzacje itp. (atrakcyjność ideograficzna),
- atrakcyjność wynikającą z przyjęcia określonej techniki oceniania,
- atrakcyjność będącą wynikiem subiektywnego postrzegania.

Względny charakter omawianego pojęcia powoduje, że trudno je wyrazić w sposób wymierny, dlatego w literaturze przedmiotu można znaleźć wiele miar służących do jego opisu (m.in. metody bonitacji punktowej, metody taksonomiczne, metody jakościowe).

Względne unieruchomienie podaży dóbr i usług turystycznych powoduje potrzebę przemieszczania w przestrzeni turystów. Działa tu zasada sprzężenia zwrotnego: dostępność transportowa obszarów atrakcyjnych z turystycznego punktu widzenia aktywizuje ruch turystyczny, który z kolei wpływa na rozwój transportu w określonych kierunkach⁶.

Dostępność transportowa walorów i atrakcji turystycznych stanowi zatem podstawowy warunek rozwoju ruchu turystycznego. Rozwój turystyki jest uzależniony od transportu nie tylko w skali makro. Również w skali obszarów recepcyjnych (kraju, regionu lub określonej

¹ *Turystyka*, red. W. Kurek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 24.

² M. Januszewska, R. Przeorem-Smyka, *Atrakcyjność turystyczna euroregionu Neisse – Nisa – Nysa*, w: *Turystyka i gospodarka turystyczna w Polsce na tle procesów integracji europejskiej*, red. A. Rapacz, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2003, s. 22.

³ S. Wodejko, *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Wyższa Szkoła Handlu i Prawa, Warszawa 1998, s. 37.

⁴ *Turystyka*, *op.cit.*, s. 24.

⁵ A. Kowalczyk, *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, s. 36.

⁶ M. Bąk, *Komplementarność celów polityki transportowej i turystycznej w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny” 1995, nr 3, s. 11.

miejsowości) warunkiem rozwoju gospodarki turystycznej jest istnienie odpowiedniego systemu transportowego, złożonego z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz wewnątrzregionalnego transportu turystycznego. Zadaniem pierwszego jest zapewnienie dogodnych połączeń z najważniejszymi rynkami wysyłającymi, a drugiego – ułatwienie korzystania z istniejących walorów, atrakcji i urządzeń usługowych obszaru recepcji⁷.

Uwzględniając aspekty organizacyjno-funkcjonalne, w transporcie turystycznym wydziela się⁸:

- przejazdy środkami transportu publicznego, w ramach sieci ogólnodostępnych połączeń, które odbywają się regularnie,
- przejazdy wynajętymi specjalnie lub rezerwowanym środkami transportu (m.in. autokary turystyczne, pociągi turystyczne, pociągi hotelowe, wynajęte statki),
- przejazdy środkami transportu służącymi wyłącznie lub prawie wyłącznie do celów turystycznych (m.in. autobusowe linie turystyczne, statki wycieczkowe, koleje linowe, wyciągi narciarskie),
- przejazdy własnymi środkami transportu (m.in. samochody osobowe, motocykle, jachty, kajaki, prywatne samoloty).

Z punktu widzenia turysty transport jest integralną częścią całkowitego produktu turystycznego. Oznacza to, że ocena jakości tego doświadczenia zależy w dużym stopniu od oceny jakości usług transportowych i to niezależnie od tego, czy są one nabywane oddzielnie, czy też razem z innymi usługami.

2. Analiza i ocena dostępności transportowej województwa zachodniopomorskiego

Województwo zachodniopomorskie posiada korzystne położenie geograficzne i wynikające z niego krajowe i międzynarodowe powiązania transportowe. Dostępność transportowa województwa w aspekcie turystycznym determinowana jest przede wszystkim przez transport drogowy i kolejowy. Województwo pokrywa dość dobrze rozwinięta sieć dróg. Podstawowy układ sieci drogowej województwa tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne o łącznej długości 13 115,5 km (w 2007 roku), w tym o nawierzchni ulepszonej 11 881,2 km. W województwie przebiega istniejąca częściowo autostrada A6 będąca kontynuacją niemieckiej autostrady A11 i tworząca z nią połączenie Szczecin – Berlin w ciągu międzynarodowego szlaku drogowego E28. Międzynarodowe znaczenie ma również droga E65: Świnoujście – Szczecin – południe Polski – Praga. Droga ta w skali kontynentalnej jest łącznikiem pomiędzy północą a południem Polski. Jeśli chodzi o drogi ekspresowe województwa, są one w większości w fazie odległych planów (m.in. S6, S10, S11). Budowana jest obecnie jedynie droga ekspresowa S3. Będzie ona łączyć Świnoujście z Lubawką. Ma mieć długość 470 km i zapewnić najkrótsze połączenie Skandynawii z północnymi Czechami oraz dalej w kierunku Pragi.

⁷ Por. O. Rogalewski, *Zagospodarowanie turystyczne*, WSiP, Warszawa 1979, za: E. Dziedzic, *Turystyka międzynarodowa w Europie i jej wpływ na ofertę transportową*, „Przegląd Komunikacyjny” 1996, nr 3, s. 20.

⁸ *Turystyka*, op.cit., s. 165.

W aspekcie krajowym połączy pośrednio aglomerację szczecińską z poznańską (autostrada A2) oraz wrocławską, GOP i aglomerację krakowską (autostrada A4). Status dróg krajowych w regionie zachodniopomorskim posiada 16 dróg. Województwo posiada piątą co do wielkości sieć dróg wojewódzkich w Polsce.

Łączne długości dróg o nawierzchni twardej i ulepszonej zamieszczono w tabeli 1.

Tabela 1. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w województwie zachodniopomorskim (w km)

	2005		2006		2007	
	nawierzchnia twarda	nawierzchnia ulepszona	nawierzchnia twarda	nawierzchnia ulepszona	nawierzchnia twarda	nawierzchnia ulepszona
krajowe	1103,9	1103,9	1128,1	1128,1	1137,9	1137,9
wojewódzkie	2115	2113,8	2115,2	2115,2	2115,2	2115,2
powiatowe	7224,5	6721,7	7195,4	6706,3	7181,1	6695,6
gminne	2296,5	1614,2	2342,9	1635,7	2681,3	1932,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.stat.gov.pl, 20.01.2009.

Z danych przedstawionych w tabeli 1 wynika, że w latach 2005–2007 na obszarze województwa zauważalnie zwiększyła się jedynie długość dróg gminnych. Województwo zachodniopomorskie posiada korzystny układ dróg dla obsługi zarówno przewozów osób, jak i ładunków (zwłaszcza tranzytowych), ale podstawowym problemem jest zły stan techniczny sieci drogowej. Klasa i stan nawierzchni jest niezadowolający.

Zgodnie z raportem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ponad 62% dróg krajowych w województwie jest w stanie dobrym, 20% w stanie zadowolającym, a 18% w stanie złym⁹. Stan techniczny znacznej części dróg w województwie jest niezadowolający bądź miejscami krytyczny, na co składają się między innymi:

- zła jakość i stan nawierzchni,
- brak obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań na trasach o dużym natężeniu ruchu,
- brak utwardzonych poboczy oraz urządzeń odwadniających,
- niewystarczająca szerokość jezdni,
- przebiegi dróg głównych przez obszary zabudowane,
- brak dostatecznej liczby miejsc parkingowych.

Stan techniczny większości dróg wojewódzkich i powiatowych to sieć drogowa będąca w stanie najwyższego zagrożenia. Natychmiastowego remontu wymaga 31% dróg krajowych, 14% dróg wojewódzkich i 39% dróg powiatowych.

Ten zły stan ma wpływ na:

- zagrożenia bezpieczeństwa w regionie,
- utrudnienia w przejazdach tranzytowych w tym przejść granicznych,

⁹ Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2007 roku, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2008, s. 14.

- ograniczenie dostępności transportowej do portów morskich oraz głównych ośrodków przemysłowych województwa,
- ograniczenie dostępności komunikacyjnej do obszarów o dużym potencjale turystycznym, zwłaszcza terenów nadmorskich,
- utrudnienie terytorialnej integracji województwa.

Dobrze rozwinięta jest natomiast sieć połączeń autobusowych województwa, o czym świadczyć może stosunkowo duża liczba połączeń PKS. Oprócz przewozów realizowanych w ramach województwa, region utrzymuje stałe połączenia autobusowe z takimi miastami, jak: Gdańsk, Gorzów Wielkopolski, Jelenia Góra, Kielce, Lubin, Łódź, Piła, Poznań, Słubice, Słupsk, Toruń, Bydgoszcz, Warszawa, Zielona Góra. Biorąc pod uwagę liczbę połączeń PKS, a także gęstość infrastruktury liniowej, należałoby określić, iż województwo zachodniopomorskie ma dobrą dostępność turystyczną w zakresie transportu samochodowego. Jedną z głównych jej wad jest natomiast jakość infrastruktury.

W obsłudze ruchu turystycznego, obok transportu drogowego, istotną rolę odgrywa również transport kolejowy. Sieć kolejowa województwa zachodniopomorskiego należy do dobrze ukształtowanych pod względem ilościowym. Największymi węzłami kolejowymi województwa są: Szczecin, Stargard Szczeciński i Szczecinek. Krzyżują się tu drogi kolejowe łączące województwo z największymi obszarami źródłowymi ruchu turystycznego w Polsce.

Województwo zachodniopomorskie utrzymuje połączenia kolejowe z wszystkimi większymi miastami w Polsce. W zakresie połączeń zagranicznych Szczecin utrzymuje stałe połączenia z Angermünde (Niemcy), Lübeck Hbf (Niemcy), Schwerin Hbf (Niemcy), Potsdam Hauptbahn (Niemcy), Berlin–Lichtenberg (Niemcy), Neubrandenburg (Niemcy), Amsterdam Schiphol (Holandia).

Stan jednak tych linii jest na ogół zły. Poza linią E 59 pozostałe odcinki wymagają pilnych inwestycji. Oprócz linii kolejowych mających podstawowe znaczenie dla funkcjonowania transportu kolejowego w układzie międzynarodowym i krajowym, można wyróżnić jeszcze linie, które mają podstawowe znaczenie w układzie regionalnym. Niestety parametry techniczne tych połączeń nie pozwalają na obsługi dużych mas ładunkowych, a względy bezpieczeństwa wymuszają dodatkowo obniżenie szybkości.

Gęstość linii kolejowych wynosi 5,3 km/100 km kw.¹⁰ Na terenie województwa znajduje się 1214 km linii normalnotorowych, w tym 740 km zelektryfikowanych (w 2007 roku). Ponad 80% linii wykorzystywanych jest w ruchu towarowym i pasażerskim, a pozostałe wyłącznie do towarowych. W regionie występuje dosyć gęsta infrastruktura punktowa, obejmująca 212 stacji¹¹.

¹⁰ Dane GUS za 2007 r.

¹¹ P. Niedzielski, P. Narkiewicz, M. Pluciński, M. Skweres-Kuchta, *Innowacyjność i struktury klastrowe w województwie zachodniopomorskim – transport, spedycja, logistyka*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008, s. 56.

W województwie istnieje tylko jedna linia wąskotorowa, tj. Gryficka Kolej Wąskotorowa eksploatująca odcinek Gryfice – Pogorzelica, o długości 39,5 km. Linia jest finansowana przez gminę Rewal. W najbliższym czasie planowany jest remont odcinka Gryfice – Rewal – Niechorze – Trzebiatów, wznowienie ruchu na odcinku Pogorzelica – Trzebiatów, oraz budowa linii do Pobierowa.

W Świnoujściu od 2008 roku kursuje niemiecka Uznamska Kolej Uzdrawiskowa UBB, łącząca miasto ze Stralsundem, a z przesiadką – także z Berlinem. Niestety w ostatnich latach kolej likwiduje coraz więcej połączeń na terenie województwa, natomiast samorząd województwa, w ramach spółki PKP Przewozy Regionalne, poprzez zakupy tzw. szynobusów stara się te luki w miarę możliwości wypełniać.

W województwie zachodniopomorskim jest 12 lotnisk, przy czym tylko lotnisko w Goleniowie jest w pełni przystosowane do obsługi cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego zgodnie z wymaganiami przepisów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego ICAO. Międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów obsługuje zarówno połączenia krajowe, zagraniczne, jak i czartery. Słabą stroną lotniska jest relatywnie trudna dostępność ze strony miasta i regionu – lotnisko położone jest 33 km od centrum Szczecina, brakuje też bezpośredniego połączenia kolejowego. Jednak z roku na rok obsługuje on coraz większą liczbę pasażerów, co przedstawia tabela 2.

Tabela 2. Liczba obsługiwanych pasażerów w porcie lotniczym Szczecin–Goleniów w latach 2004–2008

Rok	Liczba obsługiwanych pasażerów w porcie lotniczym Szczecin–Goleniów
2004	90 811
2005	101 801
2006	176 670
2007	228 071
2008	298 576

Źródło: www.airport.com.pl.

Począwszy od 2004 roku liczba pasażerów zwiększyła się z ponad 90 tys. do prawie 300 tys. w 2008 roku, co oznacza ponadtrzykrotny wzrost. Do wzrostu liczby pasażerów przyczynił się rozwój tzw. tanich linii lotniczych, a także połączeń czarterowych. Port lotniczy Szczecin–Goleniów obsługuje loty w kierunkach: Dublin (2 razy w tygodniu), Londyn (4 razy w tygodniu), Oslo (2 razy w tygodniu), Kraków (8 lotów w tygodniu), Poznań (8 lotów w tygodniu), Warszawa (20 lotów w tygodniu).

Znacząca dla rozwoju dostępności transportowej województwa zachodniopomorskiego w zakresie transportu lotniczego jest planowana reaktywacja lotniska w Zegrzu Pomorskim. Lotnisko Zegrze Pomorskie położone jest w gminie Świeszyno, w odległości 26 km połączeniem drogowym do Koszalina. Stanowi naturalny potencjalny port lotniczy dla

Koszalina i całego pasa nadmorskiego od Kołobrzegu po Ustkę. Zakres działań mających na celu ponowne uruchomienie tego lotniska dla potrzeb regularnej komunikacji lotniczej ujęty został w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013.

Województwo zachodniopomorskie posiada również bezpośrednie połączenia promowe ze Szwecją i Danią: ze Świnoujścia do Ystad, Trelleborga, Rønne i Kopenhagi, obsługiwane przez dwóch armatorów: Unity Line sp. z o.o. i Polską Żeglugę Bałtycką SA. Poza realizacją przewozów liniowych armatorzy zajmują się także działalnością touroperatorską.

W ostatnich latach Szczecin zapoczątkował również akcję promocyjną zmierzającą do rozwoju morskich rejsów wycieczkowych (tzw. cruising). W roku 2008 do Szczecina zacumowało 5 wycieczkowców pełnomorskich oraz 90 rzecznych¹². W 2010 roku Szczecin odwiedzić ma co najmniej 14 dużych morskich statków wycieczkowych¹³. Ogromnym przedsięwzięciem promującym turystykę morską w regionie była przede wszystkim organizacja finału The Tall Ships' Races 2007 w Szczecinie. W relacji Szczecin – Świnoujście w sezonie letnim kursuje również wodolot.

Pasażerski transport rzeczny na terenie województwa zachodniopomorskiego ma znaczenie marginalne. Polscy armatorzy eksploatują tylko kilka statków pasażerskich w komunikacji regularnej i czarterowej. W małych portach na otwartym morzu i nad Zalewem Szczecińskim organizowane są rejsy wycieczkowe.

Reasumując, dostępność transportową województwa zachodniopomorskiego na tle całego kraju można ocenić jako średnią. Konieczne są inwestycje w infrastrukturę, co wymaga znacznych nakładów finansowych i pozyskiwania środków pieniężnych z wielu źródeł, przede wszystkim funduszy UE.

3. Analiza zależności między rozwojem transportu i ruchu turystycznego oraz prognoza zmian tych wielkości w odniesieniu do województwa zachodniopomorskiego

W celu wskazania siły zależności między rozwojem transportu a zwiększeniem się ruchu turystycznego została przeprowadzona analiza korelacji¹⁴. W badaniu posłużono się współczynnikiem korelacji liniowej Pearsona, czyli miernikiem badających związek między dwoma cechami. Ze względu na to, iż miarą wzrostu zainteresowania turystów regionem jest m.in. wzrost liczby cudzoziemców korzystających z rejestrowanej bazy noclegowej, stąd też była to cecha reprezentująca ruch turystyczny. Rozwój transportu reprezentowany był z kolei przez liczbę obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych. Transport lotniczy odgrywa bardzo ważną rolę w obsłudze transportowej turystów, ponieważ w porównaniu

¹² www.wiadomosci.wszczecinie.pl, 20.06.2009.

¹³ www.turystyka.stetinum.pl, 20.09.2009.

¹⁴ W tej części opracowania wykorzystano wyniki badań zawarte w pracy magisterskiej A. Lobermajer nt. *Dostępność transportowa jako istotny czynnik kształtujący atrakcyjność turystyczną województwa zachodniopomorskiego* napisanej pod kierunkiem naukowym autora publikacji, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2009.

z innymi gałęziami w najmniejszym stopniu obsługuje przemieszczenia mieszkańców w celach pozaturystycznych. Do przeprowadzenia analizy zostały wykorzystane dane zamieszczone w tabeli 2. Na podstawie przeprowadzonego badania uzyskano współczynnik korelacji Personna na poziomie 0,7418. Oznacza to, że wielkość liczby cudzoziemców korzystających z bazy noclegowej charakteryzowała się silną zależnością od liczby pasażerów obsługiwanych w badanych portach lotniczych i była to zależność o charakterze dodatnim. Zatem wraz ze wzrostem liczby pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych wzrastała liczba cudzoziemców korzystających z bazy noclegowej. Dalej na podstawie badań można stwierdzić, że liczba cudzoziemców korzystających z bazy noclegowej jest w 55,02% wyjaśniana zmianami liczby pasażerów korzystających z transportu lotniczego.

Tabela 3. Cudzoziemcy korzystający z bazy noclegowej wg województw oraz liczba pasażerów korzystających z portów lotniczych w 2007 roku

Województwo	Cudzoziemcy korzystający z bazy noclegowej (osoby) (Y_i)	Lotnisko	Liczba podróży w 2007 roku (X_i)
Dolnośląskie	507 871	Wrocław–Stachowice	1 267 570
Kujawsko-Pomorskie	83 828	Bydgoszcz–Szwederowo	182 396
Lubelskie	97 468	-	-
Lubuskie	178 981	Zielona Góra–Babimost	6 739
Łódzkie	121 933	Łódź–Lublinek	312 243
Małopolskie	978 429	Kraków–Balice	3 042 351
Mazowieckie	798 636	Warszawa–Okęcie	9 268 551
Opolskie	36 601	-	-
Podkarpackie	66 232	Rzeszów–Jesionka	274 272
Podlaskie	90 984	-	-
Pomorskie	281 967	Gdańsk–Rębiechowo	1 708 739
Śląskie	272 672	Katowice–Pyrzowice	1 962 564
Świętokrzyskie	30 311	-	-
Warmińsko-Mazurskie	180 856	-	-
Wielkopolskie	247 572	Poznań–Ławica	863 018
Zachodniopomorskie	412 063	Szczecin–Goleniów	228 071

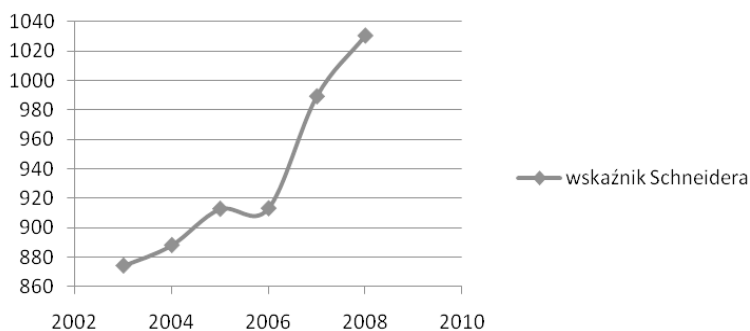
Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego, www.stat.gov.pl z 10.06.2009.

Wskaźnikiem reprezentującym intensywność ruchu turystycznego jest wskaźnik Schneidera. Wskaźnik ten wyrażony jest liczbą turystów korzystających z noclegów, przypadającą na 1000 mieszkańców stałych. Przeprowadzenie prognozy tego wskaźnika na następne lata pozwoli wyciągnąć wnioski o przyszłej wielkości intensywności ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim. Wielkości wskaźnika Schneidera dla badanego regionu w latach 2003–2008 przedstawiono w tabeli 4 i na rysunku 1.

Tabela 4. Wskaźnik Schneidera dla województwa zachodniopomorskiego w latach 2003–2008

	Korzystający z bazy noclegowej (osoba)	Liczba ludności (osoba)	Wskaźnik Schneidera
2003	1 480 431	1 693 768	874,0459
2004	1503 406	1 693 053	887,9852
2005	1 544 400	1 692 171	912,6737
2006	1 544 036	1 691 123	913,0241
2007	1 672 280	1 690 642	989,1390
2008	1 742 580	1 691 096	1030,4442

Źródło: opracowanie własne, dane www.stat.gov.pl, 15.06.2009.



Rys. 1. Wskaźnik Schneidera dla województwa zachodniopomorskiego w latach 2003–2008

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie powyższych danych zbudowano model trendu wykładniczego dany równaniem¹⁵:

$$\hat{Y}_t = 831,8066 * 1,0333^t$$

¹⁵ Wyniki ekonometrycznego modelowania obrazującego wykładniczą tendencję rozwojową badanej zmiennej objaśnianej opracowane zostały z wykorzystaniem programu Statistica 7.1 firmy Statsoft.

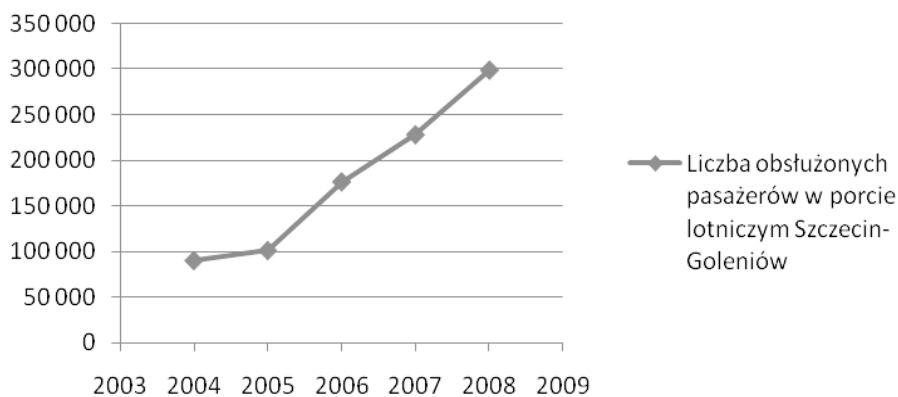
Na cztery kolejne obserwacje otrzymano prognozy zawarte w tabeli 5.

Tabela 5. Prognoza zmiany wskaźnika Schneidera w latach 2009–2012

Rok	t	\hat{Y}_t
2009	7	1046,182
2010	8	1081,02
2011	9	1117,018
2012	10	1154,215

Źródło: opracowanie własne.

Dodatkowo została przeprowadzona prognoza liczby pasażerów korzystających z portu lotniczego Szczecin–Goleniów. Na rys. 2 (jak i we wcześniej prezentowanej tabeli 2) przedstawiono dane dotyczące badanych pasażerów w latach 2004–2008.



Rys. 2. Liczba obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym Szczecin–Goleniów w latach 2004–2008

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie powyższych danych zbudowano model trendu wykładniczego dany równaniem:

$$\hat{Y}_t = 62230,4681 + 1,37533^t$$

Na cztery kolejne obserwacje otrzymano prognozy zawarte w tabeli 6.

Tabela 6. Prognozowana liczba pasażerów portu lotniczego Szczecin–Goleniów w latach 2009–2012

Rok	t	\hat{Y}_t
2009	6	421157,5
2010	7	579230,6
2011	8	796633,2
2012	9	1095634

Źródło opracowanie własne.

Dane przedstawione w tabeli 6 wskazują na dynamiczny wzrost prognozowanej liczby pasażerów portu lotniczego Szczecin–Goleniów w kolejnych latach¹⁶.

Podsumowanie

Z przeprowadzonych prognoz należy wyciągnąć wnioski, że w najbliższych latach nastąpi wzrost intensywności ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim oraz wzrost liczby pasażerów portu lotniczego Szczecin–Goleniów, dlatego też konieczne jest dostosowanie badanego portu lotniczego do zmian zachodzących w intensywności ruchu turystycznego. Analiza dostępności transportowej województwa zachodniopomorskiego wskazuje, że na tle całego kraju jest ona dość dobra, niemniej jednak wiele jej słabych stron mocno ją ogranicza. Problemy te szczególnie uwidaczniają się w okresie sezonu turystycznego, gdy gwałtownie wzrasta liczba turystów m.in. poruszających się własnym samochodem. W konsekwencji dojazd do najpopularniejszych miejscowości turystycznych jest mocno utrudniony i przez to może zniechęcić turystów do ponownego przyjazdu. Konieczne są więc przede wszystkim inwestycje transportowe o charakterze infrastrukturalnym (np. uruchomienie połączenia kolejowego między portem lotniczym a Szczecinem), dostosowanie siatki połączeń do potrzeb turystów, a także integracja poszczególnych gałęzi i rodzajów transportu w zakresie zaspokajania potrzeb przyjazdowego ruchu turystycznego.

¹⁶ Przeprowadzona prognoza nie uwzględnia możliwości wystąpienia czynników incydentalnych, które mogłyby w danym okresie znacząco wpłynąć na zmniejszenie wielkości popytu na usługi pasażerskiego transportu lotniczego, np. kryzys gospodarczy, zagrożenie terrorystyczne. Taka sytuacja (tj. ogólnosiwiatowy kryzys gospodarczy) miała miejsce w latach 2008–2009, co sprawiło, że w 2009 roku liczba obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym Szczecin–Goleniów zmniejszyła się w stosunku do poprzedniego roku i wyniosła 276 582.

Literatura

- Bąk M., *Komplementarność celów polityki transportowej i turystycznej w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny” 1995, nr 3.
- Dziedzic E., *Turystyka międzynarodowa w Europie i jej wpływ na ofertę transportową*, „Przegląd Komunikacyjny” 1996, nr 3.
- Januszewska M., Przeorem-Smyka R., *Atrakcyjność turystyczna euroregionu Neisse – Nisa – Nysa*, w: *Turystyka i gospodarka turystyczna w Polsce na tle procesów integracji europejskiej*, red. A. Rapacz, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2003.
- Kowalczyk A., *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
- Niedzielski P., Narkiewicz P., Pluciński M., Skweres-Kuchta M., *Innowacyjność i struktury klastrowe w województwie zachodniopomorskim – transport, spedycja, logistyka*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008.
- Turystyka*, red. W. Kurek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- Wodejko S., *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Wyższa Szkoła Handlu i Prawa, Warszawa 1998.

ROLE OF THE TRANSPORT IN DEVELOPING TOURIST ATTRACTIVENESS OF THE REGION

Summary

An evaluation of the transport accessibility of the region is a purpose of the article on the example of the province of the Zachodniopomorskie as essential element developing his tourist attractiveness, as well as analysis and the evaluation of the relation between the development of the transport and the tourist movement and the forecast of changes of these sizes in taking back to the explored province. It results from conducted researches that the size of the number of foreigners using the tourist accommodation was characterized by a strong dependence on the number of passengers waited on at inspected airports and was it is a relation about positive character. Next from conducted forecasts one should draw a conclusion that in the nearest years an increase in intensity of the tourist movement in the Zachodniopomorskie province and a height of the number of passengers of the airport will take place Szczecin-Goleniów, therefore adapting the inspected airport for happening changes in intensity of the tourist movement is significant.

Translated by Dawid Milewski