

Joanna Dyczkowska
Politechnika Koszalińska

Bariery logistyczne rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej Pomorza

Streszczenie

Celem rozważań jest ocena funkcjonowania systemów transportowo-logistycznych w województwach zachodniopomorskim i pomorskim w stosunku do innych wskaźników potencjału turystycznego. Metody zastosowane w opracowaniu to analiza danych wtórnych i analiza porównawcza. W opracowaniu scharakteryzowano bazę komunikacyjną w badanych województwach oraz na podstawie danych wtórnych przeprowadzono analizę transportu lądowego oraz zakwaterowania i gastronomii na obszarze obu województw. Rola dostępności komunikacyjnej została porównana według rodzaju transportu: kołowego, kolejowego, morskiego i lotniczego oraz ich infrastruktury. Na podstawie wskaźników potencjału turystycznego porównano potencjał województw północnej Polski i określone bariery logistyczne w rozwoju turystyki Pomorza. O przewadze konkurencyjnej Pomorza decydują nie tylko walory i atrakcje turystyczne, ale też w dużym stopniu dostępność komunikacyjna opierająca się na dwóch rodzajach transportu – drogowym i kolejowym.

Słowa klucze: transport, infrastruktura, logistyka, turystyka, bariery, Pomorze.

Kody JEL: R10, R40

Wstęp

Warunkiem rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej Pomorza jest funkcjonowanie odpowiedniego systemu komunikacyjnego, złożonego z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz wewnątrzregionalnego transportu turystycznego. Znaczącą rolę w przemieszczaniu odgrywa infrastruktura transportowo-logistyczna, odpowiednio zorganizowana i sprawnie funkcjonująca na zasadach determinant logistycznych: wygoda w dostaniu się do miejsc recepcji turystycznej, czas – szybko i w określonym czasie przyjazd na miejsce wypoczynku, bezpieczeństwo – bezwypadkowe i bezawaryjne dotarcie do zamierzonego celu oraz komunikacja – pod względem systemu informacji. Celem rozważań jest ocena funkcjonowania systemów transportowo-logistycznych w województwach zachodniopomorskim i pomorskim w stosunku do innych wskaźników potencjału turystycznego. Metody zastosowane w opracowaniu to analiza danych wtórnych i analiza porównawcza. W przypadku obu województw Polski Północnej rozwój turystyki jest jednym z głównych celów mających poprawić konkurencyjność regionów. Bariera logistyczna może spowodować obniżenie liczby wypoczywających w tym regionie. Aspekt dostępności transportowej i wewnątrz danego regionu ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju turystyki.

Zagospodarowanie turystyczne Pomorza

Zagospodarowanie turystyczne decyduje o ruchu turystycznym i zapewnia właściwe warunki wypoczynku na danym obszarze recepcyjnym. Zagospodarowanie turystyczne określa system połączonych ze sobą funkcjonalnie urządzeń turystycznych i usług, które występują na określonym obszarze. Szczególną rolę w zagospodarowaniu turystycznym pełni baza materialna turystyki, która dzieli się na bazę noclegową, gastronomiczną, towarzyszącą i komunikacyjną. W celu udostępnienia turystom walorów przestrzeni jednostki terytorialnej zagospodarowanie turystyczne zaspokaja potrzeby turystyczno-rekreacyjne człowieka. (Kowalczyk, Derek 2010, s. 18)

Na zagospodarowanie turystyczne składa się działalność (Rogalewski 1974, s. 7):

- mająca na celu ochronę i przystosowanie do potrzeb ruchu turystycznego środowiska geograficznego, które stanowią właściwy cel przestrzenny wyjazdów turystycznych;
- zmierzająca do zapewnienia turystom niezbędnych warunków egzystencji w miejscu lub na szlaku będących celem podróży;
- zmierzająca do zapewnienia turystom możliwość dojazdu.

Baza komunikacyjna zapewnia turystom dostęp do miejsc wypoczynku. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa powinna współgrać z bazą turystyczną i w sposób istotny wpływać na atrakcyjność danej jednostki terytorialnej. Analiza porównawcza województw pomorskiego i zachodniopomorskiego prezentuje liczbę osób pracujących w tych dwóch bazach (por. tabela 1).

Tabela 1

Pracujący w przedsiębiorstwach – transport lądowy oraz zakwaterowanie i gastronomia na dzień 31.12.2012 r.

Sektor	Województwo pomorskie	Województwo zachodniopomorskie
Transport lądowy	12 771	14 256
Zakwaterowanie i gastronomia	6 373	12 872

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Biuletyn statystyczny województwa pomorskiego – II kwartał 2013*, (2013); *Biuletyn statystyczny województwa zachodniopomorskiego – II kwartał 2013* (2013).

W województwie pomorskim różnica w zatrudnionych stanowi 10,42% w transporcie lądowym, ale już w zakwaterowaniu i gastronomii w województwie zachodniopomorskim pracujących w tym sektorze jest ich ponad połowa więcej – 50,48%¹. Jeżeli porównamy wyniki finansowe różnice będą podobne (por. tabela 2)².

¹ http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gdansk/ASSETS_Biuletyn_II_kw_2013_1.pdf [dostęp:19.10.2013].

² http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/szczec/ASSETS_biuletyn_II_kw_2013.pdf [dostęp:19.10.2013].

Tabela 2

Wyniki finansowe przedsiębiorstw w transporcie lądowym oraz zakwaterowania i gastronomii w województwach pomorskim i zachodniopomorskim za rok 2012 (w mln PLN)

Wynik finansowe	Województwo pomorskie	Województwo zachodniopomorskie
Przychód w transporcie lądowym	5 164,7	2 098,8
Przychód w zakwaterowaniu i gastronomii	325,1	417,4
Zysk brutto w transporcie lądowym	312,0	111,2
Zysk brutto w zakwaterowaniu i gastronomii	23,9	51,1
Wskaźnik poziomu kosztów w procentach w transporcie lądowym	94,9	97,2
Wskaźnik poziomu kosztów w procentach w zakwaterowaniu i gastronomii	94,4	89,8

Źródło: jak w tabeli 1.

W transporcie lądowym zanotowano mniejszy przychód i zysk brutto w województwie zachodniopomorskim oraz wysoki wskaźnik poziomu kosztów – 97,2%. Zakwaterowanie i gastronomia w województwie zachodniopomorskim ma wysoki przychód przy wysokim poziomie zysków brutto (dwukrotnie wyższy niż w województwie pomorskim). Wskaźnik poziomu kosztów jest niższy niż w województwie pomorskim.

Przedstawione elementy zagospodarowania turystycznego są ściśle ze sobą powiązane i wzajemnie się uzupełniają, a w przypadku nieprawidłowego funkcjonowania jednego z tych składników następują zakłócenia.

Transport w obsłudze sektora turystyki

W Polsce nie w pełni wykorzystuje się infrastrukturę turystyczną ze względu na niewystarczający stan infrastruktury transportowej, której przypisuje się podstawowe znaczenie w zaspokajaniu potrzeb związanych z uprawianiem turystyki. Umożliwia ona nie tylko dotarcie do docelowego miejsca wypoczynku, ale także poruszanie się w obrębie danej destynacji turystycznej (Faracik, Pawlusiński 2007, s. 164). Tylko te obszary, które są łatwo dostępne komunikacyjnie mają szanse zaistnieć na rynku turystyki masowej. Transport jest warunkiem koniecznym do zaistnienia turystyki w danej jednostce terytorialnej, która chce rozwijać subprodukt turystyczny (Koźlak 2008, s. 193). W systemach logistycznych określa się, iż transport powinien zapewnić produkt, w tym wypadku turystyczny w sposób wygodny, niezawodny, bezpieczny i w odpowiednim czasie. Rola dostępności komunikacyjnej w rozwoju turystyki nabiera szczególnego znaczenia w przypadku miejscowości nadmorskich Morza Bałtyckiego, dążących do określenia ośrodków turystycznych. Utrudnienia w dostaniu się do takiego miasta lub napotkanie przeszkody w dostaniu się na miejsce wypoczynku i przemieszczanie się

w jego obrębie są czynnikami wpływającymi na niekorzystny wizerunek i wyraźnie zniechęcający do powtórnego przyjazdu. Infrastruktura transportowa w województwach pomorskim i zachodniopomorskim została zaprezentowana w tabeli 3. Wielkość linii kolejowych obecnie eksploatowanych w obu województwach utrzymuje się na tym samym poziomie. Najlepsze połączenia kolejowe z pozostałymi województwami mają miasta wojewódzkie Koszalin i Słupsk, natomiast miejscowości nadmorskie są słabo skomunikowane z resztą kraju.

Tabela 3

Infrastruktura transportowa i komunikacyjna w województwie pomorskim i zachodniopomorskim w 2011 roku

Dane dotyczące transportu	Województwo pomorskie	Województwo zachodniopomorskie
Linie kolejowe eksploatowane (w km)	1 238	1 202
Drogi publiczne (w km)	12 391,3	13 550,6
Linie regularnej komunikacji autobusowej krajowej	45 793	68 824
Linie regulacji komunikacji autobusowej podmiejskiej	21 889	28 143
Przewozy pasażerów transportem zarobkowym (w tys.)	33 980	21 039
Przewóz pasażerów w porcie lotniczym (w tys.)	2 455,7	259,9
Przewóz pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej	128 132	634 611
Przewóz pasażerów przybrzeżną flotą transportową	218 000	302 953
Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich	314 761	948 645

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport w województwie zachodniopomorskim w 2011 r.* (2012); *Transport w województwie pomorskim w 2011 r.* (2012).

Województwo zachodniopomorskie dysponuje o 8,55% dróg publicznych więcej i uruchomione o 33,46% więcej regularnych linii autobusowych w komunikacji krajowej, a linii podmiejskich o 22,22%. Województwo pomorskie może pochwalić się rozwiniętym ruchem pasażerskim wykonywanym transportem lotniczym, prawie dziesięciokrotnie większym niż w porcie lotniczym w Goleniowie i wyższym przewozem pasażerów transportem zarobkowym (o 38,08% niż województwo zachodniopomorskie). W przypadku przewozów pasażerów morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej brane są pod uwagę, oprócz zespołu portowego Szczecin – Świnoujście, porty: Międzyzdroje, Kołobrzeg i Darłowo w województwie zachodniopomorskim, stąd o 79,8% wyższa liczba pasażerów niż w województwie pomorskim, które przewozy międzynarodowe prowadzi tylko z portów w Gdańsku i Gdyni, oraz wyższy o 66,82% międzynarodowy ruch pasażerski. Przewozy pasażerów przybrzeżną flotą transportową są większe o 28,04%.

Województwa zachodniopomorskie i pomorskie mają porównywalną infrastrukturę drogową i kolejową, ale zachodniopomorskie ma lepiej rozwiniętą infrastrukturę punktową i liniową morską oraz więcej połączeń regularnych linii autobusowych. Województwo po-

morskie doskonale wykorzystuje port lotniczy w rozwoju turystyki krajowej (biznesowej) i międzynarodowej.

Turystyka wybrzeża – wykorzystanie

W celu określenia atrakcyjności turystycznej województw zachodniopomorskiego i pomorskiego dokonano merytorycznego doboru zmiennych oraz ich podziału na grupy odnoszące się do podstawowych elementów określających atrakcyjność turystyczną. W przyjętej metodzie potencjalne zmienne podzielone są na następujące grupy (Gołębski 1999; Panfiluk 2009):

- zasoby i walory przyrodnicze,
- zasoby i walory kulturowe,
- baza noclegowa i gastronomiczna,
- baza komunikacyjna,
- baza towarzysząca turystyki,
- wykorzystanie obiektów turystycznych.

W tabeli 4 zaprezentowano wskaźniki dotyczące potencjału turystycznego województw pomorskiego i zachodniopomorskiego w porównaniu do Polski za rok 2012.

Tabela 4

Wybrane wskaźniki potencjału turystycznego

Wskaźnik	Polska	Województwo pomorskie	Województwo zachodniopomorskie
Powierzchnie o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronione (w % powierzchni ogólnej)	32,5	32,7	21,7
Drogi publiczne o twardej nawierzchni (na 100 km ² powierzchni)	89,7	67,7	59,2
Odsetek dróg o złym stanie nawierzchni	13,5	7,0	11,0
Szlaki turystyczne (na 100 km ² powierzchni)	23,5	18,6	30,0
Zwiedzający muzea (na 1000 ludności)	693,1	767,3	254,5
Obiekty nieruchome wpisane do rejestru zabytków (na 100 km ² powierzchni)	21,2	16,8	14,9
Placówki gastronomiczne (na 100 km ²)	4,4	3,7	2,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Turystyka w 2012 r.*, (2013).

Województwo zachodniopomorskie ma poniżej średniej krajowej powierzchnie o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych, zabytków oraz placówek gastronomicznych, a powyżej szlaki turystyczne. W województwie pomorskim poniżej średniej krajowej występują szlaki turystyczne, zabytki i placówki gastronomiczne, a powyżej powierzchnie o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych, województwo to

wykazuje się większą liczbą zwiedzających muzea. W obu przypadkach, co stanowi barierę stosunkowo mała ilość dróg publicznych o twardej nawierzchni.

Do rozszerzonej analizy zostały wykorzystano dane dotyczące bazy noclegowej i gastronomicznej oraz wykorzystanie obiektów turystycznych w województwie pomorskim i zachodniopomorskim (por. tabela 5).

Tabela 5

Analiza bazy noclegowej i gastronomicznej oraz obiektów turystycznych w województwie pomorskim i zachodniopomorskim w 2012 roku

Dane dotyczące turystyki	Województwo pomorskie	Województwo zachodniopomorskie
Turyści korzystający z obiektów noclegowych (w tys.)	1 661,5	1 863,6
Udzielone noclegi w obiektach noclegowych (w tys.)	6 400,9	10 937,0
Stopień wykorzystania miejsc noclegowych (w %)	34,7	44,0
Turystyczne obiekty noclegowe	1 275	1 219
Miejsca noclegowe w obiektach noclegowych	92 541	119967
Noclegi udzielone turystom krajowym w tys. oraz procent w stosunku do Polski	5510,6 10,3	8 413,4 15,8
Noclegi udzielone turystom zagranicznym w tys. oraz procent w stosunku do Polski	890,3 7,5	2 523,6 21,2

Źródło: jak w tabeli 4.

Pod względem wykorzystania bazy noclegowej województwa zachodniopomorskie i pomorskie są liderami w kraju, ale wskaźniki pokazują przewagę województwa zachodniopomorskiego:

- o 10,84% więcej korzysta turystów z obiektów noclegowych,
- o 41,48% więcej udzielono noclegów,
- 22,86% więcej posiada miejsc noclegowych.

Na uwagę zasługuje wysokie wykorzystanie bazy noclegowej przez zagranicznych turystów, którzy przyjeżdżają z Niemiec, Szwecji i Danii.

W 2012 r. średnio w Polsce na 100 km² przypadały 3,02 turystyczne obiekty noclegowe (posiadające 10 lub więcej miejsc noclegowych). Wskaźniki przekraczające średnią krajową odnotowano w województwach: małopolskim – 9,2 obiektu na 100 km², pomorskim – 7,0, zachodniopomorskim – 5,3, śląskim – 5,0 oraz dolnośląskim – 4,7.

Analiza infrastruktury logistycznej Pomorza

Na system transportowy składają się trzy elementy: środki transportu, infrastruktura transportu (punktowa i liniowa) oraz system zarządzania ruchem środków transportu prze-

wozących towary lub osoby (Krawczyk 2011, s. 273). Warunkiem osiągnięcia pożądanych cech w transporcie samochodowym i kolejowym w przypadku ruchu pasażerskiego jest istnienie specyficznej infrastruktury. W przypadku infrastruktury punktowej są to dworce autobusowe i kolejowe, porty lotnicze i morskie, przystanki oraz przystanie. Infrastruktura liniowa w transporcie samochodowym to sieć drogowa wraz z leżącymi w ciągu drogi obiektami inżynierskimi, placami, zatokami pojazdowymi, ścieżkami rowerowymi, chodnikami oraz urządzeniami technicznymi związanymi z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu (Ustawa...1985). Infrastrukturę liniową stanowią linie kolejowe wraz z bocznicami oraz niezbędna infrastruktura energetyczna, wodno-kanalizacyjna, urządzenia sterowania ruchem i łącznością (Rydzkowski, Wojewódzka-Król, 2007, s. 73-74). Sprawnie funkcjonujący transport pełni istotną funkcję w kształtowaniu transportu turystycznego na terenie kraju, jak i wewnątrzregionalnego. W przypadku Pomorza barierą jest brak powiązań transportowych (Polska Wschodnia) lub bardzo mała liczba z pozostałymi regionami kraju. Dodatkowo należy podkreślić słabe połączenie różnych gałęzi transportu – doskonale funkcjonujący przewóz pasażerów drogą morską w województwie zachodniopomorskim i brak zaplecza drogowo-kolejowego do portów morskich w celu dalszego kontynuowania podróży. Podobną sytuację można zaobserwować w województwie pomorskim – między portem lotniczym w Gdańsku i brakiem połączenia z pozostałymi gałęziami. Zadaniem transportu turystycznego jest zapewnienie dogodnych z punktu widzenia potrzeb ruchu turystycznego powiązań komunikacyjnych w kraju oraz wewnątrz obszaru recepcji. Poziom natężenia potoków pasażerskich w transporcie jest ściśle związany z występowaniem zjawiska sezonowości ruchu turystycznego w obszarze recepcji. Brak działania w ramach logistycznego łańcucha ruchu pasażerskiego powoduje brak komodalności transportu. Wzrastający w sezonie turystycznym nie zawsze determinuje większe zaangażowanie podmiotów operujących na rynku transportu w obsługę potoków pasażerskich. W przypadku województw zachodniopomorskiego i pomorskiego podejmowane są decyzje dotyczące zwiększenia liczby połączeń w ramach relacji łączących aglomeracje miejskie kraju i regionu z miejscowościami turystycznymi lub też zwiększenie pojemności środków transportu w ramach już istniejących połączeń. Logistyka transportu pasażerskiego stanowi jeden z głównych, ale najbardziej zawodnych filarów składających się na zewnętrzną i wewnętrzną dostępność transportową regionów, w tym także regionów turystycznych. Z punktu widzenia potrzeb ruchu turystycznego istotna jest również dostępność transportowa obszarów recepcyjnych (miejscowości turystyczne) z najważniejszymi obszarami emisyjnymi polskimi i zagranicznymi. Barierami występującymi z punktu widzenia logistycznej obsługi ruchu pasażerskiego są:

- niezagospodarowane małe lotniska w obu województwach nadmorskich;
- brak połączeń autokarowych poza sezonem, a także niewielka liczba połączeń kolejowych;
- brak drogi ekspresowej wzdłuż wybrzeża oraz na Pomorze Środkowe; istnieje tylko S3 do Szczecina i Świnoujścia oraz A1 do Gdańska;
- zły stan infrastruktury kolejowej wpływający negatywnie na prędkość i komfort podróży oraz mała liczba połączeń, a także brak zintegrowanych połączeń kolejowych na stacjach przesiadkowych;

- wyeksploatowany i przestarzały tabor kolejowy ograniczający konkurencyjność usług kolejowych i wykorzystanie parametrów technicznych modernizowanych linii;
- wyczerpywanie przepustowości dróg i ich rosnące zatłoczenie szczególnie w sezonie letnim;
- niskie standardy techniczne istniejących dróg, brak obwodnic i miejsc postojowych;
- brak zintegrowanych systemów transportu publicznego (platform intermodalnych dla transportu pasażerskiego);
- brak szybkiego i sprawnego dostępu drogowego i kolejowego do portów lotniczych;
- słabo rozwinięty dostęp do portów morskich, zarówno od strony lądu, jak i morza nie tylko miast średnich jak Kołobrzeg, Darłowo i Ustka, ale także dużych – Świnoujścia, Gdańska i Gdyni.

Sprawną obsługą transportowa ruchu turystycznego, szczególnie w okresie sezonu letniego wymaga dobrze zorganizowanego i zintegrowanego transportu różnych gałęzi. Problemy transportowe województw zachodniopomorskiego i pomorskiego szczególnie uwidaczniają się w sezonie turystycznym, gdy pięciokrotnie wzrasta liczba użytkowników infrastruktury. W konsekwencji, mimo bardzo dobrej bazy noclegowej, dojazd do miejscowości turystycznych Pomorza bywa mocno utrudniony, co zniechęca turystów do ponownego przyjazdu nad Morze Bałtyckie. Prowadzone inwestycje w infrastrukturę transportową są niewystarczające i należy dostosować siatki połączeń do oczekiwań turystów nie tylko z Polski, ale i zagranicy w celu zaspokojenia ich potrzeb.

Podsumowanie

Sprawną obsługą logistyczna ruchu turystycznego wymaga dobrze zorganizowanego i zintegrowanego systemu transportowego. Obecnie system transportu w województwach pomorskim i zachodniopomorskim koncentruje się na dwóch rodzajach transportu – drogowym i kolejowym. O przewadze konkurencyjnej Pomorza decydują nie tylko walory i atrakcje turystyczne, ale też w dużym stopniu dostępność komunikacyjna. W analizowanych województwach wskaźniki potencjału turystycznego pokazują, iż zachodniopomorskie ma wskaźnik powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych, zabytków oraz placówek gastronomicznych poniżej średniej krajowej, a powyżej – szlaków turystycznych. Województwo pomorskie charakteryzują wskaźniki poniżej średniej krajowej dotyczące szlaków turystycznych, zabytków i placówek gastronomicznych, a powyżej – powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych i liczbie zwiedzających muzea. Barierami występującymi z punktu widzenia logistycznej obsługi ruchu pasażerskiego jest brak małych lotnisk, stosunkowo małe wykorzystanie lotniska pod Szczecinem (Goleniów). Problemem jest brak połączeń autokarowych poza sezonem i drogi ekspresowej wzdłuż wybrzeża. Mimo wykorzystania transportu kolejowego, jego zły stan wpływa negatywnie na prędkość i komfort podróży. Porty morskie stanowią możliwość zwiększenia ruchu turystów z zagranicy, ale brakuje dostępu do portów morskich od strony lądu. Jeżeli władze państwowe i regio-

nalne nie będą planowały zintegrowanych systemów transportu publicznego, nie nastąpi rozwój ruchu turystycznego, który w strategiach obu województw uznano za priorytetowy. Dodatkowo w planach powinno się umieścić stworzenie platform intermodalnych dla transportu pasażerskiego oraz realizację szybkiego i sprawnego dostępu transportu drogowego i kolejowego do portów morskich i lotniczych.

Bibliografia

- Biuletyn statystyczny województwa pomorskiego – II kwartał 2013* (08.2013), GUS, Gdańsk.
- Biuletyn statystyczny województwa zachodniopomorskiego – II kwartał 2013* (08.2013), GUS, Szczecin.
- Faracik R., Pawlusiński R. (2007), *Usługi i zagospodarowanie turystyczne*, (w:) Kurek W. (red.), *Turystyka*, PWN, Warszawa.
- Gołembski G. (1999), *Regionalne aspekty turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Kowalczyk A., Derek M. (2010), *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Koźlak A. (2008), *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.
- Krawczyk S. (2011), *Logistyka. Teoria i praktyka*, Difin, Warszawa.
- Panfiluk E. (2009), *Przydatność województwa podlaskiego na potrzeby turystyki*, (w:) Jalinik M. (red.), *Konkurencyjność produktów turystycznych*, Politechnika Białostocka, Białystok.
- Rogalewski O. (1974), *Zagospodarowanie turystyczne*, WSiP, Warszawa.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (2007), *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Transport w województwie pomorskim w 2011 r.* (2012), GUS, Gdańsk.
- Transport w województwie zachodniopomorskim w 2011 r.* (2012), GUS, Szczecin.
- Turystyka w 2012 r.* (2013), GUS, Warszawa.
- Ustawa z dn. 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 1985 r. Nr 14, poz. 60, rozdz. I, art. 41, p. 1.
- http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gdansk/ASSETS_Biuletyn_II_kw_2013_1.pdf
- http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/szczec/ASSETS_biuletyn_II_kw_2013.pdf

Logistic Barriers for Development of Pomeranian Maritime and Coastal Tourism

Summary

An aim of considerations is to assess functioning of the transport and logistic systems in the Zachodniopomorskie (West Pomeranian) and Pomorskie (Pomeranian) Provinces vis-à-vis other indicators of tourist potential. The methods applied in the study are an analysis of secondary data and a comparative analysis. In the study, there are characterised the transportation basis in the provinces surveyed and, based

on the secondary data, carried out an analysis of the road transport as well as lodging and catering in the area of both provinces. The role of transportation accessibility was compared by the type of transport: road, railways, maritime and air as well as their infrastructure. Based on the indices of tourist potential, there was compared the potential of the provinces of northern Poland and determined the logistic barriers in Pomeranian tourism development. The Pomerania's competitive advantage is decided not only by tourist values and attractions but also, to a great degree, the transportation accessibility based on the two types of transport – road and railway.

Key words: transport, infrastructure, logistics, tourism, barriers, Pomerania.

JEL codes: R10, R40

Логистические барьеры развития морского и приморского туризма Поморья

Резюме

Цель рассуждений – оценить действие транспортно-логистических систем в Западнопоморском и Поморском воеводствах по отношению к другим показателям туристического потенциала. Методы, примененные в разработке – анализ вторичных данных и сопоставительный анализ. В разработке дана характеристика транспортной базы в обследуемых воеводствах, а также на основе вторичных данных проведен анализ сухопутного транспорта, гостиничного хозяйства и общественного питания на территории обоих воеводств. Роль доступности транспорта сопоставили по видам транспорта: дорожного, железнодорожного, морского и воздушного, а также их инфраструктуры. На основе показателей туристического потенциала сопоставили потенциал воеводств северной Польши и определенные логистические барьеры в развитии туризма Поморья. Конкурентное преимущество Поморья решают не только туристические достоинства и атракционы, но и в большой степени транспортная доступность, основанная на двух видах транспорта: дорожном и железнодорожном.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, логистика, туризм, барьеры, Поморье.

Коды JEL: R10, R40

Artykuł nadesłany do redakcji w sierpniu 2014 r.

© All rights reserved

Afiliacja:
dr Joanna Dyczkowska
Politechnika Koszalińska
Wydział Nauk Ekonomicznych
Zakład Marketingu i Usług
ul. Kwiatkowskiego 6e
75-343 Koszalin
tel.: 94 343 91 14
e-mail: joanna.dyczkowska@tu.koszalin.pl