



Szczecin



better marina
management
project-marriage.net

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Baltyk 2007-2013.

PROGRAM TURYSTYCZNEGO ROZWOJU AKWENÓW I TERENÓW NADWODNYCH SZCZECINA

opracował Zespół pod kierunkiem dr. Tomasza Studzienieckiego, w składzie:

- 1. Prof. dr hab. Barbara Marciszewska*
- 2. Dr hab. Beata Meyer, prof. US*
- 3. Dr inż. Jacek Hańczkiewicz*
- 4. Dr Joanna Kizielewicz*
- 5. Mgr Aleksandra Wołoszyk*

SPIS TREŚCI

| | |
|--|----|
| Wykaz skrótów | 2 |
| 1. Opis Programu | 3 |
| 2. Delimitacja funkcjonalna Programu | 10 |
| 3. Charakterystyka obszaru turystycznego | 21 |
| 4. Zgodność z dokumentami strategicznymi..... | 40 |
| 5. Określenie obszarów priorytetowych..... | 62 |
| 6. Partnerstwo - identyfikacja interesariuszy..... | 64 |
| 7. Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym | 76 |
| 8. Spodziewane efekty realizacji Programu | 82 |
| 9. Wartość dodana realizacji Programu | 84 |
| 10. Monitoring realizacji Programu..... | 85 |
| 11. Działania marketingowe..... | 86 |
| 12. Finansowanie wdrażania Programu | 87 |
| Spis rysunków..... | 88 |
| Spis tabel..... | 88 |
| Spis map | 88 |
| Źródła informacji..... | 89 |
| Aneksy | |

WYKAZ SKRÓTÓW

| | |
|----------|--|
| BKSiM | Biuro Komunikacji Społecznej i Marketingu |
| BPPM | Biuro Planowania Przestrzennego Miasta |
| DSRK | Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju |
| EBI | Europejski Bank Inwestycyjny |
| EBOR | Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju |
| EWT | Europejska Współpraca Terytorialna |
| JST | jednostka samorządu terytorialnego |
| LGD | Lokalna Grupa Działania |
| LOK | Liga Ochrony Kraju |
| LOT | Lokalna Organizacja Turystyczna |
| MiŚP | Małe i średnie przedsiębiorstwa |
| MPP | kraj związkowy Meklemburgia Pomorze Przednie |
| PIG | Północna Izba Gospodarcza |
| PS | Program strategiczny |
| RMB | Region Morza Bałtyckiego |
| RPO WZ | Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego |
| RZGW | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej |
| SOM | Szczeciński Obszar Metropolitalny |
| SSOM | Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego |
| SRS 2025 | Strategia rozwoju Szczecina 2025 |
| SRK | Strategia Rozwoju Kraju |
| SUERMB | Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego |
| TEN-T | Transeuropejska sieć transportowa |
| TRMS | Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina |
| UE | Unia Europejska |
| UŻŚ | Urząd Żeglugi Śródlądowej |
| WP | województwo pomorskie |
| WZP | województwo zachodniopomorskie |
| ZHP | Związek Harcerstwa Polskiego |
| ZMB | Związek Miast Bałtyckich |
| ZROT | Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna |
| ZUT | Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny |

1. Opis Programu

Wprowadzenie

Szczecin, podobnie jak wiele innych europejskich miast portowych, podlega ciągłym procesom transformacji, zarówno funkcjonalnym jak i przestrzennym. Szczególnym obszarem tej transformacji są tereny nadwodne, bardzo ważne dla tożsamości miasta i jego „morskiego” charakteru. Specyfika miasta polega na tym, że tereny portowe (przemysłowo-portowe) położone są w centrum Szczecina. Jak wskazują doświadczenia innych europejskich miast portowych, proces urbanistycznej transformacji terenów portowych jest długotrwały i złożony.

Gmina Miasto Szczecin przystąpiła do opracowania *Programu turystycznego rozwoju akwenów i terenów nadwodnych Szczecina* w wyniku zaangażowania się w realizację projektu „Lepsze zarządzanie mariną, konsolidacja sieci portów i marketing turystyki wodnej w obszarze południowego Bałtyku – „MARRIAGE”¹, współfinansowanego ze środków UE w ramach Programu Południowy Bałtyk, mając na uwadze wyzwania związane z transformacją obszarów miejskich.

Program turystycznego rozwoju akwenów i terenów nadwodnych Szczecina (tu zwany dalej Programem) wpisuje się w realizację *Strategii Rozwoju Szczecina 2025*, która wyznacza działania m.in. w zakresie turystyki, oraz w kierunku rozwoju miasta określone w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Szczecin*².

W układzie dokumentów strategicznych Program ma status programu dziedzinowego, dopełniającego przyjęte w roku 2013 Programy strategiczne dla Miasta Szczecin³.

*SRS 2025*⁴ wyznacza obszary polityki rozwoju, których wsparcie przyczyni się do najbardziej efektywnego wykorzystania potencjału społeczno – gospodarczego. Stąd, niezbędne stało się wskazanie priorytetów i kierunków rozwoju turystyki wodnej, a także doprecyzowanie

¹ W swoich założeniach Projekt „MARRIAGE – lepsze zarządzanie mariną, konsolidacja sieci portów oraz marketing turystyki wodnej w obrębie południowego Bałtyku” ma za zadanie promować transgraniczny produkt turystyki wodnej – żeglowne wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku. Partnerzy projektu stworzyli m.in. wspólną aplikację multimedialną, produkują i dystrybuują wspólne wydawnictwa, promują się na targach żeglarskich i innych imprezach branżowych, organizują wizyty studyjne międzynarodowych dziennikarzy. W ramach projektu MARRIAGE wymieniane są również doświadczenia w zakresie zarządzania marinami, tworzenia strategii i planów rozwoju terenów nadwodnych. Opracowano podręcznik zarządzania marinami, uwzględniający doświadczenia niemieckie i holenderskie. Na podstawie podręcznika odbywają się szkolenia osób zarządzających marinami z WZP. Działania te zmierzają do podniesienia standardów jakości obsługi turystów, a w rezultacie większej atrakcyjności i konkurencyjności w regionie.

² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin jest uchwałą Rady Miasta, określającą wskazania przestrzenne i uwarunkowania rozwoju Miasta. Studium uwarunkowań jest najważniejszym dokumentem wykonawczym Strategii Rozwoju Szczecina, zawierającym szczegółowe dyspozycje funkcjonalno-przestrzenne i ideowe. Stanowi zobowiązanie Prezydenta Miasta Szczecin w zakresie realizacji polityki przestrzennej rozwoju miasta.

³ W Szczecinie obowiązuje trzyszczeblowy system dokumentów strategicznych: strategia rozwoju (uchwała Rady Miasta), programy strategiczne, programy dziedzinowe.

⁴ Uchwała Nr XIV/320/11 Rady Miasta Szczecina z dnia 19 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina 2025.

celu operacyjnego „Zdynamizowanie rozwoju turystyki z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno – kulturowego” zawartego w Programie strategicznym II: Szczecin – miasto nowoczesnej, konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki (PS II).

Zaprogramowane na poziomie PS II działania uwzględniają:

1. rozwój sieciowy szczecińskich i regionalnych (w tym transgranicznych) produktów turystycznych;
2. wspieranie inicjatyw w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury sprzyjającej rozwojowi turystyki i rekreacji (w tym rekreacji wodnej i żeglarstwa) w subregionie metropolitalnym;
3. wspieranie rozwoju różnorodnych form turystyki, w tym biznesowej, zdrowotnej, kulturalnej i wypoczynkowej w oparciu o wartości historyczne, przyrodnicze i usługowe;
4. stworzenie zintegrowanego systemu regionalnej informacji i promocji turystycznej;
5. budowa lokalnych centrów rekreacyjno – przyrodniczych.

W Programie działania ukierunkowane są na wspieranie rozwoju biznesu lokalnego w sferze turystyki zrównoważonej, podnoszenie innowacyjności MiSP, zdynamizowanie rozwoju turystyki w oparciu o zasoby przyrodnicze i dziedzictwo historyczno – kulturowe i nowe produkty turystyczne, w celu realizacji SRS 2025 i jej wizji.

Osiągnięcie celów Programu wymagać będzie politycznego wsparcia zrównoważonej turystyki, rozwoju wiedzy i kompetencji, podejścia innowacyjnego dotyczącego rozwoju produktu, rozwoju i zagospodarowania obszarów recepcyjnych oraz współpracy sieciowej wszystkich partnerów (na kilku poziomach).

PS II jest również powiązany z politykami branżowymi, strategiami szczegółowymi, programami uchwalonymi przez Radę Miasta Szczecin tj.: *Program Ochrony Środowiska Miasta Szczecin na lata 2013-2016 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2017-2020; Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Szczecin oraz Strategia Marki Szczecina Floating Garden 2050.*

Program będzie realizowany zgodnie z zasadami określonymi w PS, a w szczególności z:

- (Z1) zasadą zrównoważonego rozwoju⁵,
- (Z2) zasadą koncentracji,
- (Z3) zasadą komplementarności,
- (Z4) zasadą partnerstwa,
- (Z5) zasadą partycypacji społecznej,

⁵ Trzy składniki zrównoważonego rozwoju to środowisko, gospodarka i ludzie. Utrzymanie zdrowego środowiska, w tym ochrona rekreacyjnych walorów krajobrazu naturalnego i zmienionego przez człowieka; promowanie i podtrzymywanie efektywności biznesu turystycznego i jego zdolności konkurencyjnej w relacjach zewnętrznych; stworzenie zadowalających społecznych warunków aktywności turystów jak i warunków życia mieszkańców obszarów recepcyjnych to priorytety zrównoważonego rozwoju w RMB. W Polsce zrównoważony rozwój jest zasadą konstytucyjną.

- (Z6) zasadą równych szans,
- (Z7) zasadą wielofunduszowości,
- (Z8) zasadą współpracy sieciowej.

Program promuje turystykę zrównoważoną (do której dąży się w RMB), czyli *„każdą formę działalności turystycznej, która respektuje środowisko, zapewnia trwałą ochronę naturalnych i kulturalnych zasobów, która jest pod względem społecznym i ekonomicznym do zaakceptowania”*⁶.

W wymiarze przestrzennym Program wykracza poza granice administracyjne Szczecina i obejmuje szczeciński obszar metropolitalny⁷ i szerzej Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina zgodnie z przytoczonym wyżej celem operacyjnym: „wspieranie inicjatyw w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury sprzyjającej rozwojowi turystyki i rekreacji (w tym rekreacji wodnej i żeglarstwa) w subregionie metropolitalnym”.

Oznacza to, że Program w swoim założeniu dotyczy regionu funkcjonalnego Szczecina, szczególnie zaś w tym kontekście obejmuje swoją delimitacją transgraniczny region turystyczny, w Programie nazywany Estuarium Odry.

Estuarium Odry koncentruje się na Szczecinie jako mieście centralnym TRMS. Immanentną cechą takiego regionu jest istnienie silnych powiązań pomiędzy wszystkimi elementami i funkcjami regionu zapewniające wewnętrzną spójność regionu. Dlatego też, Szczecin jako docelowa turystyczna destynacja transgraniczna pokazywany jest na szerszym tle z uwzględnieniem nadrzędnego celu strategicznego wynikającego z realizowanych przez Miasto Szczecin programów strategicznych – metropolii transgranicznej.

Program z założenia ma charakter rozwojowo – integracyjny, co oznacza położenie nacisku na takie działania, które przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności obszaru recepcyjnego Programu. W tym zakresie Program bazuje na czynnikach rozwoju regionalnego (grupie czynników endogenicznych tj. zasoby własne regionu, oddziałujące na jego gospodarkę - czynniki ekonomiczne, społeczne, techniczne i technologiczne, ekologiczne).

Przyjmuje się pięcioletni okres realizacji Programu (w latach 2015 – 2020) w zależności od dostępności środków finansowych gminy (własnych i zewnętrznych).

Wyzwania

Szczecin jest stolicą województwa zachodniopomorskiego, którego jednym z priorytetów rozwoju jest turystyka. Zakłada się, że *„wszechstronne i zrównoważone wykorzystanie zasobów województwa będzie realizowane w szczególności poprzez zwiększanie konkurencyjności oferty turystycznej”*⁸. Szansą województwa (i samego Miasta) jest rozwój

⁶ Wytoczne Projektu Agora 2.0, współfinansowanego przez Program Południowy Bałtyk 2008.

⁷ Przyjęto za Strategią rozwoju SOM 2020, że obszar metropolitalny obejmuje obszar administracyjny JST będących członkami SSOM.

⁸ Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego, s. 108.

turystyki wodnej⁹. Opracowano *Strategię promocji turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2013-2020*¹⁰ oraz *Program rozwoju turystyki wodnej na obszarze dorzecza rzeki Odry oraz Jeziora Dąbie i Jeziora Miedwie*¹¹. Aktywne zaangażowanie władz województwa w rozwój turystyki wodnej jest szansą na efektywne wykorzystanie potencjału turystycznego Szczecina oraz jego obszaru metropolitalnego, który jest największym obszarem wzrostu gospodarczego WZP.

Wyzwaniem staje się powiązanie przedsięwzięć Miasta w zakresie turystyki z ważniejszymi inicjatywami realizowanymi na szczeblu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Generuje to potrzebę wskazania ponadlokalnej destynacji turystyki wodnej, a co za tym idzie zacieśnienia współpracy z JST, zlokalizowanymi w szczególności na obszarze SOM. Konieczne jest również zidentyfikowanie „*Unique Selling Product*”, czyli wyróżnika, charakterystycznego wyłącznie dla metropolii szczecińskiej. Działania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego mogą przyczynić się do aktywizacji funkcji turystycznej metropolii. W tym zakresie aktywność Stowarzyszenia nie może ograniczać się wyłącznie do JST - członków organizacji, musi uwzględniać również partnerów z obszaru transgranicznego oraz pozostałych obszarów funkcjonalnych w WZP.

W tym kontekście należy podkreślić, że największym wyzwaniem polityki przestrzennej Szczecina jest kształtowanie relacji przestrzennych i funkcjonalnych miasta z obszarami sąsiednimi Szczecina i określenie zadań priorytetowych dla Miasta, jako miasta centralnego metropolii. Rozwój funkcji turystycznej niewątpliwie przyczyni się do wzmocnienia unikalnego wizerunku Szczecina oraz jego różnorodności fizjonomicznej.

Stąd, najważniejszym zadaniem - również dla SOM - staje się rozwój terenów nadwodnych, przy racjonalnym wykorzystaniu walorów przyrodniczych. „Waterfronty” to cecha wspólna większości JST skupionych w SSOM.

Kolejnym wyzwaniem zarówno dla Szczecina jak i obszaru Estuarium Odry staje się wskazanie kluczowych interesariuszy i wypracowanie skuteczniejszej formuły współpracy sieciowej. Aktywniej należy wykorzystać trzeci sektor - 3S, w tym stowarzyszenia skupiające mieszkańców, organizacje turystyczne i inicjatywy klastrowe, podejmujące szereg inicjatyw oraz realizujące projekty turystyczne. Brakuje między nimi powiązań i skutecznej koordynacji.

Barierą rozwoju turystyki w samym Szczecinie pozostaje współpraca biznesu turystycznego z Miastem. Wyzwaniem staje się wypracowanie rozwiązań systemowych poprzez aktywizację i instytucjonalizację tej współpracy. Można również postawić pytanie na ile dobrze biznes turystyczny jest zorganizowany oraz czy i w jakim zakresie może być partnerem dla Miasta.

⁹ Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego, s. 167.

¹⁰ Strategia promocji turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2013-2020, Stowarzyszenie POMOST – Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2013.

¹¹ Program rozwoju turystyki wodnej na obszarze dorzecza rzeki Odry oraz Jeziora Dąbie i Jeziora Miedwie, Instytut Turystyki, Warszawa 2012.

W szczególności, niezbędne staje się skorelowanie działań w zakresie rozwoju infrastruktury turystycznej pomiędzy Miastem i interesariuszami.

Zrównoważony rozwój turystyki wodnej uwzględnić musi nie tylko interesy turystów, ale także mieszkańców. Współcześnie ludzie nie wyruszają już w dalekie podróże by doświadczyć niezwykle różnorodnych możliwości konsumpcji. Mieszkańcy coraz częściej zachowują się jak turyści w swoim własnym mieście.

Rozwój turystyki i rekreacji wodnej wiąże się również ze sprzecznościami interesów podmiotów użytkujących akweny. [Przeszkodą dla żeglarzy pozostają na przykład sieci rybackie, dlatego należy dbać o odpowiednie utrzymanie i oznakowanie torów wodnych].

Działania realizowane w zakresie turystyki wodnej zapewnić powinny utrzymanie aktualnego popytu turystycznego wywoływanego przez powracających podróżnych, jak i przyciągnięcie nowych turystów i rekreantów. Przedstawienie osobom korzystającym z akwenów wodnych atrakcyjnej oferty zagospodarowania czasu wolnego może wydłużyć ich pobyt oraz generować większe zyski dla branży i budżetów JST.

Miasto Szczecin odwiedzają rocznie setki turystów, wycieczkowiczów, w tym również osób przybywających promami oraz jachtami, ale znaczną grupę konsumentów korzystających z wypoczynku związanego z wodą stanowią też mieszkańcy. Duża aktywność rekreacyjna mieszkańców Szczecina w zakresie uprawiania rekreacji wodnej gwarantuje większe przychody dla branży turystycznej i przedsiębiorstw gospodarki morskiej i śródlądowej oraz wpływa na łagodzenie negatywnych skutków związanych z sezonowością, charakterystyczną dla obszarów nadmorskich w Polsce.

Ponadto, wyzwaniem jest rozbudowa oferty pobytowej o produkty niezależne od warunków atmosferycznych, szczególnie istotnych w przypadku turystyki wodnej. Wskazane jest powiązanie rozwoju turystyki wodnej z aktywizacją turystyki całorocznej.

Wyzwaniem staje się powiązanie promocji turystycznej ze zintegrowanym marketingiem terytorialnym. Należy najpierw stworzyć markę destynacji, a następnie wykorzystać ją konsekwentnie w działaniach marketingowych na rzecz turystyki, w tym wodnej. Ze względu na ponadlokalny charakter destynacji do zadania tego predysponowana jest regionalna organizacja turystyczna.

Z urbanistycznego punktu widzenia, najpoważniejszym wyzwaniem dla Miasta wskazanym w SRS jest zagospodarowanie terenów nadwodnych. Specyfiką Szczecina jest brak wyraźnego centrum miasta, a także osłabienie jego przestrzennych związków z rzeką Odrą, do czego przyczynił się wcześniej m.in. rozwój infrastruktury transportowej związanej z funkcjonowaniem przemysłu. Marka Szczecin – *Floating Garden* jest zwróceniem się do terenów nadwodnych, odwołującą się do dziedzictwa przeszłości, rewitalizacji obszarów staromiejskich i otwarcia się na obszar wysp Międzyodrza.

Wyzwaniem jest stworzenie warunków dla rozwoju turystyki i rekreacji w oparciu o nową infrastrukturę nadwodną nad Odrą w rejonach ul. Kolumba, Wyspy Grodzkiej oraz w północnych dzielnicach Szczecina oraz wykorzystanie nowych, nadwodnych przestrzeni

publicznych dla rozwoju przemysłu czasu wolnego, zgodnie ze wskazaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Położenie nad wodą stwarza wiele możliwości dla aktywności gospodarczej i społecznej mieszkańców podejmowanej z poszanowaniem dziedzictwa historycznego i środowiska – otoczenia przyrodniczego i krajobrazu. Warunki te są w pełni zgodne z przyjętymi w Polsce standardami i wartościami, respektowane i wykorzystywane w polityce rozwoju Szczecina.

Wreszcie, w zakresie wdrażania SRS 2025, należy uwzględnić fakt, że rewitalizacja istniejącej infrastruktury wymaga silnego powiązania programów rozwoju turystyki z innymi programami sektorowymi, tj. np. *Program opieki nad zabytkami Gminy Miasto Szczecin na lata 2014-2018*.

Trendy w wykorzystaniu wód i terenów nadbrzeżnych na potrzeby turystyki i rekreacji

O początku procesu zwracania się miast frontem do rzeki – tzw. „waterfronty” można mówić w II połowie XX w. Analiza ostatnich lat wskazuje, że „renesans nabrzeży” przybrał ogólnoświatowy wymiar, zmieniając sposób myślenia o wodzie i jej sąsiedztwie.

Główne priorytety i kierunki działań w zakresie zintegrowanej rewitalizacji terenów nadbrzeżnych określone zostały w formie „10 Zasad Zrównoważonego Rozwoju Miejskich Frontów Wodnych” w roku 2000 na światowej konferencji Urban 21 pod egidą Narodów Zjednoczonych¹².

W UE traktuje się obszary nadwodne jako te, które posiadają ogromny potencjał w budowaniu przestrzeni symbolicznych skupiających ludzi, ich działalność, a także poczucie wspólnoty. W większości krajów UE wspierany jest rozwój budownictwa usługowego i mieszkaniowego zlokalizowanego w obszarach nadwodnych i korzystających z atrakcyjnego miejskiego krajobrazu nadwodnego. Wspierane jest także powstawanie przestrzeni publicznych zwróconych w stronę wody. Mogą one umożliwić pieszym łatwy dostęp do powierzchni wody lub swobodne spędzanie czasu wolnego w zabudowie miejskiej i korzystanie z nadwodnych walorów krajobrazowych.

„Waterfronty” mają również aspekt gospodarczy. Funkcjonowanie portów morskich i śródlądowych na styku morza, lądu i rzek stanowi często podstawę gospodarki całego obszaru¹³. Obecność portów podnosi atrakcyjność inwestycyjną całego obszaru i jest czynnikiem lokalizacji działalności przemysłowej i usługowej w sąsiedztwie portu. Szczególnie spajającym aspektem położenia nad wodą jest możliwość wykorzystania zlokalizowanych akwenów wodnych pod kątem turystycznym, w tym turystyki żeglarskiej. Waterfront traktowany jest często jako część kreacji pozytywnego wizerunku wśród mieszkańców i przyjezdnych.

¹² D. Muszyńska-Jeleszyńska, „Tereny nadbrzeżne w aspekcie rozwoju i rewitalizacji miast”, *Journal of Health Sciences*, 2013;3(14).

¹³ W przypadku Szczecina kluczowy jest rozwój portu, zlokalizowanego w centrum miasta.

Rozwój funkcji wielkomiejskich w obszarach nadwodnych przyczynia się do stwarzania środowiska kreatywnego (*creative milieu*), będącego miejscem o unikalnych walorach urbanistycznych, przyciągających klasę kreatywną.

W dokumentach strategicznych różnych miast europejskich uwypukla się znaczenie waterfrontów. Na przykład w Sztokholmie – podkreśla się znaczenie zapewnienia dobrych warunków do życia poprzez stworzenie miasta uniwersalnego, pozbawionego barier fizycznych z dostępem do wody. W Budapeszcie – stawia się na poprawienie sieci ogólnie dostępnych przestrzeni publicznych, w tym nadwodnych. Głównym celem jest poprawa jakości i utrzymanie terenów pieszych i terenów zielonych nad rzeką Dunaj.

W Londynie - podkreśla się znaczenie rzeki w rozwoju i krajobrazie miasta. Politykę „wodną” wdraża się pod hasłem „*Blue Ribbon Network*” – polityka niebieskiej wstęgi, która obejmuje swoim zasięgiem przestrzennym rzekę Tamizę, sieć kanałów, dopływy rzeki i ciek wodne wewnątrz miasta, oraz otwarte tereny wodne, jak: doki, zbiorniki wodne, jeziora, a także przepusty i kanały. Polityka „niebieskiej wstęgi” odgrywa istotną rolę w zintegrowaniu wszystkich kluczowych elementów wizji miasta, jako przykładu zrównoważonej metropolii. Stawia się na rozwój i wykorzystanie wody i terenów nadbrzeżnych przy zachowaniu środowiska przyrodniczego. Istotnym elementem jest utrzymanie bioróżnorodności terenów zalewowych. Obszar waterfrontu londyńskiego podlega rewitalizacji i przemianom ekonomicznym. Dopuszcza się projektowanie wysokich budynków w miejscach podkreślających charakter miasta, w tym w obszarach nadbrzeżnych. Ww. polityka stawia również na spójną lokalizację klastrów gospodarczych, które przejmują rolę katalizatora do rewitalizacji terenów nadwodnych.

Generalizując, można powiedzieć, że Szczecin, na tle innych miast portowych nie odstaje od trendów ogólnościatowych. Transformacja obszarów nadwodnych jest postrzegana jako olbrzymia szansa rozwojowa dla miasta.

Planując rozwój miasta należy uwzględnić fakt, że ewolucja czynników popytowych wprowadziła istotne zmiany jakościowe i ilościowe we współczesnej turystyce. Wydłużyła się długość życia, zwiększyła się ilość czasu wolnego nastąpił wzrost zasobności społeczeństwa. Aktywne formy turystyki, w tym turystyki wodnej, stały się modne i dostępne cenowo. Rosnącym zainteresowaniem cieszy się rekreacja ruchowa wymagająca specjalistycznego sprzętu i umiejętności. Coraz modniejsze stają się aktywności związane z emocjami i ryzykiem.

W zakresie rekreacji wodnej obserwuje się spadek zainteresowania tradycyjnymi wielodniowymi spływami kajakarskimi. Coraz częściej spływ kajakowy organizowany jest według indywidualnych życzeń i wytycznych klientów. Następuje wzrost zainteresowania taką aktywnością jak kajakarstwo morskie, kite-surfing oraz pływanie na desce z wiośłem. Wzrost popytu skutkuje rosnącą dostępnością usług rekreacyjnych.

Liberalizacja przepisów i wymogów formalnych, szczególnie w zakresie żeglarstwa, stanowi szansę rozwoju turystyki wodnej. Taka sytuacja (tzw. „bezpatencie”) w powiązaniu z likwidacją wymogu posiadania kart pływackich obliguje administrację terytorialną do

podejmowania intensywniejszych działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa turystom i rekreantom.

Zaobserwować można wzrost zainteresowania „żeglarzy – turystów” uczestnictwem w imprezach bazujących na rywalizacji. Imprezy takie organizowane są także na zlecenie pracodawców w ramach „*incentive travel*”.

Systematycznie rozwija się „*barging*”, czyli podróżowanie po akwenach jednostkami pływającymi typu „*house boat*”. W Polsce pojawili się już operatorzy (np. Fahrwater), oferujący zarówno rejs taką jednostką, jak i jej czarter.

Polityka turystyczna UE sprzyja rozwojowi tzw. turystyki odpowiedzialnej, która ogranicza negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i kulturowe. Wodniacy coraz częściej używają silników elektrycznych i napędzanych gazem.

Turyści coraz częściej poszukują możliwości połączenia różnorodnych form turystyki. Oferty z zakresu turystyki wodnej wzbogaca się o komponenty turystyki kulturowej i przyrodniczej w taki sposób aby umożliwić penetrację atrakcji znajdujących się na lądzie od strony wody oraz udział w organizowanych imprezach i wydarzeniach.

2. Delimitacja funkcjonalna Programu

Szczecin jest miastem rdzeniowym SOM. Jest to miejski obszar funkcjonalny, stanowiący układ osadniczy ciągły przestrzennie, złożony z odrębnych administracyjnie jednostek. Tradycyjnie ciążą one do Szczecina, jako centrum funkcjonalnego (w tym gminy po stronie niemieckiej - część obszaru Meklemburgii Pomorza Przedniego i częściowo Brandenburgii), na które rozciąga się wpływ Szczecina głównie, jako ośrodka gospodarczego i kulturalnego. Obszar ten stanowi strukturę przestrzenną określaną mianem Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. W kontekście rozwoju turystyki wodnej strategiczną transgraniczną destynacją stanowi Estuarium Odry.

Granice Estuarium, w aspekcie hydrologicznym ustala się na południu, na przekroju miejscowości Widuchowa, gdzie rzeka Odra rozdziela się na Odrę Wschodnią i Odrę Zachodnią. Taka delimitacja przestrzenna uzasadniona jest specyficznymi warunkami hydrograficznymi, hydrologicznymi i hydrodynamicznymi skomplikowanej sieci rzecznej, przepływowego Jeziora Dąbie, Zalewu Szczecińskiego oraz cieśnin morskich łączących Zalew z Bałtykiem: Pianę na zachodzie; Świnę w środkowej części Estuarium, niosącą aż 85% wód Odry oraz Dziwnę na wschodzie. Wszystkie te akweny stanowią połączone i jednolity organizm morsko-rzeczny, stanowiący zespół naczyń połączonych, który stanowi faktyczne Estuarium Odry. Główne obszary lądowe Estuarium Odry to Wyspy Uznam i Wolin oraz obrzeża Zalewu Szczecińskiego i Dolnej Odry.

Nadwodne tereny Szczecina, zlokalizowane w Estuarium Odry, charakteryzują się wyjątkowymi walorami przyrodniczymi. Jednocześnie odgrywają one kluczową rolę w gospodarce miasta, stanowią bowiem obszar działania Portu Szczecin-Świnoujście i licznych zakładów produkcyjno-składowych, a także obszar aktywności turystycznej oraz rybackiej.

Programy zrealizowane w ciągu ostatnich 5 lat współfinansowane przez UE oraz aktualnie realizowane

JST województwa zachodniopomorskiego aktywnie wykorzystywały możliwość pozyskiwania funduszy unijnych. Największym beneficjentem była Gmina Miasto Szczecin. Przygraniczne położenie oraz aktywna współpraca transgraniczna umożliwiły miastu i regionowi realizację wielu projektów ze środków Programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej.

Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej

Programy EWT zapewniły realizację projektów związanych z turystyką na obszarze objętym Programem.

Spośród 67 projektów zrealizowanych na terenie WZP w ramach Programu Polska (Zachodniopomorskie)-Niemcy (MPP-Brandenburgia), 51 projektów miało związek z obszarem Estuarium Odry. Sfinansowano szereg inicjatyw służących poprawie połączeń komunikacyjnych, w tym przede wszystkim drogowych. Na uwagę zasługują projekty dotyczące rozwoju turystyki wodnej:

- rozbudowa infrastruktury Centrum Turystyki Wodnej w Schwedt nad Odrą i budowa śródmiejskiej części nabrzeża w Gryfinie w celu zintensyfikowania rozwoju transgranicznej turystyki wodnej;
- transgraniczna rozbudowa infrastruktury turystycznej sportów wodnych oraz wspólna promocja imprez kulturalnych i sportów wodnych w Uniwersyteckim Mieście Hanzeatyckim Greifswald i w Trzebieży (Gmina Police);
- baza turystyki żeglarskiej - Port Jachtowy Szczecin i ZeRUM Ueckermünde – na transgranicznym szlaku wodnym;
- Pomorski Krajobraz Rzeczny.

Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania było partnerem wiodącym w projekcie „Fundusz Małych Projektów INTERREG IV A 2009 – 2011” oraz w projekcie „Fundusz Małych Projektów INTERREG IV A - kontynuacja”¹⁴. Beneficjentami 331 projektów transgranicznych¹⁵ były podmioty zlokalizowane na terenie Estuarium. Realizacja wybranych projektów przyczyniła się do rozwoju turystyki wodnej poprzez takie działania jak:

- organizacja wydarzeń kulturalnych, jak np. Polsko - Niemieckich Dni Zalewu Szczecińskiego;

¹⁴ <http://www.interreg4a.info/index.php?id=56&L=1>.

¹⁵ Baza danych z witryny stowarzyszenia <http://www.pomerania.org.pl/project/list/2/0/cat/1>.

- organizacja imprez sportowo – rekreacyjnych, w tym regat i spływów;
- edukacja i animacja czasu wolnego.

W 18 projektach realizowanych w ramach programu Polska - Szwecja - Dania - Litwa - Niemcy (Program Południowy Bałtyk) uczestniczyli partnerzy zlokalizowani na obszarze Estuarium Odry. Projekty te dotyczyły przede wszystkim środowiska, edukacji, kultury i turystyki. Kluczową rolę rozwojową odegrał projekt *„Lepsze zarządzanie mariną, konsolidacja sieci portów i marketing turystyki wodnej w obszarze południowego Bałtyku (MARRIAGE)”*. Jego celem był rozwój transgranicznej współpracy i wymiany w dziedzinie marketingu turystyki wodnej, zarządzania marinami i ich konsolidacji w sieć obejmującą część wybrzeża południowego Bałtyku.

W kontekście turystyki morskiej wymienić należy również projekt *„Baltic Museums”*, zakładający powołanie konsorcjum muzeów oceanograficznych i szkół wyższych oraz projekt *„Four Corners”* promujący dziedzictwo kulturowe z uwzględnieniem małych portów.

Żaden z projektów zrealizowanych w ramach Programu EWT *Region Morza Bałtyckiego* nie dotyczył bezpośrednio rozwoju turystyki. Jednak projekt *„Bałtycki pas zieleni” (Baltic Master II)* zakładał rozwój turystyki zrównoważonej zgodnie z wytycznymi *SUERMB*.

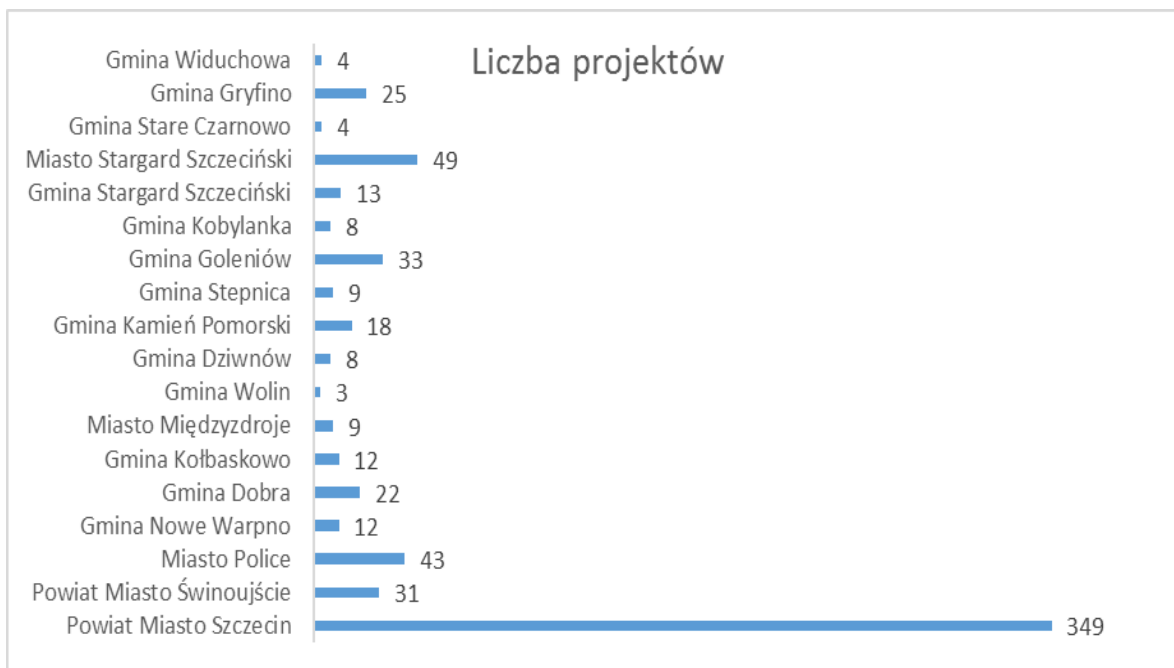
Z kolei Program *Europa Środkowa* umożliwił realizację projektu *„SONORA”*, dotyczącego poprawy transportu w Europie Środkowej. Partnerami było WZP oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

W ramach Programu INTERREG IV C wsparto działania zmierzające do poprawy efektywności polityki regionalnej poprzez promowanie innowacyjności i gospodarki opartej na wiedzy oraz ochronę środowiska i zapobieganie zagrożeniom. Na terenie Estuarium Odry zrealizowano w tym zakresie dwa projekty¹⁶ (URMA, WINNET 8), nie dotyczyły one jednak turystyki.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013 (RPO WZ 2007-2013)

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013 w bardzo istotny sposób przyczynił się do rozwoju turystyki. W ramach RPO WZ w obszarze objętym Programem zrealizowano 652 projekty, z czego 349 w Szczecinie (Rys. 1).

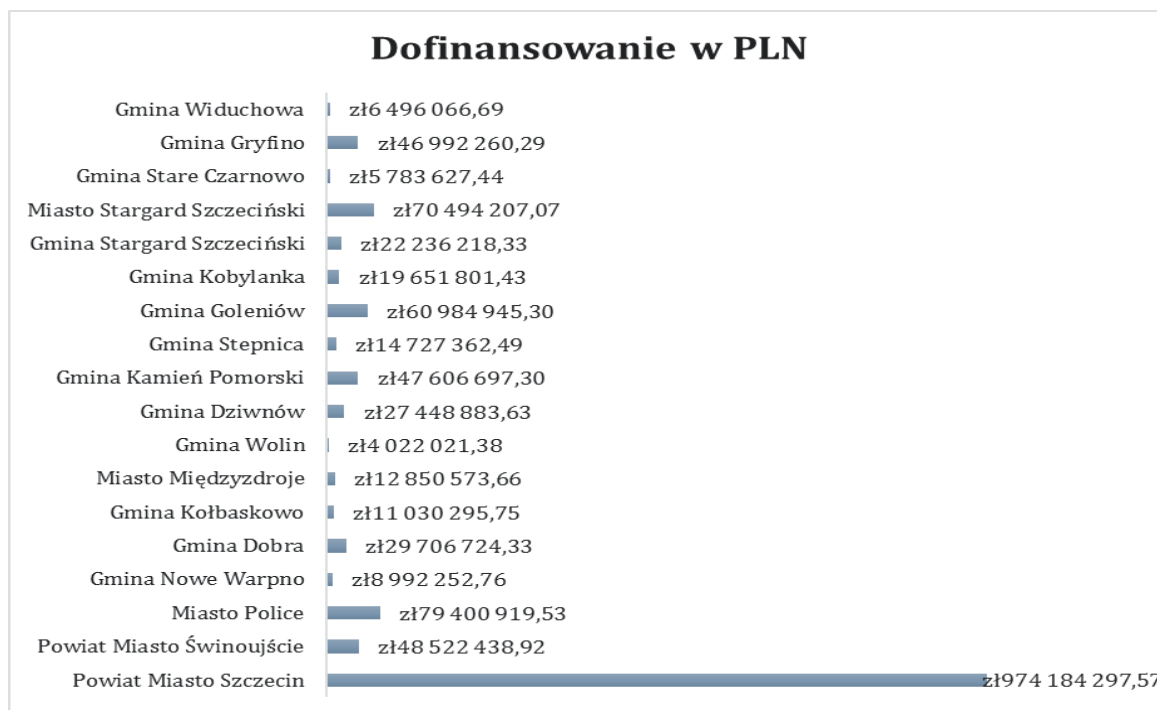
¹⁶ <http://www.interreg4c.eu>.



Rysunek 1. Liczba projektów zrealizowanych w Estuarium Odry i SOM z funduszy RPO WZ 2007-2013.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.projektyrpo.wzp.pl/statystyka-osie>.

Projekty zrealizowane przez Miasto Szczecin otrzymały największe dofinansowanie z RPO WZ 2007-2013. (Rys. 2).



Rysunek 2. Wysokość dofinansowania projektów zrealizowanych w Estuarium Odry i w SOM z funduszy RPO WZ 2007-2013.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.projektyrpo.wzp.pl/statystyka-osie>.

Wśród 56 projektów związanych z turystyką, zrealizowanych na terenie WZP największe dofinansowanie (17 250 000 PLN) otrzymał projekt „E-Administracja i e-Turystyka w województwie zachodniopomorskim” realizowany przez Województwo Zachodniopomorskie, następnie projekt „Budowa Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalnego Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej” realizowany przez Gminę Miasto Szczecin (14 154 355, 04 PLN). Dofinansowanie z RPO WZ 2007-2013 umożliwiło rozbudowę infrastruktury żeglarskiej na terenie Estuarium. Beneficjentami były następujące gminy: Gmina Police, Gmin Gryfino, Gmina Miasto Szczecin, Gmina Nowe Warpno, Gmina Goleniów, Gmina Stepnica. Ponadto Związek Portów i Przystani Jachtowych - Lokalna Organizacja Turystyczna Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego otrzymał 2 865 000.00 PLN na Program Promocji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. W zakresie rozwoju infrastruktury wodnej ważną rolę odegrał projekt „Porty Zalewu Szczecińskiego - poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój”, którego beneficjentem był Urząd Morski w Szczecinie. Dofinansowanie projektu wyniosło 21 768 721, 50 PLN.

Należy również podkreślić, że w Szczecinie zrealizowano również szereg projektów mających na celu ogólne podniesienie atrakcyjności miasta jako destynacji turystycznej. Kwalifikują się do tej kategorii zarówno **projekty rewitalizacyjne** (remont zabytkowej fontanny na Wałach Chrobrego w Szczecinie), **projekty edukacyjne** (rozwijanie kompetencji językowych; centra edukacji ekologicznej), **projekty rozwoju instytucji kultury** (np. Trafostacja Sztuki Szczecin, Opera na Zamku), **projekty rozwoju kompetencji cyfrowych** (stworzenie infrastruktury technicznej ogólnodostępnych sieci bezprzewodowych), jak i te związane z **rozwojem portu** w Szczecinie (budowa infrastruktury terminali portowych; modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie) oraz **projekty związane z rozwojem wodnej infrastruktury turystycznej** (przebudowa placów postojowych dla jachtów, monitoring przystani, remonty nabrzeży, promenady z widokiem na Odrę, bulwary). Zrealizowano również cały szereg **projektów powiązanych**, tj. dotyczących rekreacji i krzewienia sportu i aktywnego trybu życia (szlaki konne, ścieżki rowerowe, tarasy widokowe, promenady, kąpieliska miejskie).

Inne programy

Spośród 6 programów krajowych Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia istotną rolę w zakresie rozwoju turystyki wodnej odegrał *Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka*. Umożliwił on między innymi realizację flagowego projektu WZP „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”, którego beneficjentem była Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna. Ponadto, szczecińskie przedsiębiorstwo Vita Travel sp. z oo. zrealizowało projekt „Stworzenie internetowego serwisu automatycznych rezerwacji miejsc noclegowych oraz usług turystycznych”¹⁷.

Z kolei *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko* umożliwił Zachodniopomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej realizację projektu „Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim - program edukacji przyrodniczej”.

¹⁷ http://www.poig.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/o_poig.aspx.

Ze środków Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki Akademia Morska w Szczecinie zrealizowała projekt „Promowanie świadomości ekologicznej poprzez ekoturystykę żeglarską”.

Program Operacyjny Pomoc Techniczna pozwolił na sfinansowanie kosztów zatrudnienia pracowników uczestniczących w realizacji zadań Instytucji Pośredniczącej w Certyfikacji oraz Kontrolera pierwszego stopnia w EWT. Beneficjentem była Gmina Miasto Szczecin.

Benchmarking sąsiednich obszarów turystycznych

Benchmarking terytorialny¹⁸ poprzez analizę porównawczą wybranych jednostek pozwala na wskazanie lidera, wykorzystanie jego doświadczeń i doprecyzowanie własnych celów. Istotą benchmarkingu jest porównywanie wskaźników opisujących daną jednostkę terytorialną (województwo, miasto, metropolia, obszar metropolitalny), z jednostkami o podobnym charakterze przy wykorzystaniu określonego zestawu wskaźników.

Lokalizacja obszaru objętego Programem obejmuje przygraniczną część województwa zachodniopomorskiego wchodząca w skład TRMS. Ograniczony dostęp do danych statystycznych istotnych dla benchmarkingu Estuarium Odry powoduje, że dobierając jednostki odniesienia dla tego obszaru turystycznego wskazano sąsiadujące z sobą jednostki administracyjne szczebla regionalnego – to jest województwo pomorskie (WP), zachodniopomorskie (WZP) oraz przede wszystkim kraj związkowy Meklemburgia-Pomorze Przednie (MPP).

Do analizy benchmarkingowej pod kątem turystyki oprócz typowych danych statystycznych (Tab. 1) zastosowano wskaźniki odnoszące się do liczby mieszkańców:

- wskaźnik funkcji turystycznej Baretje’a (relacja liczby miejsc noclegowych do liczby mieszkańców),
- wskaźnik intensywności ruchu turystycznego według Schneidera (relacja korzystających z noclegów w ciągu roku do liczby mieszkańców),
- wskaźnik intensywności ruchu turystycznego według Charvata (relacja udzielonych noclegów w ciągu roku do liczby mieszkańców)¹⁹.

¹⁸ Narzędzie porównawcze, najbardziej rozpowszechnione na poziomie miast. Benchmarking terytorialny umożliwia ocenę silnych i słabych stron danego terytorium w wielu różnorodnych aspektach, od sfery gospodarczej, przez społeczną i instytucjonalną, po kwestie środowiskowe. Zastosowanie tej metody porównawczej, polegającej na ocenie danego układu przestrzennego na tle innych grup odniesienia ułatwia identyfikację i interpretację zjawisk oraz trendów.

¹⁹ D. Chudy-Hyski, Ocena wybranych uwarunkowań rozwoju funkcji turystycznych obszaru, „Infrastruktura i ekologia terenów wiejskich”, nr 2/1/2006, PAN w Krakowie, ss. 130-131.

Tabela 1. Charakterystyka obszarów poddanych badaniu (2012 r.)

| L.p. | Cecha | MPP | WZP | WP |
|------|---|----------|----------|----------|
| 1. | Powierzchnia w km ² | 23.210 | 22.892 | 18.310 |
| 2. | Ludność w tys. | 1.600,3 | 1.721,4 | 2.290,07 |
| 3. | Gęstość zaludnienia os/ km ² | 69 | 61 | 125 |
| 4. | Liczba obiektów noclegowych | 3.040 | 1.219 | 1.275 |
| 5. | Liczba miejsc noclegowych | 290.166 | 119.967 | 92.541 |
| 6. | Nocujący ogółem w tys. | 6.993,0 | 1.998,6 | 1.872,6 |
| 7. | Nocujący obcokrajowcy w tys. | 335,0 | 462,6 | 360,9 |
| 8. | Noclegi ogółem w tys. | 27.941,0 | 10.936,9 | 6.400,8 |
| 9. | Noclegi – obcokrajowcy w tys. | 918,0 | 2.703,1 | 955,1 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie:

- http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab1.asp ;
- http://www.mecklenburgvorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/en/State_and_Government/Our_State/Facts_and_Figures/Population%2c_Territory_and_Area/index.jsp;
- <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online>;
- MVP im Spiegel der Statistik, Ausgabe 2014;
- Statystyczne Vademecum Samorządowca 2013, Województwo Zachodniopomorskie, http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portret_wojewodztwa/wojewodztwo_zachodniopomorskie.pdf;
- Statystyczne Vademecum Samorządowca 2013, Województwo Pomorskie, http://gdansk.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_pomorskie/portret_wojewodztwa/wojewodztwo_pomorskie.pdf.

Odniesienie wielkości zjawiska do powierzchni badanej jednostki terytorialnej przedstawiają wskaźniki:

- gęstości bazy noclegowej (relacja liczby miejsc noclegowych do powierzchni w km²),
- gęstości ruchu (korzystający z noclegów w ciągu roku w relacji do powierzchni w km²),
- liczna obiektów noclegowych na 100 km².

Jako wskaźnik charakteryzujący bazę turystyczną wykorzystano wskaźnik rozwoju bazy noclegowej (relacja korzystających z noclegów do liczby miejsc noclegowych).

Tabela 2. Wskaźniki funkcji turystycznej wybranych obszarów i Polski wg danych z 2012 r.

| Obszar | Wskaźniki | | | | | | Liczba obiektów noclegowych na 100 km ² |
|--------|-------------------------------|----------------------------------|----------|------------------------|---------|-----------------|--|
| | funkcja turystyczna Baretje'a | intensywność ruchu turystycznego | | rozwój bazy noclegowej | gęstość | | |
| | | Schneidera | Charvata | | ruchu | bazy noclegowej | |
| Polska | 1,80 | 58,70 | 160,90 | 33,50 | 72,40 | 2,20 | 3,00 |
| WP | 4,04 | 81,90 | 279,90 | 20,20 | 102,30 | 5,05 | 6,96 |
| WZP | 6,97 | 116,10 | 635,10 | 16,70 | 87,30 | 5,24 | 5,24 |
| MPP | 18,13 | 436,98 | 1745,98 | 24,09 | 301,29 | 12,50 | 18,13 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie:

1. http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab1.asp ;
2. http://www.mecklenburgvorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/en/State_and_Government/Our_State/Facts_and_Figures/Population%2c_Territory_and_Area/index.jsp;
3. <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online>;
4. MVP im Spiegel der Statistik, Ausgabe 2014;
5. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2013, Województwo Zachodniopomorskie, http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portret_wojewodztwa/wojewodztwo_zachodniopomorskie.pdf,
6. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2013, Województwo Pomorskie, http://gdansk.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_pomorskie/portret_wojewodztwa/wojewodztwo_pomorskie.pdf.

W 2012 r., średnio w Polsce na 100 km² przypadały 3 turystyczne obiekty noclegowe (posiadające 10 lub więcej miejsc noclegowych, w Niemczech 9 lub więcej miejsc noclegowych). Wskaźniki przekraczające średnią krajową odnotowano w obu województwach: pomorskim – 6,96 obiektu na 100 km² i zachodniopomorskim – 5,3 obiektu na 100 km²; w MPP wskaźnik ten wyniósł 13,09 obiektu turystycznego na 100 km² (Tab. 2).

Średnia gęstość bazy noclegowej dla Polski w 2012 r. wyniosła 2,224 miejsca noclegowego na 1 km² powierzchni. Wartości wyższe niż średnia krajowa odnotowano w obu województwach, w pomorskim – 5,05 miejsca noclegowego na 1 km² powierzchni oraz zachodniopomorskim – 5,24. Jednak w MPP wskaźnik ten wyniósł aż 12,5 miejsca noclegowego na 1 km².

Wskaźniki intensywności ruchu turystycznego (wg Schneidera i Charvata) w 2012 r. wykazywały na duże zróżnicowanie przestrzenne. Obrazują one odpowiednio, liczbę turystów oraz liczbę udzielonych im noclegów w odniesieniu do liczby mieszkańców danego obszaru. Dla Polski wskaźnik intensywności ruchu turystycznego według Schneidera wyniósł 59, zaś według Charvata – 161.

Wymienione wskaźniki najwyższe wartości osiągnęły w województwie zachodniopomorskim, gdzie na każdych 100 mieszkańców przypadało 116 turystów i 635 udzielonych noclegów. W województwie pomorskim wskaźniki te wyniosły 81,9 turystów nocujących w turystycznych obiektach noclegowych i 279,9 udzielonych noclegów. Wartości odpowiednich wskaźników w MPP to 436,98 i 1745,98.

Najwięcej turystów, którzy skorzystali z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych w odniesieniu do powierzchni (miara gęstości ruchu) odwiedziło województwo pomorskie – 102,3 osoby na 1 km², województwo zachodniopomorskie 87,3. Średnia w Polsce tego wskaźnika to 72,4, podczas gdy w MPP to 301,29.

Z kolei analizując liczbę turystów korzystających z obiektów noclegowych w ciągu roku w przeliczeniu na 1 miejsce noclegowe (wskaźnik rozwoju bazy noclegowej) zauważyć można zróżnicowanie wynikające z charakteru sezonowego lub całorocznego turystyki.

W kraju, w 2012 r. z jednego miejsca noclegowego w turystycznych obiektach noclegowych Polski skorzystało średnio 33,5 osób, podczas gdy w województwie pomorskim 20,2 osoby,

a w zachodniopomorskim 16,7 osób. Odpowiednia wartość tego wskaźnika w MPP²⁰ to 24,09.

Land Meklemburgia – Pomorze Przednie posiada w swych granicach linie brzegowe o całkowitej długości 1 945 kilometrów - jest to najdłuższa linia brzegów wśród landów niemieckich; wybrzeże zewnętrzne to 377 km. Całkowita długość rzek i kanałów tego Landu to blisko 26 tysięcy kilometrów. MPP dysponuje unikalnymi walorami krajobrazowymi o wodnym charakterze z 2028 jeziorami o całkowitej powierzchni 724 km². Na obszarze Landu znajdują się 3 z 14 niemieckich parków narodowych²¹.

Wody użytkowane turystycznie obejmują 1 150 km tras wodnych, oraz około 45000 hektarów powierzchni akwenów²².

W roku 2008, zarejestrowanych było w Landzie 98 jednostek pływających przewożących pasażerów (w 2000 roku 72 jednostki). W 2012 roku Land dysponował 105 obiektami sportów wodnych, 33 portami różnych stowarzyszeń; posiadał 45 miejsc wypoczynku nad wodą, 47 przystani, 68 miejsc biwakowych, 46 miejsc cumowania dla kajakarzy. Znajdowało się tam ponad 7 tys. miejsc do cumowania jednostek, z tego ponad 4,3 tys. miejsc całorocznych. W przemyśle związanym z turystyką wodną funkcjonowało ponad 1 tys. przedsiębiorstw oferujących ponad 7 tys. miejsc pracy. Obroty roczne oszacowano na 474 miliony EUR. Efektem rozwoju turystyki wodnej śródlądowej było stworzenie 3 tys. miejsc pracy i osiągnięcie dochodów prawie 100 milionów EUR²³. Liczbę noclegów turystów pływających oszacowano na 600 tys. rocznie, a obroty branży czarterującej na 20 milionów EUR rocznie. Na obszarze wód śródlądowych Landu 64% jednostek pływających było czarterowanych, natomiast na obszarze wybrzeża tylko 47%.

Wśród wodniaków pływających na jachtach (motorowych, żaglowych), mieszkańcy MPP stanowili 8%, zaś obcokrajowcy jedynie 2%. Stowarzyszenia żeglarskie, motorowodne, kajakarskie skupiały ponad 11 tys. członków - mieszkańców Landu. Na obszarze MPP operowało i miało siedzibę 16 armatorów statków wycieczkowych. Występowała tam taka sama liczba firm czarterujących jednostki sportowe, 60 organizatorów wypraw kajakowych, 28 wypożyczalni kajaków, 11 szkół żeglarskich i surfingu, 6 szkół nurkowania, 9 szkół narciarstwa wodnego, 23 organizatorów wypraw wędkarskich, 26 wypożyczalni łodzi wędkarskich i 113 stanowisk sprzedaży turystycznych kart wędkarskich²⁴. Z ponad 20 tys. turystycznych zezwoleń wędkarskich sprzedanych w 2012 roku na terenie Landu 3,5 tys.

²⁰ Uwarunkowania i efekty rozwoju ruchu turystycznego w MPP uwzględnione zostaną w Programie.

²¹ Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Kurzfassung, Studie im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 2010, s. 3.

²² Landeswassertourismuskonzept Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern, Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, Berlin 2014, s.6.

²³ Landeswassertourismuskonzept Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern, Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern ss.3-6.

²⁴ Ibidem, s. 13.

dotyczyło mieszkańców, 15,8 tys. mieszkańców pozostałych niemieckich krajów związkowych i tylko 0,7 tys. obcokrajowców²⁵.

Jeziora i rzeki Landu wraz z wodami sąsiednich krajów związkowych – Brandenburgii i Berlina funkcjonują wspólnie pod jedną marką „Blue Paradise”, jako największy obszar sportów wodnych w Europie.

Średni czas wypoczynku w ramach turystyki wodnej tych osób na obszarze Landu MPP wynosił 17 dni. Średni czas postoju jednostki w porcie to 2,3 dnia. Tylko 17% badanych stanowiły osoby, które pierwszy raz korzystały z możliwości uprawiania turystyki wodnej na tym obszarze.²⁶

W latach 2005-2006 wprowadzony został do części obiektów i instytucji turystyki wodnej system klasyfikacyjny „*Blaue Sterne*” („*Niebieskie gwiazdy*”), służący ocenie jakości usług. System oparty jest na systemie klasyfikacyjnym hoteli prowadzonym przez Deutscher Tourismusverband e.V. Innym rodzajem znaku rozpoznawczego odpowiedniej jakości jest „*Blaue Flagge*” („*Błękitna Flaga*”). W 2009 roku, taką flagą dysponowało w MPP 6 portów jachtowych, 27 kąpielisk na wybrzeżu morskim i 7 kąpielisk na wodach śródlądowych.

Organizacja Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. wypracowała z kilkoma partnerami branżowy system zarządzania jakością (*Maritime Qualitätsmanagement - MQM*). Certyfikaty tego systemu w 2009 roku posiadało 48 marin jachtowych, 9 firm czarterujących, 11 organizatorów turystyki kajakowej i 18 armatorów statków pasażerskich.

Najważniejszym dla turystyki wodnej systemem informacji jest system „*Gelbe Welle*” („*Żółta fala*”). W roku 2009 piktogramami tego systemu oznakowano wiele obiektów w MPP oraz w sąsiednich krajach związkowych²⁷.

Pomimo wielokierunkowego przygotowania infrastruktury dla szeroko rozumianej turystyki wodnej i dobrego jej wykorzystania, władze Landu przewidują dalsze działania umożliwiające jej rozwój. Oznacza to tworzenie nowych ośrodków sportów wodnych, dalszy rozwój infrastruktury turystyki wodnej, tworzenie stanowisk zaopatrzeniowych. Wprowadzenie opcji „*bed&kanu*” („*łóżko&kajak*”) oraz zwiększenie liczby miejsc umożliwiających wodowanie oraz wsiadanie i wysiadanie z kajaków. Niezbędne staje się wprowadzenie możliwości korzystania z alternatywnych form napędu – niskoemisyjnych (silniki napędzane gazem), czy bez emisyjnym – o napędzie elektrycznym (akumulatorowym, także z panelami słonecznymi).

Wśród nowych koncepcji MPP znajdują się pomysły na połączone pakiety wycieczkowe, zawierające przejazd statkiem w charakterze pasażera, możliwość skorzystania z roweru,

²⁵ Landeswassertourismuskonzept Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern, Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, s. 26.

²⁶ Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Kurzfassung, Studie im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, s. 30.

²⁷ Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Kurzfassung, Studie im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, ss. 34-40.

łodzi wiosłowej, czy też roweru wodnego. Priorytetem działań jest wprowadzenie wysokich standardów obsługi turystyki wodnej i sportów wodnych.

Wśród przyszłościowych działań w MPP rozważa się:

- czartery grupowe i wynajem jednostek pływających połączony z usługą skippera,
- obowiązek wyposażania jednostek pływających w sanitariaty,
- obowiązek wyposażenia miejsc postoju w sprzęt do odbioru nieczystości.

Przewiduje się projektowanie turystycznych atrakcji oraz obiektów obsługi ruchu turystycznego (noclegi, gastronomia), tak by znalazły się w zasięgu marszu turysty wodniaka. Wymaga to, w razie potrzeby zagwarantowania dojazdu rowerem. Także przyszłościowo rozważa się lokowanie dworców, przystanków kolejowych, autobusowych możliwie blisko ośrodków wodnych. W ośrodkach, portach i przystaniach powstanie odpowiedni system informacyjny.

W portach i przystaniach wprowadzi się powiększone stanowiska – dla jednostek do 15 m długości i 4,5 m szerokości, umożliwiając pobór prądu elektrycznego z zabezpieczeniem 16 amperów, zaopatrzenie w wodę pitną, odbiór nieczystości stałych i płynnych.

Oznakowane zostaną:

- ogrzewane, całodobowe sanitariaty,
- miejsca odbioru nieczystości stałych i płynnych,
- miejsca WLAN o wysokich standardach.

Rozważa się także wprowadzenie w wybranych portach oferty pilotażu w okresie letniego natężenia ruchu.

Rosnąca popularność kajakarstwa, pływania na tratwach, pływania na desce z wiosłem (SUP - *stand-up paddle*) tworzy zapotrzebowanie na noclegi i miejsca na odpoczynek (wyposażone w media), z wykorzystaniem wagonów kolejowych, szałasów itp.

Koncepcja „*bed&kanu*” zakłada bezpośrednią lokalizację obiektu noclegowego nad wodą, bezpieczne, bezkosztowe przechowywanie kajaka, możliwość wysuszenia odzieży i ekwipunku, usługi gastronomiczne i handlowe. Wymaga to udostępnienia informacji o regionie, stanie wód, komunikacji lokalnej. Miejsca postojów i wypoczynku dla kajakarzy także uzupełnione zostaną odpowiednimi zabudowaniami sanitarnymi.

Szybki rozwój turystyki wodnej na terenie Landu MPP powoduje zwiększenie zapotrzebowania na dostęp do nowych akwenów, zamkniętych ze względu na ochronę środowiska. Rosnąca liczba obszarów prawnie chronionych (w tym obszarów Natura 2000) wymaga wypracowania koncepcji pozwalającej na rozwiązywanie konfliktów funkcji ekologicznej i turystycznej²⁸.

²⁸ Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Kurzfassung, Studie im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, s. 8.

Dynamiczny rozwój turystyki wodnej w MPP nastąpił poprzez skoordynowanie działań w zakresie zagospodarowania turystycznego rozbudowy i modernizacji infrastruktury oraz marketingu. Wykorzystanie doświadczeń niemieckich w tym zakresie należy uwzględnić w realizacji Programu.

Podsumowując, położenie nad wodą i jego maksymalne wykorzystanie jest wyznacznikiem działań (obecnych i przyszłych) konsolidacyjnych i rozwojowych na obszarze TRMS. Stanowi ono o przewadze konkurencyjnej wynikającej z dostępności do akwenów morskich, jeziornych i rzecznych. Możliwość uprawiania turystyki wodnej stanowi wyróżniający walor dla obszaru TRMS i stanowi o atrakcyjności zamieszkiwania i spędzania czasu wolnego w obszarze.

3. Charakterystyka obszaru turystycznego

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina jako destynacja turystyczna

W kontekście rozwoju turystyki wodnej TRMS obejmuje Estuarium Odry. Estuarium stanowi układ powiązanych z sobą funkcji przyrodniczych, gospodarczych i społecznych. Do głównych komponentów przyrodniczych zalicza się akweny wodne, czyli sieć rzeczną Dolnej Odry, Jezioro Dąbie, Zalew Szczeciński, cieśniny: Świna, Dziwna i Piana oraz przybrzeżną część Zatoki Pomorskiej. Do składników przyrodniczych zalicza się także sąsiednie obszary lądowe o urozmaiconej rzeźbie, złożonej budowie geologicznej i bardzo urozmaiconej szacie roślinnej.

Funkcje pełnione przez ten obszar dotyczą lokalizacji osadnictwa, przemysłu, transportu, rolnictwa, rybactwa, turystyki itp. Jednostką dominującą Estuarium stanowi obszar funkcjonalny wraz z zespołem portowo - miejskim Szczecin - Świnoujście, aktualnie przekształcający się w TRMS²⁹.

W zakresie turystyki specyfika województwa zachodniopomorskiego polega m.in. na zróżnicowaniu i szerokim dostępie do obszarów nadwodnych. Obserwacja ta dotyczy również SOM oraz szerzej TRMS.

Fakt ten determinuje określone wyzwania i możliwości w zakresie rozwoju turystyki wodnej oraz jej wykorzystania na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno - gospodarczego. Jego specyfikę stanowi unikalne połączenie szerokiego dostępu do wybrzeża morskiego, duży obszar morskich wód wewnętrznych i ich połączenia z obszarem ujścia Odry, o dużym zróżnicowaniu form wodnych, a także skupisko terenów pojeziernych. Takie nagromadzenie

²⁹ Ekspertyza prof. Tadeusza Palmowskiego, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2014.

walorów krajobrazowych i turystycznych w oparciu o zasoby wodne, przy ich wewnętrznym zróżnicowaniu, stanowi o unikalności tego regionu w skali europejskiej.

Dostrzegając kluczowe znaczenie turystyki dla rozwoju województwo zachodniopomorskie wskazało turystykę, jako swoją specjalizację regionalną.

Województwo zachodniopomorskie, a w szczególności JST leżące w SOM (w tym Szczecin), posiada doskonałe warunki do uprawiania turystyki wodnej. Interesujące możliwości rozwojowe oferują przyrodniczo - krajobrazowe walory środkowej i dolnej Odry, mogące być podstawą do intensyfikacji polsko-niemieckiej współpracy na rzecz rozwoju turystyki wodnej oraz turystyki aktywnej.

Wskazanie potencjałów rozwojowych i deficytów obszaru turystycznego w zakresie turystyki wodnej

Akweny wodne Szczecina i Estuarium Odry w powiązaniu z walorami przyrodniczymi i antropogenicznymi stanowią kluczowy element potencjału turystycznego destynacji. Przygraniczne położenie i współpraca transgraniczna pozwalają na rozwój i promocję atrakcyjnych produktów. Dostęp JST do wody sprzyja rozwojowi turystyki i rekreacji wodnej, jednak dalszego rozwoju wymaga zagospodarowanie turystyczne obszarów nadwodnych, w tym baza gastronomiczna, kulturalna i rozrywkowa. Potencjał jaki ma do dyspozycji miasto Szczecin (wyspy w granicach administracyjnych), wskazuje na olbrzymią skalę możliwości inwestycyjnych, dając bazę do stworzenia nowego wielofunkcyjnego centrum Szczecina.

Żeglarstwo stanowi najbardziej rozwiniętą formę kwalifikowanej turystyki wodnej. Inne formy turystyki i rekreacji wodnej pozostają niewykorzystanym potencjałem. Nie wykorzystane pozostają również możliwości związane z rozwojem branży jachtowej, w tym serwisowej.

Estuarium Odry posiada korzystne warunki dla rozwoju pasażerskiej żeglugi śródlądowej i ograniczone dla żeglugi morskiej.

Zmodernizowanie podnośni statków w Niederfinow³⁰ po stronie niemieckiej Estuarium poprawi wodną dostępność komunikacyjną Szczecina. Zakłada się, że oddanie do użytku nowej podnośni stanowić będzie istotny impuls do rozwoju transportu rzeczno³¹. Rocznie przepływa przez nią ok. 20 000 statków, które przy jej pomocy pokonują 36 metrową zmianę

³⁰ Podnośnia statków w Niederfinow stanowi istotny element drogi wodnej regionu Odry i Haweli, szczególnie w kontekście polityki transportowej Polski i Niemiec. Budowa nowej podnośni statków w Niederfinow ma zostać ukończona w 2017 r. Zakłada się wówczas, że z pewnym ograniczeniem zanurzenia i ilości ładunku, na szlaku od Renu do Szczecina w kierunku Bałtyku będą mogły pływać duże nowoczesne silnikowe statki ładunkowe do 110 m długości, zabierające do 104 kontenerów TBU. Obecnie na Kanale Odry i Haweli dwa mosty są dostosowywane, tak by ich wysokość pozwalała na przepłynięcie większych jednostek. Nowa podnośnia będzie spełniać po wybudowaniu parametry europejskiej klasy szlaków wodnych V i odpowiadać tym samym obowiązującym standardom europejskim. Inwestycja w Niederfinow stanie się motorem dla nowych inwestycji przemysłowych i handlowych na brzegach szlaku wodnego Hawela-Odra i powstania nowych miejsc pracy w regionie. Więcej informacji na stronie www.wna-berlin.de.

³¹ Z doniesień prasowych wynika, że wkrótce ma zostać podpisane polsko-niemieckie porozumienie w sprawie żeglugi śródlądowej. Więcej: www.port.szczecin.pl.

wysokości terenu na kanale Odra-Hawela. Nowa podnośnia wyeliminuje wąskie gardło na szlaku wodnym Hawela-Odra łączącym Berlin ze Szczecinem i Morzem Bałtyckim.

Wspólne wyzwania wynikające z analizy deficytów dla TRMS w zakresie turystyki wodnej to m.in.:

- utworzenie wspólnych, oznakowanych językowo (polski/niemiecki/angielski) szlaków turystycznych, w tym wodnych;
- wspólne finansowanie celów turystyki kwalifikowanej;
- identyfikacja odpowiednich partnerów do realizacji turystycznych przedsięwzięć transgranicznych (wodnych);
- poprawa komunikacji językowej i ogólnej (brak informacji turystycznej po obu stronach granicy dot. np. miejsc gdzie można pozostawić łódzie, znaleźć noclegi, nabrzeży, oznakowania na wodzie itd. - dotyczy to zarówno materiałów drukowanych, jak i dostępnych w Internecie);
- stałe poszerzanie wiedzy o sąsiadach (o sobie nawzajem)³²;
- szybka wymiana informacji nt. dobrych praktyk, wspólnego wykorzystania rz. Odra –Hawela dla żeglugi śródlądowej.

Zasadniczą przeszkodą we współpracy transgranicznej jest biurokracja po obu stronach granicy, polegająca m.in. na konieczności uzyskiwania niezbędnych pozwoleń uprawiania turystyki wodnej.

Identyfikacja kluczowych problemów rozwojowych

Jednym z kluczowych problemów rozwojowych obszaru Estuarium Odry jest brak konkretnej wykształconej specjalizacji dla tego regionu, charakteryzującego się raczej wektorowym obszarem ciężarów (powiązań ekonomicznych z ośrodkiem centralnym - Szczecinem, oddziaływującym w dużej mierze na obszar transgraniczny).

Funkcja turystyczna jest relatywnie dobrze rozwinięta w północnej części Estuarium. Skoncentrowana jest tam infrastruktura przemysłu gościnności (ang. „*hospitality industry*”³³), służąca do bezpośredniej obsługi turystycznych atrakcji. W części południowej infrastruktura turystyki wodnej służy przede wszystkim zaspokojeniu aktualnych potrzeb mieszkańców. W przypadku miejscowości nadmorskich, turystyka jest wiodącą gałęzią gospodarki.

³² Planując wspólne działania należy wziąć pod uwagę fakt, że turyści niemieccy są wyjątkowo aktywni turystycznie. Należy również uwzględnić ich przyzwyczajenia do korzystania z możliwości jakie daje turystyka przy rosnącym wieku pozostawania w dobrym zdrowiu (dobra jakość opieki zdrowotnej). Taka aktywność skutkuje zwiększaniem się podaży na usługi turystyczne, nawet „turystyki ekstremalnej”. Znane są przykłady osób w wieku ponad 90-lat gotowych na takie doświadczenia.

³³ Pojęcie to funkcjonuje w polskiej branży turystycznej od lat 90. XX w. Jego znacznie nie obejmuje całości gospodarki turystycznej, ale część bezpośrednio związaną ze stroną podażową. Gościnność stała się istotnym elementem usługi turystycznej. Na przemysł gościnny składają się: hotele, motele, pensjonaty, schroniska, zakłady gastronomiczne, kasyna, kluby czy centra kongresowe. Więcej: J. Kaczmarek, Produkt turystyczny. Pomysł. Organizacja. Zarządzanie. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2005.

Pozostałe ośrodki Estuarium Odry (w tym Szczecin i Police) znajdują się w trudniejszej sytuacji ze względu na konieczność pogodzenia kolidujących ze sobą funkcji. Miejscowości te zmuszone są konkurować o gości z lepiej wypromowanymi obszarami recepcji turystycznej.

W rozwoju turystyki wodnej nie wykorzystuje się synergii generowanej przez funkcjonujące już formy turystyki (takie jak np. turystyka rowerowa). Walory przyrodnicze i kulturowe są często nie wyeksponowane jako atrakcje turystyczne. Jednocześnie rygorystyczne ograniczenia wynikające z wdrażania form ochrony prawnej środowiska hamują rozwój turystyki.

Dotychczas nie wypracowano ponadlokalnej koncepcji destynacji turystyki wodnej. Nie dokonano jej delimitacji zarówno w aspekcie przygranicznym, jak i transgranicznym. Problemem jest niedoskonała współpraca interesariuszy. W wielu przypadkach nie wykorzystuje się formuły lokalnych organizacji turystycznych, które ustawowo stanowią fora współpracy administracji i biznesu.

W sposób niesatysfakcjonujący wdraża się koncepcję zrównoważonego rozwoju turystyki wodnej zakładającego kompromis między interesami turystów i mieszkańców. Brakuje działań motywujących i zachęcających mieszkańców do korzystania z walorów wód Estuarium.

Armatorzy polscy w niewielkim stopniu zainteresowani są rozwojem pasażerskiej żeglugi śródlądowej na obszarze Estuarium Odry. Zanikły tu wodne połączenia komunikacyjne pomiędzy JST tradycyjnie wykorzystywane na obszarach dysponujących akwenami.

Do kluczowych problemów utrudniających żeglugę w Estuarium można zaliczyć głębokość toru wodnego do Szczecina, która ogranicza wielkość zawijających jednostek i ich liczbę; głębokość toru wodnego do Szczecina ogranicza tonaż wpływających jednostek, co przekłada się na niewielką liczbę zawinięć statków pasażerskich. Do Szczecina rocznie wpływa zaledwie kilka wycieczkowców morskich, co zdecydowanie umniejsza pozycję miasta jako destynacji morskiej. Problemem jest niedostateczne zagospodarowanie nabrzeży zlokalizowanych w pobliżu reprezentacyjnych Wałów Chrobrego oraz rozproszenie struktury właścicielskiej (zbyt wielu właścicieli). Brak również dedykowanych terminali pasażerskich dla pełnomorskich statków wycieczkowych.

Baza żeglarska na obszarze Estuarium rozmieszczona jest nierównomiernie i wymaga w wielu miejscach uzupełnień o bazy dodatkowe. W miejscach atrakcyjnych turystycznie brakuje możliwości zatrzymania i postoju od strony wody. Funkcjonujące mariny dysponującą zróżnicowanym zapleczem, nie zawsze odpowiadającym współczesnym standardom. Nie wykorzystuje się funkcjonujących w Europie systemów kategoryzacyjnych.

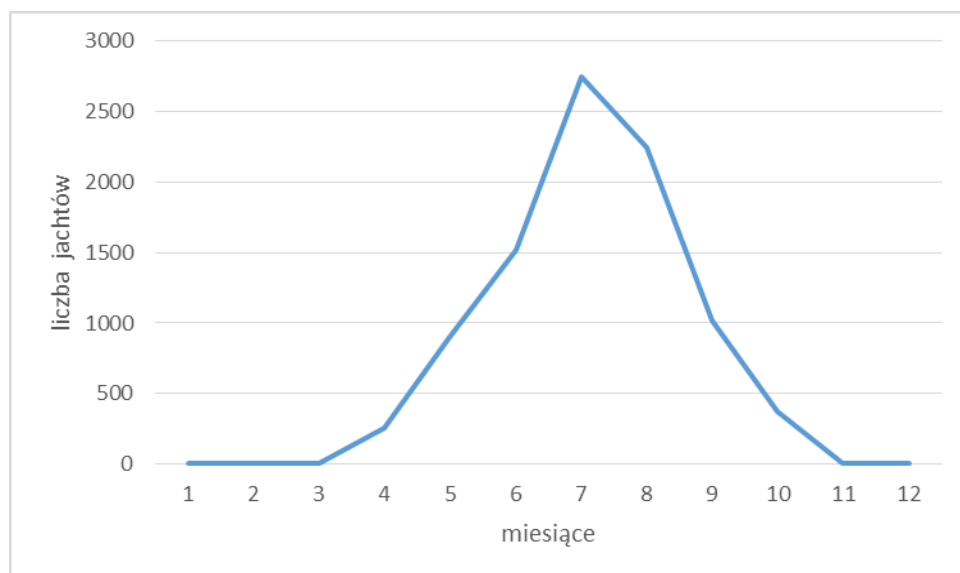
W kategorii oferty turystycznej brakuje systemu informacji w zakresie ofert turystyki wodnej na obszarze Estuarium. Informacje dotyczące atrakcji i usług są rozproszone. O ile na stronach www Szczecina oraz w punktach informacji turystycznej można znaleźć informacje dotyczące oferty turystyki wodnej Miasta, to jednak w dalszym ciągu problemem jest szybkie znalezienie informacji odnoszących się do Estuarium w Internecie oraz punktach informacji turystycznej.

Problemem jest również niedostateczna promocja oferty turystyki wodnej Estuarium (jako destynacji) na rynkach krajowych i zagranicznych. W promocji obszaru nie wykorzystuje się sukcesów związanych z rozwojem wyczynowych sportów wodnych, które mogłyby stanowić ważny segment we wzmacnianiu marki miasta i jego potencjału związanego z wodą. Nie uwzględnia się potencjału związanego z możliwościami rozwoju branży jachtowej w Szczecinie, ani roli miasta jako potencjalnego centrum usług żeglarskich i przemysłu jachtowego. Mając na uwadze powyższe, należy włączyć aspekt gospodarczy do promocji turystycznej.

Ponadto, brak systemu informacji w zakresie ofert turystyki wodnej czy wyspecjalizowanych operatorów turystycznych, promujących ofertę turystyki wodnej na rynkach krajowych i zagranicznych. Brak również koncepcji transgranicznej destynacji turystyki wodnej. Wreszcie, współpracę interesariuszy w Estuarium Odry można ocenić jako nieskoordynowaną.

Sezonowa zmienność funkcjonowania obszaru turystycznego

Warunki klimatyczne determinują sezonowy charakter turystyki wodnej. Sezon żeglarski obejmuje okres od wiosny do jesieni. Najwięcej jachtów przybywa do portów na obszarze Estuarium w miesiącach w lipcu i sierpniu (Rys. 3). Sezonowy charakter ma także turystyka cruisingowa.



Rysunek 3. Liczba jachtów cumujących w Basenie Północnym w Świnoujściu.

Źródło: Strategia promocji turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2013-2020 Stowarzyszenie POMOST – Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2013.

Czynniki natury przyrodniczej w obszarach nadmorskich mają kluczowy wpływ na czas trwania sezonu turystycznego, determinują wielkość popytu turystycznego i formy

uprawianej turystyki wodnej. Fakt, że Szczecin nie jest usytuowany przy otwartym morzu sprawia, że ma korzystne warunki dla żeglarzy.

Liczba dni w ciągu roku z wiatrem powyżej 7 stopni w skali Beauforta, która w regionie Szczecina jest najmniejsza na polskim wybrzeżu stanowi istotny atut dla rozwoju turystyki wodnej na Zalewie Szczecińskim. Należy dodać, że na wybrzeżu szczecińskim występuje niewielka liczba dni z mgłą w ciągu roku, co z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi ma bardzo duże znaczenie.

Ważnym czynnikiem klimatycznym mającym wpływ na bezpieczeństwo żeglugi jest liczba dni zlodzenia przy wybrzeżu oraz grubość pokrywy lodowej. [Na Zalewie Szczecińskim rejestrowane jest największe na polskim wybrzeżu zlodzenie³⁴].

Zdefiniowanie obszarowego produktu turystycznego

Zdefiniowanie obszarowego produktu turystycznego zostaje dokonane w oparciu o priorytety miasta Szczecin.

1. Szczecin - morską destynacją turystyczną zachodniego wybrzeża Polski. Szczecin jest także portem jachtowym południowego wybrzeża Bałtyku, współpracuje w tym zakresie z innymi partnerami projektu „MARRIAGE”.
2. Klasycznym produktem turystycznym Estuarium, nawiązującym do koncepcji 3 S (morze, słońce i piasek) są „wczasy nad wodą”.
3. Rekreacja wodna pozwala oferować produkty turystyki kwalifikowanej. Produktem jest rejs żeglarski, spływ kajakowy, obóz nurkowy itp.
4. Wycieczki statkami białej floty stanowią atrakcyjny produkt turystyczny. W przyszłości można rozważyć koncepcję tramwaju wodnego.
5. Produktami turystycznymi są imprezy i wydarzenia związane z wodą (złoty żaglowców, regaty na morzu, festiwale muzyki szantowej, festyny marynistyczne itd.).
6. Produktami turystycznymi są szlaki (żeglarskie, kajakowe, motorowodne). Rozwojowym produktem turystycznym jest Zachodniopomorski Szlak Żeglarski.
7. Perspektywnym jest produkt turystyczny o nazwie Pomerania, integrujący różne formy turystyki kwalifikowanej³⁵.
8. Perspektywistyczne są produkty turystyczne generowane w ramach partnerstw naturowych.

³⁴ J. Kizielewicz, Determinanty rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w Polsce, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. Jerzego Kubickiego, UWM, Olsztyn 2001. [za:] na podstawie: Locja Bałtyku, Wybrzeże Polskie, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Gdynia 1994 s. 84-91, oraz S. Dorobek: Racjonalizacja dostaw produktów ropopochodnych, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Transportu i łączności, Szczecin 1997, ss. 137-143.

³⁵ Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych, SSOM 2014.

Zdefiniowanie głównych dotychczasowych grup turystów

Dla potrzeb Programu klasyfikację dotychczasowych grup turystów dokonano ze względu na preferowane formy wypoczynku wodnego. Obok turystów znaczną grupę stanowią również wycieczkowicze (tzw. odwiedzający jednodniowi), do których ze względów statystycznych należy zaliczyć między innymi pasażerów statków wycieczkowych, którzy zawijają do portu zaledwie na kilka do kilkunastu godzin, oraz rekreantów, tj. mieszkańców korzystających z aktywnych form wypoczynku związanego z wodą. Uwzględniając kryterium formy wypoczynku, korzystających z turystyki wodnej możemy podzielić na:

- podróżujących na jachtach i łodziach motorowych,
- uprawiających aktywne formy turystyki wodnej tj. kite-surfing, windsurfing, nurkowanie, skutery wodne, wioślarstwo, kajakarstwo, pływanie, wędkarstwo itd.,
- korzystających z wycieczek statkami białej floty, w tym podróżujących wodolotem do Świnoujścia,
- podróżujących na żaglowcach pełnomorskich,
- turystów rzecznych statków wycieczkowych (tzw. cruiserów),
- pasażerów morskich statków wycieczkowych (odwiedzający jednodniowi),
- pasażerów promowych (podróżujących w celach turystycznych).

W aspekcie turystyki wodnej, turystów i odwiedzających jednodniowych podzielić można w oparciu o środek transportu za pomocą, którego dotarli do destynacji. Rozróżnić należy odwiedzających, którzy dotarli drogą wodną od odwiedzających i tych, którzy dotarli drogą lądową. Istotną rolę w analizowanym obszarze odgrywają rowerzyści. Szczególną kategorią odwiedzających są sportowcy – uczestnicy regat i innych imprez sportowych związanych z turystyką wodną.

Dostępność komunikacyjna

Metropolia szczecińska zlokalizowana jest w obszarze Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego Skandynawię z południem Europy. Szczecin jest relatywnie dobrze skomunikowany z ośrodkami niemieckimi, w tym z Berlinem.

Miasto Szczecin charakteryzuje się jedną z najniższych dostępności transportowych w ujęciu krajowym. Wpływ na to ma zarówno odległość geograficzna, jak i niska jakość połączeń drogowych oraz kolejowych. Potencjał Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów, chociaż wzrasta liczba obsłużonych pasażerów, wydaje się być jeszcze niewykorzystanym. Sieć dróg wodnych jest wykorzystywana w sposób niezadowalający³⁶.

Dostępność morska Szczecina zdeterminowana jest jego śródlądowym położeniem i ograniczona głębokością toru wodnego. Szczecin jest ważnym portem śródlądowym³⁷.

³⁶ Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych, Szczecin 2014.

³⁷ Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2002 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. nr 201, poz. 1786) w obszarze działania RZGW Szczecin wodami śródlądowymi żeglownymi (czyli śródlądowymi drogami

Drogi wodne łączą miasto ze szlakiem E70³⁸, E30³⁹, z Wielką Pętlą Wielkopolski⁴⁰, a także poprzez Berlin z zachodnioeuropejskim systemem wodnym.

Rzeka Odra⁴¹ przepływająca przez Szczecin i będąca główną arterią wodną, jest również główną osią rozwojową dla SOM oraz województwa zachodniopomorskiego.

Znaczne utrudnienia w swobodnym przepływie (tzw. wąskie gardła) w postaci nieodpowiednich wymiarów śluz, niskich mostów lub torów wodnych oraz ew. brakujące ogniwa, stanowią przeszkodę na drodze do rozwinięcia pełnego potencjału dróg wodnych⁴², samego Szczecina oraz w obszarze Estuarium.

Istniejąca infrastruktura (ocena stanu i określenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie)

Infrastruktura turystyczna stanowi kluczowy element potencjału turystycznego. Szczególną rolę odgrywa infrastruktura noclegowa, gdyż determinuje ona wielkość przyjazdowego ruchu turystycznego. W okresie 2009 -2013 liczba obiektów turystycznych nieznacznie wzrosła z 42 do 49 (Rys. 4).

wodnymi) są: jezioro Dąbie (do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi); rzeka Odra (od ujścia Nysy Łużyckiej do połączenia z rzeką Odrą Wschodnią); rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, wraz z bocznymi odgałęzieniami; rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi.

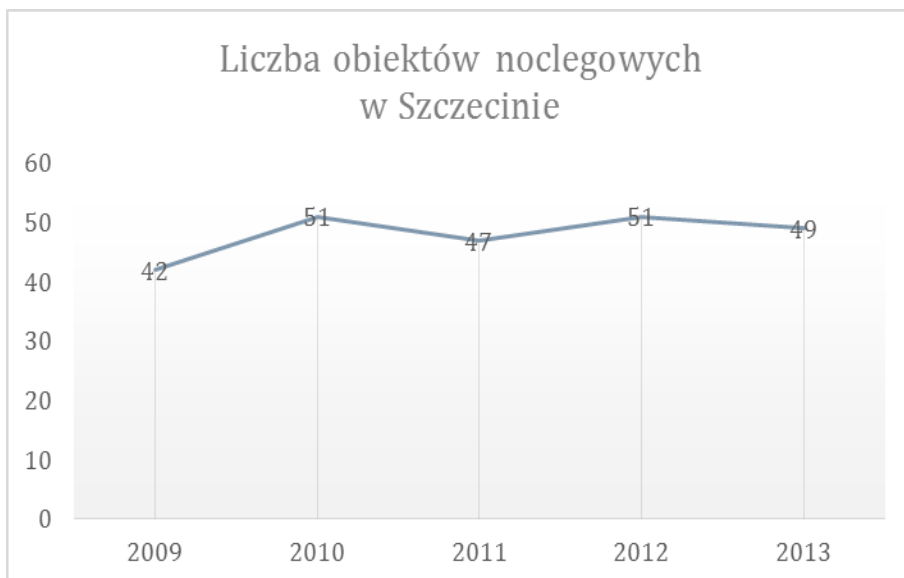
³⁸ E70 - europejski szlak komunikacyjny wschód-zachód łączący Antwerpię (Belgia, wybrzeże Atlantyku) z Kłajpedą (Litwa, wybrzeże Bałtyku). W Polsce droga E70 przebiega od śluzy w Hohensaaten przez Odrę do Kostrzyna, gdzie następuje połączenie z drogą wodną Odra-Wiśła.

³⁹ E30 – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie. W Polsce przebiega Odrzańska Droga Wodna od Świnoujścia poprzez Szczecin i Wrocław do granicy z Czechami.

⁴⁰ Szlak liczący blisko 690 km. Poprzez dostęp od zachodu do Odry, jej dopływów i kanałów łączących ją z drogami wodnymi Brandenburgii, Wielka Pętla jest skomunikowana z zachodnią Europą, a poprzez Kanał Bydgoski z Wisłą i innymi rzekami Drogi Wodnej E-70 aż z Kaliningradem.

⁴¹ Odra posiada połączenia z następującymi drogami wodnymi: w km 553,4 (m. Eisenhüttenstadt) z kanałem Odra-Szprewa; w km 617, 6 (m. Kostrzyn nad Odrą) z rzeką Wartą, będącej częścią połączenia Odry z Wisłą; w km 667,2 (m. Hohensaaten) z kanałem Odra-Hawela; w km 697,0 (m. Ognica), poprzez kanał Schwedt, z kanałem Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstrasse (HFW). Więcej w: A. Kreft, Informator nawigacyjny śródlądowych dróg wodnych granicznego i dolnego odcinka rzeki Odry, Szczecin listopad 2009.

⁴² Komisja Europejska dostrzega wagę problemu. W nowym instrumencie „Connecting Europe Facility” („Łącząc Europę”) i wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T położono nacisk na nowe możliwości finansowania śródlądowych dróg wodnych. Szczecin i Świnoujście znalazły się w korytarzu bazowym sieci TEN-T.



Rysunek 4. Liczba obiektów noclegowych w Szczecinie w latach 2009-2013.

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

Wzrosła również liczba miejsc noclegowych w mieście z 5 431 w 2009 do 7 000 w roku 2013 (Rys. 5). Korzystnie przedstawiała się struktura bazy noclegowej w roku 2013, ponieważ większość obiektów stanowiły hotele (19) i inne obiekty hotelowe (12), w których do dyspozycji było 55,4 % miejsc noclegowych miasta⁴³.



Rysunek 5. Liczba miejsc noclegowych w Szczecinie w latach 2009-2013.

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

Zauważyć należy także wzrost liczby korzystających z noclegów w okresie 2009 – 2013 (Rys. 6). W skali województwa w 2013 r. najwięcej turystów korzystających z obiektów

⁴³ Turystyka w województwie zachodniopomorskim w 2013 r., Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2014, s. 9.

noclegowych notowano w powiecie kołobrzeskim (24,8 %), a następnie w Szczecinie (18,3 %). Aż 27% cudzoziemców korzystających z bazy noclegowej województwa zatrzymało się w Szczecinie.



Rysunek 6. Liczba osób korzystających z obiektów noclegowych w latach 2009-2013.

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

Liczba udzielonych noclegów w analizowanym okresie również wykazywała tendencję rosnącą.



Rysunek 7. Liczba udzielonych noclegów w latach 2009-2013.

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

Pasażerowie wycieczkowców

Pasażerowie statków wycieczkowych stanowią szczególną kategorię odwiedzających. Ponad 90% statków to wycieczkowce rzeczne (Tab. 3).

Tabela 3. Liczba pasażerów wycieczkowców w porcie Szczecin w latach 2009-2013.

| Lata | Wycieczkowce pełnomorskie | Wycieczkowce rzeczne | Razem |
|------|---------------------------|----------------------|-------|
| 2009 | 3 | 93 | 96 |
| 2010 | 12 | 102 | 114 |
| 2011 | 3 | 89 | 92 |
| 2012 | 6 | 84 | 90 |
| 2013 | 3 | 90 | 93 |

Źródło: <http://www.port.szczecin.pl/pl/oferta/wycieczkowce/wizyty-wycieczkowcow/>.

Liczba pasażerów przybywających wycieczkowcami rzeczными i morskimi w latach 2009 – 2013 wahała się od 7 300 do 13 000 osób (Tab. 4).

Tabela 4. Liczba zawinięć wycieczkowców w porcie Szczecin w latach 2009-2013.

| Lata | Wycieczkowce pełnomorskie | Wycieczkowce rzeczne | Razem |
|------|---------------------------|----------------------|--------|
| 2009 | 1 436 | 7 500 | 8 936 |
| 2010 | 6 178 | 6 822 | 13 000 |
| 2011 | 1 158 | 6 230 | 7 388 |
| 2012 | 4 196 | 5 880 | 10 076 |
| 2013 | 1 000 | 6 300 | 7 300 |

Źródło: <http://www.port.szczecin.pl/pl/oferta/wycieczkowce/wizyty-wycieczkowcow/>.

Mariny i przystanie

Na terenie Estuarium znajduje się 25 portów i przystani. Najwięcej - 8 znajduje się na terenie Szczecina⁴⁴ (Tab. 5). Stan techniczny marin jest zróżnicowany. Realizacja projektu "Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego" objęła budowę infrastruktury jedynie wybranych obiektów Miasta.

Gmina Miasto Szczecin realizuje projekt rozwoju turystyki w obszarze jeziora Dąbie - **Marina Dąbie**⁴⁵. Aktualnie prowadzona jest również budowa mariny na Wyspie Grodzkiej w centrum

⁴⁴ Tomasz Studzieniecki, badania własne.

⁴⁵ Obejmuje nadwodne tereny rozwojowe jeziora Dąbie i ujścia rzeki Płonia na styku i w Naturze 2000. Więcej: Przestrzenny wymiar wizji Floating Garden, BPPM, Szczecin, marzec 2013.

Szczecina, a mariny Pogoni, AZS i Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej zostały doinwestowane.

Działania polegające np. na remontach nabrzeży czy budowie przystani jachtowej na Wyspie Grodzkiej podejmowane przez samorząd lokalny stają się zachętą dla inwestorów. Zmieniając również prawo lokalne na obszarze Międzyodrza, władze Szczecina otworzyły drogę do znaczących przekształceń transformacyjnych [uchwalenie planów miejscowych skutkowało podniesieniem wartości gruntów, które stały się bardziej atrakcyjne dla potencjalnych inwestorów].

Tabela 5. Porty i przystanie Szczecina

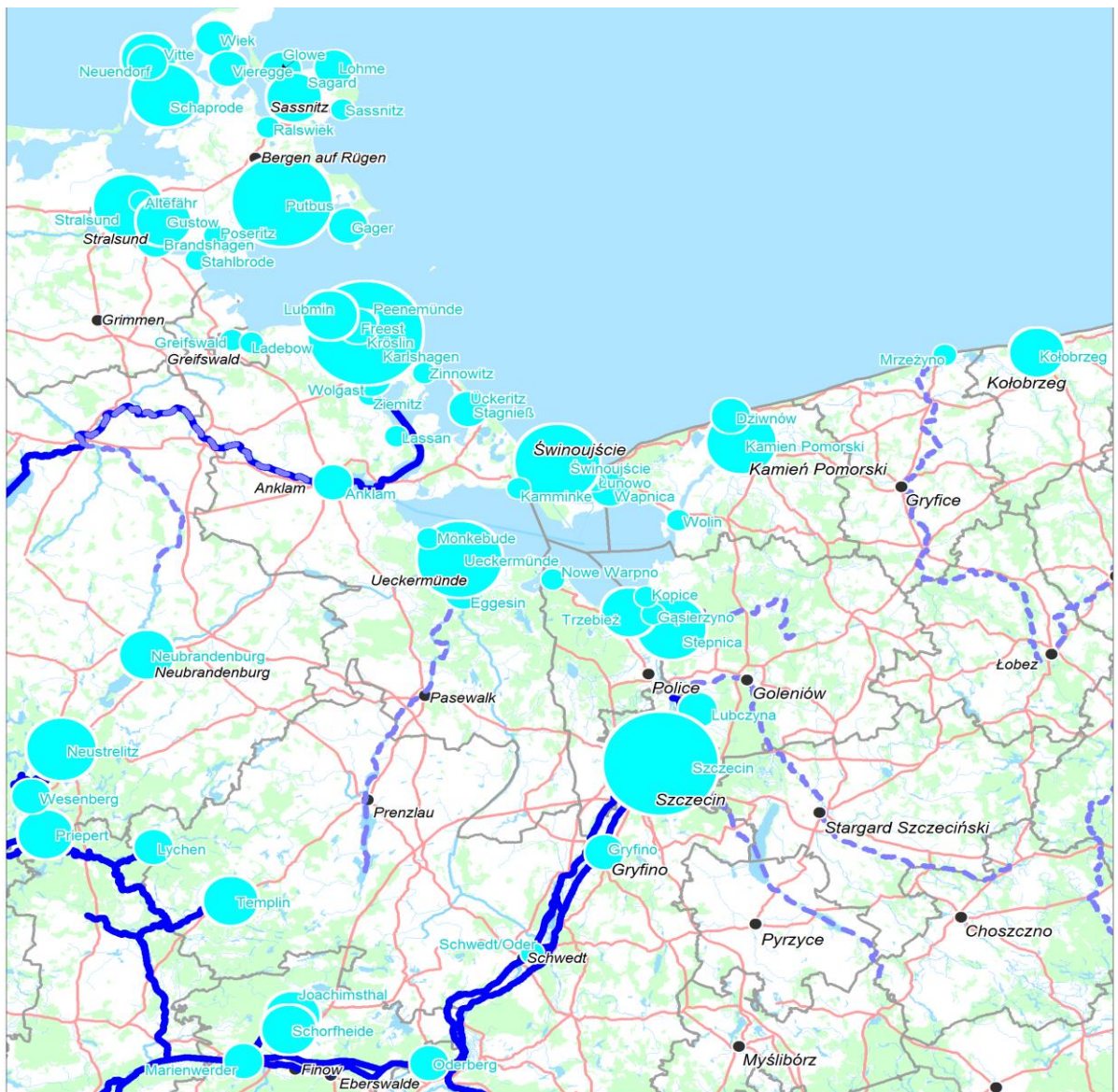
| L.p. | Nazwa | Akwen | Liczba miejsc | Liczba miejsc dla gości | Głębokość Toru | Głębokość Portu | Profil |
|------|-----------------------------------|---------------|---------------|-------------------------|----------------|-----------------|-------------------------|
| 1. | SEJK Pogoń Zielona Marina | Jezioro Dąbie | 120 | 40 | 2,5 m. | 2,5 – 3 m | Marina/przystań klubowa |
| 2. | Marina club | Jezioro Dąbie | 85 | 16 | 3 m | 2,8 m | Przystań komercyjna |
| 3. | Jacht klub AZS | Jezioro Dąbie | 140 | 25 | 3 m | 1,5 – 4 m | Przystań klubowa |
| 4. | Szczeciński Jacht Klub Morski LOK | Jezioro Dąbie | 50 | 4 | 5 m | 2,5 – 3m | Przystań klubowa |
| 5. | Centrum Żeglarskie | Jezioro Dąbie | 120 | 5 | 3 m | 4 m | Obiekt wielofunkcyjny |
| 6. | Camping Marina PTTK | Jezioro Dąbie | 60 | 10 | 2,5 m | 3 m | Obiekt wielofunkcyjny |
| 7. | Harcerski Ośrodek Morski | Jezioro Dąbie | 100 | 20 | 2 m | 2,5 m | Przystań klubowa |
| 8. | Marina Goćław Szczecin | Odra | 60 | 50 | 8 m | 2,8 – 3,5 m | Przystań komercyjna |

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne na podstawie witryny www.marinas.pl.

Liczba miejsc dla gości wynosi zaledwie 170. Jest to relatywnie niewiele biorąc pod uwagę fakt, że Estuarium Odry oferuje 1063 miejsca dla gości. Warto zauważyć, że każdy z obiektów otwarty jest dla gości z zewnątrz. Należy podkreślić, że 7 spośród 8 obiektów znajduje się nad Jeziorem Dąbie. Najwięcej miejsc dla gości posiada marina Goćław zlokalizowana nad Odrą. W niemieckiej części Estuarium na Zalewie Szczecińskim do ujścia Piany włącznie (Stettiner Haff, Pennemünde), bez wybrzeża Bałtyku - łącznie znajduje się 13 obiektów (porty, przystanie i mariny) dysponujące łącznie liczbą 1541 miejsc cumowania o głębokościach od 1,4 do 5,4 m. W przewodniku po portach i przystaniach polskiego wybrzeża⁴⁶ opisano jedynie 7 obiektów. Pominięto przystanie klubowe należące do LOK i ZHP. Jako miejsce gościnne dla jachtów wskazano natomiast Wały Chrobrego.

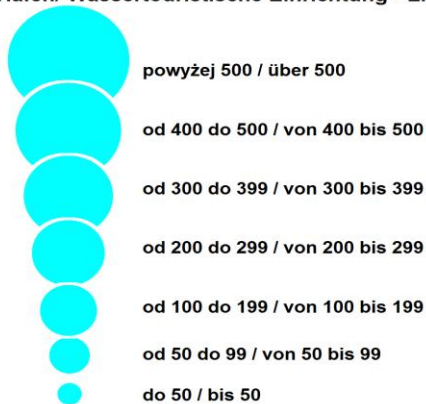
⁴⁶ Przewodnik po portach i przystaniach morskich polskiego, Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk 2013.

Mapa 1. Mariny w TRMS. Miejsca do cumowania.



Źródło warstw podkładowych: European Environment Agency (EEA) / Quelle der Grundlayers: European Environment Agency (EEA)

Mariny - ilość miejsc do cumowania
Hafen/ Wassertouristische Einrichtung - Liegeplätze



— drogi wodne / Wasserstrasse
 - - - główne szlaki kajakowe / Hauptkanustrecken

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, 2014.

Ocena infrastruktury

Istniejące na terenie Miasta Szczecina mariny w liczbie ośmiu, dysponują w sumie 735 miejscami do cumowania, w tym 170 dla gości. Cztery z tych marin są przystaniami typowo klubowymi, choć oferty ich usług różnią się. Dwie praktycznie są wielofunkcyjne, a jako typowo komercyjne mariny możemy określić dalsze dwie. Jednak oferta usługowa jest bardzo zróżnicowana, wystarczy wskazać na problemy z tankowaniem paliwa. Opisy rodzajów dostępnych usług bywają różne, co sugeruje różnice poglądów na temat samych usług).

Dla porównania Świnoujście dysponuje trzema marinami, z 405 miejscami i 365 dla gości. W Wolgast znajdują się trzy mariny z 445 miejscami; w Ueckermunde są dwie mariny – 459 miejsc, a w Kroslin jedna marina na 500 miejsc. Wszystkie w standardach dopuszczonych przez ADAC.

Niemieccy żeglarze chcieliby poprawić jakość usług w swych marinach. Jeśli mają chętnie pływać na szczecińskich akwenach, to w ich opinii koniecznym jest zwrócenie większej uwagi na usługi i ich poziom jakości, oraz dostępność informacji w wersjach językowych. Dodatkowo, negatywnym aspektem jest ponadto stan infrastruktury drogowej, kolejowej, a także rowerowej w obszarze Estuarium Odry.

Planowany rozwój turystyki wodnej wymaga zwiększenia ilości miejsc postojowych. W Szczecinie teoretycznie można cumować przy nadbrzeżach, a od przyszłego roku przybędzie 80 miejsc z nowoczesnym pełnym zapleczem na Wyspie Grodzkiej. Uruchomienie mariny na Wyspie Grodzkiej z pewnością wpłynie na zwiększenie konkurencyjności usługodawców, przy zwiększonej ofercie usług o wyższym standardzie i stanie się początkiem ewentualnych zmian i dalszego rozwoju. Obiektywnie jednak oceniając sytuację, pojawiają się tu pewne wątpliwości czy rzeczywiście to wystarczy, aby Szczecin stał się Żeglarską Stolicą Polski. Dla porównania np. w przystani w Sztynorcie (Mazury) znajduje się 300 miejsc.

Problemy mają również kajakarze – większość przystani i nadbrzeży nie pozwala na bezpieczne wsiadanie do lub wysiadanie z kajaka.

W 2010 roku powstał pomysł utworzenia na jeziorze Dąbie szeregu małych przystani (dla 5 jachtów i 5-10 kajaków lub łodzi wędkarskich), przeznaczonych na krótkie postoje, ze skromnym, zadaszonym samoobsługowym zapleczem⁴⁷. Główną ideą ich utworzenia było wykorzystanie rekreacyjne atrakcyjnych miejsc dla różnych użytkowników małych jednostek pływających. Powyższy pomysł zaowocował wdrażanym w życie projektem budowy „Czterech zakątków wodnych” (Zakątki Orły, Głębia i Kwadrat na rzece Święta i Zakątek Wydrnik – kanał Węża). Projekt zakątków wodnych, zakłada utworzenie punktów postojowych dla małych jednostek pływających w rejonie Jeziora Dąbie. Będą to miejsca rekreacyjne przeznaczone dla różnych użytkowników m. in. żeglarzy, kajakarzy, turystów,

⁴⁷ Pomysł powstania zakątków wodnych wyszedł od Klubu Kapitanów Jachtowych i jest prowadzony przez Urząd Miasta Szczecin. Projekt jest dofinansowany ze środków RPO WZ 2007-2013.

ornitologów. Powstanie zakątków pozwoli na skanalizowanie ruchu turystycznego w obszarze Natura 2000⁴⁸. Dzięki częściowemu zadaszaniu, możliwe będzie schronienie przed warunkami pogodowymi, przygotowanie ciepłych posiłków, czy np. organizowanie spotkań edukacyjnych z młodzieżą o charakterze przyrodniczym. Forma wizualna tworzonych obiektów nawiązuje do charakteru najbliższego otoczenia.

***Zakątek Żeglarski Wydrnik (Kanał Węża)** – w rejonie Kanału Wydrnik, w południowej części wyspy Radolin; punkt postojowy przeznaczony dla cumowania 5 jachtów żaglowych lub motorowych oraz 5 łodzi wędkarskich bądź kajaków. **Zakątek Żeglarski Głębia** - na rzece Święta, w południowej części wyspy Dębina; punkt postojowy przeznaczony dla cumowania 5 jachtów żaglowych lub motorowych oraz 5 łodzi wędkarskich bądź kajaków. **Zakątek Żeglarski Kwadrat**⁴⁹ - w rejonie rzeki Święta, w południowej części wyspy Dębina; przeznaczony dla cumowania 5 jachtów żaglowych lub motorowych oraz 10 łodzi wędkarskich bądź kajaków. **Zakątek Żeglarski Orły** - w rejonie ujścia rzeki Święta do jeziora Dąbie, w północnej części wyspy Dębinka; przeznaczony będzie dla cumowania 5 jachtów żaglowych lub motorowych oraz 5 łodzi wędkarskich bądź kajaków.*

Pierwotna koncepcja⁵⁰ przewidywała więcej obiektów tego rodzaju, ale oprócz realizowanych zakątków, opracowano i planuje się w przyszłości budowę jedynie dwóch dalszych – Zakątek Wodny Umbriaga i Kanał Jacka, także w obrębie jeziora Dąbie (etap II).

Wypożyczalnia sprzętu wodnego

Działalność wypożyczalni wodnych wpływa stymulująco na rozwój kajakarstwa. Liczne wypożyczalnie organizują lub pośredniczą w organizacji spływów kajakowych. Na swoich stronach internetowych prezentują informacje dotyczące szlaków turystyki wodnej. W organizacji spływów i w wynajmie kajaków pośredniczy także ogólnopolskie Biuro Turystyki Aktywnej KAJAKI.PL⁵¹. Do ważniejszych wypożyczalni sprzętu wodnego należą⁵²:

1. Centrum Żeglarskie w Szczecinie – największa wypożyczalnia kajaków nad jeziorem Dąbie. Centrum oferuje ponadto wynajem jachtów i desek surfingowych⁵³.
2. Harcerski Ośrodek Morski – przystań w Szczecinie posiada na stanie kajaki i łodzie⁵⁴.
3. Centrum Edukacji i Turystyki Wiking Robert Filipowski - Mobilna Wypożyczalnia Kajaków, swoim zasięgiem obejmuje całe Pomorze Zachodnie. Sprzęt dostarczamy jest w miejsce wskazane przez klienta⁵⁵.
4. Wodnik – wypożyczalnia sprzętu wodnego Marcin Ważny - wypożyczalnia w Siodle Dolnym (gmina Kołbaskowo) oferuje kajaki, rowery, łodzie i motorówkę⁵⁶.

⁴⁸ Jest to obszar specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000. Jezioro Dąbie stanowi chronione siedlisko przyrodnicze.

⁴⁹ Kwadrat to niewielki kanał stworzony prawdopodobnie w czasach średniowiecza między wyspami Radolin i Dębina. Podczas II wojny światowej Niemcy ukrywając się przed aliantami produkowali tam U-booty.

⁵⁰ Podstawowe roboty budowlane obejmują m.in.: umocnienie linii brzegowej, wykonanie drewnianych pomostów głównych cumowniczych wraz z zakotwieniem, wyposażonych w odbojnice i półkę kajakową, wykonanie trapów dojściowych stanowiących integralną część pomostu cumowniczego, wyposażonych w balustrady, wykonanie platform rekreacyjnych drewnianych wraz z częściowym zadaszaniem i osłoną ażurową, moduły sanitarne.

⁵¹ <http://www.kajaki.pl/o-nas-kontakt.html>.

⁵² T. Studzieniecki, badania własne.

⁵³ <http://centrumzeglarskie.pl/nasze-jachty/>.

⁵⁴ http://www.homszczecin.pl/articles.php?article_id=2.

⁵⁵ <http://wiking.istore.pl/pl/kontakt-z-nami.html>.

⁵⁶ http://www.kajaki-wodnik.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=18&Itemid=20.

5. „Kajakimiedzyodrze.pl” – Firma oferuje wynajem kajaków jedno i dwuosobowych⁵⁷.
6. Sick System – firma z Kołbaskowa oferuje kajaki jedno i dwuosobowe⁵⁸.
7. Szczecin Toys Garden – centrum nad Dzwonkiczym, oferuje kajaki, łódzie i rowery wodne⁵⁹.
8. Zew natury – organizator spływów i wycieczek kajakowych. Kajak może być dostarczony w dowolne miejsce⁶⁰.
9. Wypożyczalnia sprzętu wodnego w Żabnicy – wypożyczalnia dysponująca kajakami oraz łódkami⁶¹.

Nad Jeziorem Dąbie znajduje się 7 wypożyczalni jachtów, z czego 6 w Szczecinie⁶².

Analiza uwarunkowań zewnętrznych i możliwości rozwoju turystyki wodnej

Rozwój turystyki wodnej uzależniony jest od otoczenia miasta, obejmującego szczeble: metropolitalny, regionalny, euroregionalny, krajowy, bałtycki i europejski. Szczeble te analizowane są w kontekście obowiązujących dokumentów i zobowiązań wynikających dla Szczecina.

Sprzyjającym czynnikiem jest ewolucja popytu turystycznego (wzrost zamożności, moda na zdrowy styl życia). Turystyką aktywną zaczynają się interesować także seniorzy.

Wizerunek miejsca docelowego i docelowe grupy odbiorców

Szczecin jest jednym z najstarszych i największych polskich miast. Jest stolicą województwa zachodniopomorskiego, a także miastem centralnym metropolii szczecińskiej. Pod względem powierzchni (301 km²) jest trzecim największym miastem w Polsce po Warszawie i Łodzi.

Miasto jest atrakcyjnym ośrodkiem turystycznym z rozbudowaną infrastrukturą, licznymi walorami, imprezami i wydarzeniami. Stanowi także ważne centrum kulturalne RMB.

Zieleń i woda zajmują ponad połowę powierzchni miasta, które postrzega siebie jako „nową zieloną Wenecję Północy”. Miasto, stanowiące konglomerat wysp, kanałów, plaż i zatok dąży do tego by oferować mieszkańcom zalety metropolii, jednocześnie zachowując atmosferę spokoju.

Przełomem w rozwoju miasta stał się rok 2007, kiedy podjęto decyzję o stworzeniu nowej profesjonalnej marki miasta pod nazwą „*Szczecin Floating Garden 2050*”⁶³.

⁵⁷ <http://www.kajakimiedzyodrze.pl/wynajem.html>.

⁵⁸ <http://kajaki-szczecin.pl/index.html>.

⁵⁹ http://stg.szczecin.pl/kajaki/?page_id=60.

⁶⁰ <http://www.zew-natury.eu>.

⁶¹ http://www.kajaczek.info/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=2.

⁶² Zachodniopomorska kraina wodna, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2013.

⁶³ http://www.szczecin.eu/marka/strategia_marki.



Nowa marka miasta (*Floating Garden Project* - „pływający ogród”) bazuje na wykorzystaniu istniejących atutów i zakłada:

- zwrócenie się ku wodzie,
- postawienie na ekologię,
- połączenie zalet metropolii, a jednocześnie miejsca, które nie przytłacza i życie w nim nie wiąże się z wieloma mankamentami współczesnych miast.

Szczecin pozycjonowany jest jako jeden z ważniejszych punktów na żeglarskiej mapie Polski i Europy oraz jako największa i najnowocześniejsza marina na Bałtyku – „bałtyckie centrum jachtingu”. Miasto posiada potencjał łączenia w sobie dynamiki i kreatywności metropolii oraz przestrzeń i spokój miejsca przyjaznego ludziom i naturze.

Wizja miasta wysokiej jakości życia, miasta w zieleni nad wodą, jest akceptowana przez mieszkańców Szczecina. BPPM wyznaczyło w zgodzie ze strategią marki Floating Garden i trendami rozwojowymi miast europejskich, w tym Berlina, adekwatną politykę przestrzenną, koncentrującą się na realizacji wieloprzestrzennych projektów urbanistycznych (projekt rewitalizacji wysp Międzyodrza, powiązany z rewitalizacją Starówki i Szczecińskiej Wenecji; projekt Marina Dąbie).

Na zbudowanie „miasta - pływającego ogrodu” przewidziano czas do 2050 r. Data i określenie „*project*” podkreślają zadaniowe nastawienie miasta do własnego rozwoju. Marka jest jednocześnie komunikatem o tym, że Szczecin jest miastem: otwartym, transgranicznym, innowacyjnym, wizjonerskim, wielokulturowym i wielojęzycznym.

Celem marki Szczecin jest podźwignięcie Miasta i całego regionu oraz zajęcie mocnej, centralnej pozycji w Euroregionie Pomerania. Wzrost atrakcyjności Szczecina ułatwi kreację ponadlokalnego produktu turystycznego, jakim stać się może metropolia szczecińska. „Pływający ogród” to symbol wizji miasta, nazwa projektu, logo promocyjne, baza dla całego systemu identyfikacji wizualnej miasta, cztery w jednym.

Znak projektu Szczecin Pływające Ogrody 2050 jest zainspirowany zapisem nazwy miasta w międzynarodowym alfabecie fonetycznym (IPA). Zwraca to uwagę na Szczecin, który jest otwarty, wielokulturowy i chce komunikować się przedstawicielami wielu narodów. Ambicją Szczecina jest postrzeganie miasta jako transgranicznego ośrodka basenu Morza Bałtyckiego.

| Wartości | Wizja - Misja - Cele | Etapy implementacji strategii marki |
|---|--|---|
| Otwartość: popieranie różnorodności | Wizja: Floating Garden | Poznaj wizję_2008-2009: prezentacja idei, przełamywanie barier |
| Wolność: przestrzeń do życia i rozwoju | Misja: połączenie dynamiki i kreatywności metropolii; przestrzeń i spokój miejsca przyjaznego ludziom i naturze; nowoczesna, ale nieprzytłaczająca metropolia | Zobacz wizję_2010-2015: prezentacja projektów; wizja zmian miasta |
| Szacunek dla ludzi i przyrody: harmonia wzajemnych powiązań | Cel: podźwignięcie miasta i całego regionu i zajęcie mocnej, centralnej pozycji w Pomeranii. | Dotknij wizję_2015+: realizacja kluczowych inwestycji, materializowanie się wizji |

Tab. 6. Floating Garden – Wartości-Wizja-Misja-Cele – Etapy implementacji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Marka FAQ, Informator Szczecin Floating Garden.

Badania przeprowadzone wśród turystów odwiedzających Pomorze Zachodnie dowiodły, że atrakcje związane ze Szczecinem są najpopularniejsze w województwie. Wśród 40 obiektów wymienionych przez odwiedzających aż 11 znajdowało się w Szczecinie⁶⁴. Na uwagę zasługuje fakt, że w opracowaniu Urzędu Statystycznego w Szczecinie poświęconemu turystyce⁶⁵ uznano, że Szczecin słynie przede wszystkim z:

- unikatowych gatunków drzew,
- cennych zabytków architektury,
- najstarszego nieprzerwanie działającego kina na świecie⁶⁶.

Atrakcje związane ze środowiskiem wodnym cieszą się zainteresowaniem turystów (Rys. 8). Morski charakter miasta przejawia się w organizacji imprez i wydarzeń żeglarskich.



Rysunek 8. Najpopularniejsze atrakcje miasta Szczecin.

Źródło: T. Studzienicki, opracowanie własne na podstawie Struktura krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego..., op. cit.

⁶⁴ Struktura krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w Województwie Zachodniopomorskim w okresie sezonu letniego oraz poza sezonem w 2010 r., Raport z badań, Szczecin 2010.

⁶⁵ Turystyka w województwie zachodniopomorskim w 2013 r., Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2014, s. 9.

⁶⁶ Kino Pionier posiada tytuł najstarszego nieprzerwanie działającego kina na świecie. Certyfikat został wystawiony przez Guinness World Records w 2005 r.

Od 2007 r. Szczecin związany jest z niezwykle prestiżową imprezą żeglarską „The Tall Ships Races”, organizowaną przez Sail Training International. Regaty Wielkich Żaglowców są elitarnym spotkaniem wielu różnorodnych jednostek - w tym największych żaglowców świata. Finały regat zorganizowano w Szczecinie w 2007 roku oraz w 2013. Również w roku 2017 do Szczecina ponownie przyłyną żaglowce z całego świata⁶⁷. Z kolei finał Regat Bałtyckich, nazywanych również „małymi Tall Ships Races” odbędzie w roku 2015 w ramach Dni Morza⁶⁸. Polityka władz miasta w tym zakresie zaowocowała wzrostem znaczenia miasta na żeglarskiej mapie Bałtyku i wzmocniła prestiż Szczecina jako miasta morskiego.

Należy przepuszczać, że Miasto nadal odwiedzać będą dotychczasowi turyści, przyjmując założenie, że podejmowane przez Miasto i planowane nowe działania w zakresie rozwoju infrastruktury i na rzecz poprawy jakości usług turystycznych wpłyną na zwiększenie liczby turystów.

Odwiedzającymi, którzy w pierwszym rzędzie pojawią się, będą wodniacy z Niemiec. Wodne akweny MPP stają się powoli zatłoczone. Istnieje wyraźna potrzeba poszerzenia obszarów na których można uprawiać turystykę wodną, o konkretnych dodatkowych atrakcjach turystycznych, gwarantujących odpowiedni standard zaplecza i obsługi. Zrealizowanie planowanych działań wychodzi naprzeciw potrzebom istniejącego już popytu turystów niemieckich, a w dalszej kolejności po rozpoznaniu przez nich realiów, stworzy dodatkowe zapotrzebowanie na miejsca postojowe, usługi zimowania i związane z nimi, dodatkowo powiększy liczbę korzystających z usług bytowych (noclegi, wyżywienie, itp.)

Wśród nowych turystów pojawią się mieszkańcy regionu, początkowo korzystający z możliwości jedynie rekreacyjnie. Znaczącą grupę będą stanowili także obywatele polscy spoza obszaru Estuarium Odry, wśród których zauważalny jest wzrost zainteresowania turystyką wodną, a realizowane działania zaowocują lepszym obrazem możliwości jakie będą oczekiwać na potencjalnych użytkowników akwenów – turystów wodniaków, czy też turystów jedynie wykorzystujących możliwości jakie daje wykorzystanie dróg wodnych, możliwości dotarcia do miejsc o wyjątkowej atrakcyjności.

Przyjmujący turystów będą mieli do czynienia ze znaczącym zróżnicowaniem wiekowym odwiedzających, pojawią się turyści o górnej granicy wieku znacznie przewyższającej dotychczasowe doświadczenia w tym zakresie. Oznacza to konieczność dostosowania infrastruktury do potrzeb tej grupy wiekowej. Osoby starsze o ograniczonej sprawności ruchowej oczekiwać będą większego komfortu a niekiedy dodatkowej opieki.

Pojawią się dodatkowi turyści, dla których motywacją będzie możliwość obserwacji atrakcji i wydarzeń rozgrywających się na wodzie.

W większym stopniu należy promować metropolię szczecińską jako destynację turystyki biznesowej, z uwzględnieniem „*incentive travel*”. W oparciu o analizę dotychczasowych trendów rynkowych w turystyce niezbędne staje się zróżnicowanie produktów turystycznych

⁶⁷ http://www.sailtraininginternational.org/news/article/read_host-ports-for-the-tall-ships-races-2017-announced_item_100A920.htm.

⁶⁸ <http://www.sailtraininginternational.org/events/baltic-tall-ships-regatta-2015>.

z uwzględnieniem segmentów wiekowych, w tym dzieci i młodzieży oraz seniorów. Tu warto również podkreślić, że rosnącym segmentem grupy odbiorców są osoby niepełnosprawne.

W opinii touroperatorów niemieckich Polska jest destynacją wakacyjną, którą ludzie wybierają w celu wyjazdów nadmorskich, w mniejszym stopniu odpowiada wycieczkom kulturoznawczym i wyjazdom typu city break.

Za korzystne uważa się położenie Polski i bliskość wybrzeża bałtyckiego. Pozytywnie oceniana jest również oferta cenowa zakwaterowania nad polskim morzem, a w województwie zachodniopomorskim oferta agroturystyczna. Ceny w Polsce są bardziej rozsądne, ale Polski generalnie nie uważa się za tanią destynację⁶⁹.

Touroperatorzy niemieccy specjalizujący się w turystyce rowerowej i regionie Europy Środkowo-Wschodniej uważają Polskę za atrakcyjną dla swoich klientów, ponieważ jej nie znają i mogą oni ją odkrywać. Po powrocie z Polski turyści są pozytywnie zaskoczeni tym, co zastali na miejscu.

W zakresie turystyki wodnej brak po stronie polskiej oznaczeń w języku niemieckim. Wskazuje się również zły stan przystani, brak sanitariatów oraz infrastruktury towarzyszącej, brak informacji o ofertach w Internecie.

4. Zgodność z dokumentami strategicznymi⁷⁰

W celu określenia potencjalnych zobowiązań miasta Szczecin wobec bliższego i dalszego otoczenia, mogących mieć wpływ na realizację Programu turystycznego rozwoju akwenów i terenów nadwodnych Szczecina, dokonano inwentaryzacji i analizy dokumentów, których okres obowiązywania obejmuje rok 2014⁷¹.

Dokumenty podzielono w pierwszym rzędzie w oparciu o zakres merytoryczny, a następnie wzięto pod uwagę ich wymiar terytorialny (Tab. 6).

Program jest zgodny z dokumentami szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego.

Unia Europejska

„Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Europa 2020”

⁶⁹ Szczególnie dobrze ocenia się ofertę handlową hoteli trzygwiazdkowych z bardzo dobrymi zniżkami dla dzieci. Korzystnie oceniane są także niższe opłaty klimatyczne w porównaniu z państwami środkowoeuropejskimi. Często pojawiającym się spostrzeżeniem touroperatorów jest częsty wzrost cen w Polsce. Pogląd, że Polska jest tania, uważa się już za stereotyp.

⁷⁰ Należy zaznaczyć, że odniesiono się jedynie do dokumentów przyjętych do realizacji. Wiele z nich jest obecnie aktualizowanych.

⁷¹ Zob. więcej w: „Strategia promocji turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2013-2020”, Stowarzyszenie POMOST – Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie.

Celem strategii Europa 2020 jest m.in. odpowiedź na stojące przed Europą wyzwania wynikające z globalizacji, starzenia się społeczeństw i potrzeby racjonalnego wykorzystania zasobów. Strategia Europa 2020 została zdefiniowana, jako odpowiedź na kryzys gospodarczy tak, aby w sposób zrównoważony przyczynić się do zwiększenia liczby miejsc pracy i poprawy jakości życia.

W celu osiągnięcia stawianych przed strategią Europa 2020 oczekiwań wyznaczone zostały trzy powiązane ze sobą priorytety, mające przyczynić się do „osiągnięcia wzrostu gospodarczego, który będzie:

1. inteligentny (*smart growth*), dzięki bardziej efektywnym inwestycjom w edukację, badania naukowe i innowacje; zakłada się, że wzrost gospodarczy będzie tworzyć wartość dodaną;
2. zrównoważony (*sustainable growth*), dzięki zdecydowanemu przesunięciu w kierunku gospodarki niskoemisyjnej; wspieranie konkurencyjnej gospodarki efektywnie wykorzystującej zasoby, w sposób przyjazny środowisku; zakłada, że UE będzie liderem w tzw. zielonych technologiach i ochronie środowiska;
3. sprzyjający włączeniu społecznemu (*inclusive growth*), ze szczególnym naciskiem na tworzenie nowych miejsc pracy i ograniczanie ubóstwa; wspieranie wysokiego poziomu zatrudnienia w gospodarce, zapewniającego spójność społeczną i terytorialną.

Cele strategii „Europa 2020” należy uznać za priorytetowe dla miasta Szczecin, w szczególności w kontekście polityki przestrzennej, zrównoważonego rozwoju oraz polityki turystycznej. Realizacja strategii jest monitorowana na podstawie wskaźników przypisanych do pięciu celów rozwojowych (zatrudnienie, innowacyjność, edukacja, walka z ubóstwem, klimat i energia), które na poziomie unijnym mają zostać osiągnięte w 2020 roku⁷².

Ich wdrożeniu służyć ma siedem inicjatyw przewodnich: Europejska Agenda Cyfrowa, Unia Innowacji, Mobilna Młodość, Europa efektywnie korzystająca z zasobów, Polityka przemysłowa w erze globalizacji, Program na rzecz nowych umiejętności i zatrudnienia, Europejski program walki z ubóstwem.

Tabela 7. Kluczowe dokumenty określające zobowiązania miasta Szczecin

| | Dokument strategiczny | Dokument sektorowy - turystyka | Dokument sektorowy - transport | Dokument sektorowy - gosp. morska |
|------------------------|--|---|--------------------------------|-----------------------------------|
| Unia Europejska | Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu | Europa – najpopularniejszy kierunek turystyczny na świecie – nowe ramy polityczne dla europejskiego sektora turystycznego | | |

⁷² Każdy kraj członkowski UE ma osobno wyznaczone wartości wskaźników docelowych.

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
| Region Morza Bałtyckiego | Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego | | | |
| Poziom krajowy | Strategia Rozwoju Kraju 2020 | Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku Marketingowa strategia Polski w sektorze turystyki na lata 2012-2020 | Strategia rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) | Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej na lata 2007-2015 Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 - w opracowaniu; Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) |
| Poziom regionalny | Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego; Priorytety rozwoju polskiej części TRMS | Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do roku 2020 – w opracowaniu | Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020 | Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015 |
| Euroregion Pomerania | Transgraniczna koncepcja rozwoju i działania Euroregionu Pomerania na lata 2014 - 2020 | | | |
| Poziom metropolitalny (Szczeciński Obszar Metropolitalny) | Strategia rozwoju SOM 2020 | | | Strategia Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007 – 2020 |

Źródło: Tomasz Studzieniecki, opracowanie własne.

Należy zwrócić uwagę, że cele strategii Europa 2020 będą z pewnością wymagały od władz krajowych, regionalnych i lokalnych doskonałej znajomości i umiejętności wykorzystania specyficznego potencjału rozwojowego, charakterystycznego dla danego obszaru⁷³.

Narzędziami na rzecz wzrostu i zatrudnienia są nie tylko efektywniejsze wykorzystanie działań i instrumentów UE, ale także przekrojowych strategii i narzędzi, takich jak: jednolity rynek, budżet UE, instrumenty polityki zewnętrznej. W strategii podkreślono, że „przedsiębiorcy i obywatele muszą zmagać się z przeszkodami w działalności transgranicznej, mimo tego, że w świetle prawa w Unii istnieje jednolity rynek”.

⁷³ Więcej w: A. Olechnicka, K. Wojnar, D. Celińska-Janowicz, J. Rok, Modele i narzędzia analizy terytorialnej, ESPON, Warszawa 2014, ss.7-15.

Problematyka turystyczna w dokumencie nie jest omawiana. Jedynie w projekcie przewodnim „*Polityka przemysłowa w erze globalizacji*”, Komisja podejmuje się „*zwiększyć konkurencyjność europejskiej turystyki.*”

„Europa – najpopularniejszy kierunek turystyczny na świecie – nowe ramy polityczne dla europejskiego sektora turystycznego” (Europe Destination No 1)

Najistotniejsze zapisy w tym dokumencie wskazują na konieczność podnoszenia konkurencyjności turystyki w UE, co ma kluczowe znaczenie dla umocnienia jej pozycji w kontekście dynamicznego i zrównoważonego wzrostu. Sugeruje się rozwijanie innowacji w turystyce, doskonalenie ogólnej jakości oferty oraz podnoszenie kompetencji zawodowych pracowników sektora turystycznego. Zaleca się również konieczność znalezienia rozwiązania problemu sezonowości popytu, także konieczne zróżnicowanie oferty turystycznej. Istnieje konieczność poprawy jakości danych statystycznych i analiz dotyczących turystyki.

Przyjmuje się również, że w sektorze turystycznym drzemią ogromne możliwości rozwoju dla przedsiębiorstw, rzemieślników oraz zawodów twórczych (większość firm aktywnych w tej branży to MiŚP), które mogą przyczynić się do zachowania dziedzictwa kulturowego oraz do rozwoju lokalnych gospodarek.

Region Morza Bałtyckiego

„Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego” (SUERMB)

SUERMB jest pierwszą strategią makroregionalną UE dla regionu bałtyckiego po rozszerzeniu w 2004 r. Stanowi ona „*zintegrowane ramy, które umożliwią Unii Europejskiej i państwom członkowskim określenie potrzeb i dostosowanie ich do dostępnych zasobów poprzez koordynację odpowiednich działań politycznych, zapewniając w ten sposób Regionowi Morza Bałtyckiego możliwość korzystania ze zrównoważonego środowiska i optymalny rozwój gospodarczo-społeczny*”⁷⁴.

„*Wzmacnianie spójności makroregionu za pomocą turystyki*” jest jednym z 17 zagadnień priorytetowych dokumentu. Warto zauważyć, że priorytet ten koordynowany jest przez Land Meklemburgii-Pomorze Przednie.

Strategia podkreśla konieczność „*tworzenia i promowania zrównoważonych i innowacyjnych produktów i usług z zakresu turystyki na szczeblu transgranicznym i transnarodowym.*”

Do ważniejszych działań zaliczono:

- ułatwianie tworzenia sieci kontaktów zainteresowanych stron z sektora turystyki i ich klastrów;

⁷⁴ Dokument roboczy służb Komisji uzupełniający Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Społeczno Ekonomicznego i Komitetu regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego - SEC(2009) 712/2, Bruksela, luty 2013.

- wykorzystanie pełnego potencjału zrównoważonej turystyki w Regionie Morza Bałtyckiego.

W strategii przewidziano 5 działań horyzontalnych obejmujących następujące priorytety:

1. DH „Zaangażowanie” – Wzmocnienie wielopoziomowego sprawowania rządów, w tym angażowanie społeczeństwa obywatelskiego, przedsiębiorstw i środowisk akademickich;
2. DH „Kraje sąsiadujące” – Zacieśnienie współpracy z krajami sąsiadującymi w celu sprostania wspólnym wyzwaniom w Regionie Morza Bałtyckiego;
3. DH „Promowanie” – Zintensyfikowanie wspólnych działań promocyjnych oraz działań służących budowaniu tożsamości regionalnej;
4. DH „Planowanie przestrzenne” – Zachęcenie do stosowania planowania przestrzennego obszarów morskich i lądowych we wszystkich państwach członkowskich położonych nad Morzem Bałtyckim i stworzenie wspólnego podejścia do współpracy transgranicznej;
5. DH „Zrównoważony rozwój i biogospodarka”.

Problematyka turystyczna została wyeksponowana w Działaniu Horyzontalnym „Kraje sąsiadujące”, a dokładniej w Działaniu „Rozwój zrównoważonych obszarów transgranicznych na potrzeby turystyki i rozwoju gospodarczego”. Należy podkreślić, że działanie to dotyczy przede wszystkim granic zewnętrznych Unii Europejskiej.

Na uwagę zasługuje Działanie: „Promowanie programów wymiany młodzieży i studentów oraz współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego”.

W przypadku Szczecina, do realizacji tego celu można wykorzystać członkostwo Miasta w organizacjach międzynarodowych, takich jak np. Związek Miast Bałtyckich i funkcjonującą w jego ramach Komisję ds. Młodzieży; liczne dwustronne umowy o partnerstwie miast, sieci współpracy (w tym sieć uczelni wyższych z Regionu Morza Bałtyckiego - BSRUN) oraz umowy dwustronne między uniwersytetami, a także programy wymiany między izbami handlowymi dla osób młodych (*Junior Chambers of Commerce*).

Poziom krajowy

„Strategia Rozwoju Kraju 2020” (SRK 2020)

SRK 2020 jest główną strategią rozwojową państwa w średnim horyzoncie czasowym. W dokumencie tym turystyka wzmiankowana jest w kontekście potrzeb osób spędzających swój wolny czas poza stałym miejscem zamieszkania.

Wskazuje się na konieczność stwarzania odpowiednich warunków dla rozwoju firm zajmujących czasem wolnym i turystyką (w powiązaniu z sektorem kultury i sektorem kreatywnym). Dotyczy to nie tylko obszarów wyposażonych w walory przyrodnicze, lecz także terenów miejskich, które często oferują zbyt mało możliwości spędzania wolnego czasu w stosunku do istniejącego popytu na tego typu usługi.

Strategia wskazuje na konieczność podjęcia działań w latach 2016 - 2020 polegających na stworzeniu korzystnych warunków dla rozwoju przemysłu czasu wolnego (usługi kulturalne, sport, kinematografia, gry komputerowe i on-line, media, turystyka).

To, co bardzo istotne dla rozwoju miasta Szczecin, przewidywane jest także wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego, m.in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych.

„Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich, w szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo - składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu. Istotny będzie rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych. Ponadto, ważnym czynnikiem rozwoju polskich obszarów morskich będzie turystyka morska.”

SRK 2020 podkreśla, że rozwój miast powinien opierać się na wykorzystywaniu specyfiki terytorialnej i pogłębianiu specjalizacji decydujących o przewadze komparatywnej danego obszaru – w takich dziedzinach jak przemysł, zaawansowane rolnictwo czy usługi, w tym w szczególności turystyka.

Problematyka turystyki zawarta jest również w opisie działań dotyczących wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich – zakłada się rozwój nowych funkcji tych obszarów, wspieranie tworzenia nowych typów miejsc pracy zorientowanych na turystykę, ekologię, działania na rzecz poprawy jakości życia i atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej.

„Kierunki rozwoju turystyki do roku 2015”

Dokument⁷⁵ ten opiera się na wskazaniach zawartych w Komunikacie Komisji z 22 marca 2006 r. zatytułowanym „Odnowiona polityka turystyczna UE: Ku silniejszemu partnerstwu na rzecz turystyki europejskiej”, w których podkreślono, że „Europa musi się skoncentrować na podnoszeniu swojej konkurencyjności. Większa konkurencyjność przemysłu turystycznego oraz zrównoważenie w zakresie miejsc i celów podróży (destynacji) również przyczyniłoby się do sukcesu odnowionej Strategii Lizbońskiej, zadowolenia turystów oraz zabezpieczenia pozycji Europy, jako celu nr 1 podróży turystycznych na świecie.”

Istotne są wskazania dotyczące związków turystyki ze środowiskiem oraz problematyką rozwoju zrównoważonego. „Rozwój turystyki i produktów turystycznych wysokiej jakości będzie miał zatem wpływ zarówno na obszary chronione w oparciu o tradycyjny system ochronny (rezerwaty, parki narodowe, parki krajobrazowe), ale przede wszystkim może stać się głównym czynnikiem zapewniającym zrównoważony rozwój na obszarach w ramach

⁷⁵ Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku. Dokument rządowy przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2008 r.

Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 (...) Prawidłowa organizacja turystyki w zgodzie z wymogami ochronnymi tych obszarów będzie przyczyniać się do poprawy jakości życia na tych terenach oraz włączy się aktywnie w realizację tych nowoczesnych form ochrony przyrody.”

W ww. dokumencie określone są zadania wpływające na rozwój turystyki leżące w kompetencjach samorządu terytorialnego, z podziałem na wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Oprócz misji rozwoju turystyki, w dokumencie określono następujące cele:

- cele nadrzędne: tworzenie warunków prawnych, instytucjonalnych, finansowych i kadrowych rozwoju turystyki, sprzyjających rozwojowi społeczno - gospodarczemu Polski oraz podniesienie konkurencyjności regionów i kraju, przy jednoczesnym zachowaniu walorów kulturowych i przyrodniczych;
- cele wiodące rozwoju turystyki:
 - wzrost znaczenia ekonomicznego turystyki w rozwoju gospodarczym kraju;
 - wzrost jakości środowiska i życia mieszkańców;
 - współpraca oraz integracja na rzecz turystyki i jej otoczenia w wymiarze społecznym, przestrzennym i ekonomicznym.

W strategii wyspecyfikowano obszary priorytetowe:

- obszar priorytetowy I – produkt turystyczny o wysokiej konkurencyjności;
- obszar priorytetowy II – rozwój zasobów ludzkich na rzecz rozwoju turystyki;
- obszar priorytetowy III – wsparcie marketingowe;
- obszar priorytetowy IV – kształtowanie przestrzeni turystycznej.

„Marketingowa strategia Polski w sektorze turystyki na lata 2012-2020”

Podstawowym celem „Marketingowej strategii Polski w sektorze turystyki na lata 2012-2020” jest wskazanie najważniejszych kierunków i form działania, które winny być podejmowane w dziedzinie turystyki w Polsce. Zakłada się, że efektem tych działań winna być poprawa międzynarodowej rozpoznawalności Polski jako kraju atrakcyjnego i gościnnego dla turystów, posiadającego konkurencyjne produkty turystyczne wysokiej jakości.

Strategia jest głównym narzędziem działania Polskiej Organizacji Turystycznej i branży turystycznej, niezbędnym w prowadzeniu spójnej oraz długofalowej polityki promocyjnej Polski w sektorze turystyki do 2020 roku. „Marketingowa strategia Polski ...” stanowi aktualizację dokumentu z 2008 roku, którego horyzont czasowy obejmował lata 2008-2015 i została przyjęta przez radę POT w dniu 5 grudnia 2011 r.

Za cel strategiczny wszystkich działań przyjęto poprawę pozycji konkurencyjnej Polski na rynkach zagranicznych.

Dokument pokazuje światowe trendy w popycie i podaży oraz ich konsekwencje dla przemysłu turystycznego. Zob. Aneks 2.

Generalnie podstawowy trend po stronie popytu turystycznego zawiera się w formule 3 E – *Education, Entertainment, Excitement* (edukacja, rozrywka i emocje). Rozwijać się będą nowe formy turystyki jak np. questing, a także formy zwiedzania miast z wykorzystaniem gier tematycznych, turystyka muzealna, biograficzna, studyjna, kulinarna, kultury ludowej, literacka i filmowa, tanatoturystyka i inne.

Uważa się, że przyszłą motywacją wyboru kierunku wyjazdu będzie formuła:
NIE DOKĄD, ALE DLACZEGO

Strategia odnosi się również do polityki turystycznej UE. W 2010 roku Komisja Europejska określiła podejście UE do rozwoju turystyki, definiując nowe ramy działań mających podnieść konkurencyjność i zwiększyć potencjał rozwojowy UE zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju: „Europa winna pozostać najpopularniejszym kierunkiem turystycznym na świecie (strategia „Europa 2020”).

Działania na rzecz turystyki europejskiej powinny się skoncentrować wokół czterech filarów:

| | |
|--|--|
| 1. stymulowanie konkurencyjności sektora turystycznego w Europie | 2. wspieranie rozwoju zrównoważonej i odpowiedzialnej turystyki wysokiej jakości |
| 3. konsolidacja wizerunku Europy jako zbioru kierunków turystycznych wysokiej jakości, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju | 4. pełne wykorzystanie potencjału różnych obszarów polityki i instrumentów finansowych UE na rzecz rozwoju turystyki |

Źródło: A. Wołoszyk, opracowanie własne na podstawie:
http://europa.eu/legislation_summaries/enterprise/industry/et0004_pl.htm

Strategia marketingowa definiuje dla Polski przyjęcie następującej klasyfikacji grup markowych produktów:

Turystyka w miastach i kulturowa – obejmuje podróże zorganizowane i indywidualne w celu zwiedzania miast, obiektów historycznych i kulturalnych oraz uczestnictwa w imprezach kulturalnych. Formą udziału w podróżach turystycznych o przesłankach kulturowych jest turystyka religijna i pielgrzymkowa. Formy: zwiedzanie miast o wysokiej koncentracji atrakcji kulturowych (city break), krótkie pobyty grupowe i indywidualne w ramach objazdu, udział w imprezach kulturalnych, sportowych i innych, podróże sentymentalne i etniczne, zwiedzanie obiektów poprzemysłowych, pomilitarnych.

Turystyka biznesowa – przemysł spotkań (MICE⁷⁶) – obejmuje wyjazdy związane z aktywnością zawodową: kongresy, targi i wystawy, spotkania biznesowe, zbiorowe imprezy oraz spotkania motywacyjne. Formy: kongresy, konferencje, seminaria, podróże motywacyjne (*incentive trips*), targi i wystawy, pobyty indywidualne gości biznesowych.

Turystyka rekreacyjna, aktywna i specjalistyczna – realizowana w celu regeneracji sił fizycznych i psychicznych, uwzględnia szeroki zakres rekreacji przy wykorzystaniu walorów środowiska naturalnego (góry, jeziora, rzeki, wybrzeże), a także imprezy turystyki specjalistycznej (kwalifikowanej), uwzględniającej wszystkie rodzaje specjalistycznych zainteresowań. Zaliczane są tu również wyjazdy wypoczynkowe i/lub lecznicze do uzdrowisk, wykorzystujących naturalne warunki lecznicze (tzw. turystyka zdrowotna i SPA).

Turystyka na terenach wiejskich – obejmuje wszelkie formy aktywności turystycznej na terenach wiejskich, w tym pobyty w gospodarstwach rolnych, imprezy folklorystyczne, rzemiosło ludowe, tradycyjne życie w gospodarstwach rolnych (agroturystyka, ekoturystyka, zwiedzanie parków narodowych, rezerwatów).

Turystyka przygraniczna i tranzytowa – obejmująca jednodniową turystykę przygraniczną i krótkie wizyty w celu zrobienia zakupów, wzięcia udziału w imprezach, adresowaną do osób przebywających w 50-km pasie przygranicznym oraz oferty związane z ruchem tranzytowym. **Tę markę pomija się jako strategiczną**, ze względu na czasami wątpliwą jakość produktu.

Analiza potencjału produktów turystycznych województw w Polsce dla województwa zachodniopomorskiego wskazuje się w pierwszej kolejności: żeglarstwo, golf, uzdrowiska, Spa i wellness, pobyty wypoczynkowe nad jeziorami, gastronomia. Kolejno zaś: wydarzenia kulturalne i muzyczne, podróże sentymentalne, turystykę kajakową, itp.

⁷⁶ MICE – skrót z angielskiego: „meetings, incentives, conferences, exhibitions” lub nazwa coraz bardziej rozpowszechniana “przemysł spotkań.

| | miejska i kulturowa | | aktywna, specjalistyczna i wypoczynkowa | | | | | | | | tereny wiejskie | przemysł spotkań | t. tranzytowa przygraniczna | produkty uzupełniające | | |
|-----|-------------------------|-----------------------|---|------------|------|------------|----------------|--------------------------------|-----------------------------------|--|-----------------------|------------------|-----------------------------|------------------------|-------------|--------|
| | wydarzenia kult. i muz. | podróże sentymentalne | kajakowa | żeglarstwo | golf | uzdrowiska | spa i wellness | pobyty wypoczynkowe nad morzem | pobyty wypoczynkowe nad jeziorami | pobyty na obszarach przyrodniczych (parki) | camping i caravanning | agroturystyka | konferencje i kongresy | pobyty jednodniowe | gastroνομia | zakupy |
| WZP | XX | XX | XX | XXX | XXX | XXX | XXX | XXX | XXX | XX | XX | XX | XX | XX | XXX | XX |

Tab. 8. Rodzaje turystyki.

Źródło: Wyciąg zbiorczy na podstawie: „Marketingowej strategii polski w sektorze turystyki na lata 2008-2015”, s. 46.

Jako wizerunkowy produkt priorytetowy Polska traktuje turystykę miejską i kulturową (rozumianą jako „5A” – *Attractions, Amenities, Accommodation, Access, Atmosphere*, czyli atrakcje, usługi, zakwaterowanie, dostępność oraz atmosferę” wraz z produktami przemysłu spotkań.

„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

Istotą SRT 2020⁷⁷ jest wskazanie celów oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020).

Realizacja głównego celu transportowego wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu. Wśród najważniejszych (sześciu) kierunków interwencji, przewidzianych w Strategii wyróżniono „*transport morski i wodny śródlądowy*”.

Kierunek ten ma zostać osiągnięty poprzez zadania wyznaczone w ramach celów szczegółowych:

1. stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej

⁷⁷ Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

- osiągnięcie i utrzymanie określonych w europejskiej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych warunków nawigacyjnych na szlakach wodnych;
- poprawa warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizacja infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym;
- stworzenie nowoczesnej infrastruktury śródlądowych dróg wodnych o stabilnych warunkach dla przewozów lokalnych i regionalnych;
- dostosowanie infrastruktury ustalonych polskich śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych;
- dążenie do stworzenia warunków sprzyjających korzystaniu z ekologicznych rodzajów transportu towarowego na odległości powyżej 300 km;
- wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich;
- rozwój infrastruktury transportowej korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniający lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu.

2. poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym

Model organizacji i zarządzania tym systemem będzie opierał się na ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych oraz wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych.

3. poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów

Kierunki interwencji będą koncentrować się na:

- doskonaleniu standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie;
- ochronie żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi;
- rozwoju Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz poprawie współpracy wszystkich służb uczestniczących w akcjach ratowniczych na morzu;
- zintegrowaniu systemów usług informacyjnych VTS / VTMS i RIS.

4. ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Rozwój transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na:

- różnorodności gałęziowej i komplementarności środków transportu w obrębie systemu połączeń krajowych i międzynarodowych;
- wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko;
- odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy;
- wdrażaniu innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport;

- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego);
- unowocześnianiu taboru wszystkich gałęzi transportu (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.

5. zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Warunkiem koniecznym wpływającym na maksymalizację efektywności środków finansowych jest odpowiedni poziom współzależności pomiędzy wszystkimi instrumentami (budżet państwa, środki pochodzące z UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni, czy pojawiające się nowe instrumenty gwarancji kredytowych).

Środki budżetowe i unijne zostaną przeznaczone w pierwszej kolejności na realizację obecnych planów inwestycyjnych (rewitalizacja i budowa). Inwestycje te będą podejmowane i realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie, uwzględniając m.in. zasadę „użytkownik płaci”.

Wizja strategii zakłada, że *„w drugiej dekadzie XXI wieku poprawi się jakość systemu transportowego w Polsce, co pozwoli na sprawniejsze i bardziej bezpieczne przemieszczanie się ludzi, ułatwiające im dostęp do pracy i usług (m.in. edukacji, ochrony zdrowia i turystyki).”*

Jednym z priorytetowych kierunków jest wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.).

Proponuje się przekazywanie w zarząd i eksploatację określonych śródlądowych dróg wodnych zainteresowanym jednostkom organizacyjnym lub podmiotom gospodarczym drogą stosownych umów. *„Wdrożenie tego rozwiązania wiąże się z potrzebą opracowania zasad i warunków, na podstawie których byłoby możliwe przekazywanie określonych odcinków dróg wodnych zainteresowanym samorządom i podmiotom w zarząd. Taki model funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego na układzie dróg wodnych przyczyni się do odciążenia finansowego budżetu państwa, a jednocześnie zwiększenia roli lokalnych dróg wodnych, zwłaszcza w przewozach turystyczno-wypoczynkowych oraz w obsłudze potrzeb przewozowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wodnych.”*

W przypadku mniejszych polskich portów morskich, priorytetem rozwoju będzie wzmacnianie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia, jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone.

Podkreśla się, że zagrożeniem dla środowiska morskiego Bałtyku są nie tylko zanieczyszczenia pochodzące z lądu, ale również z jednostek pływających, używanych w transporcie i w turystyce morskiej. Poprzez poprawę parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych stworzone zostaną warunki dla skutecznego konkurencyjnego żegluga śródlądowej z innymi gałęziami transportu o obsługę przewozów kontenerowych w zespole portowym Szczecin – Świnoujście.

„Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

Program jest dokumentem o charakterze operacyjno – wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w Strategii Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich, zgodnie z Ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Rozdział 3) oraz Planem uporządkowania strategii rozwoju. Program stanowi również ramy dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach morskich oraz w zakresie dostępu do portów morskich od strony morza i od strony lądu w nowej perspektywie finansowej na lata 2014 – 2020.

Zakres Programu obejmuje cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w tym port w Szczecinie oraz pozostałe porty i przystanie morskie, stanowiące ważne bieguny wzrostu dla ich regionalnego i lokalnego otoczenia.

Z punktu widzenia celu ww. Programu, jakim jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno – gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej. W jego zakres przedmiotowy wchodzi również infrastruktura dostępu do portów morskich od strony morza oraz od strony lądu (rozwój korytarzy lądowych: drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich).

Cele określone w Programie rozwoju są zbieżne z przyjętymi kierunkami priorytetowymi polityki morskiej, wskazanymi w *Założeniach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020* (aktualnie w opracowaniu), i w obszarze rozwoju portów morskich zmierzają do:

- modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej oraz połączeń portów morskich z ich zapleczem i przedpolem;
- kształtowania lądowo-morskich korytarzy transportowych;
- przystosowania i budowy portowych oraz lądowych terminali transportu intermodalnego;
- rozwoju i promocji żegluga morskiej bliskiego zasięgu;
- tworzenia warunków zachęcających partnerów zagranicznych do korzystania z usług polskich portów morskich;
- wykorzystania portów dla poprawy bezpieczeństwa energetycznego kraju;

- rozwoju infrastruktury portowej dla potrzeb turystyki morskiej i nadmorskiej, w tym terminali pasażerskich w portach i przystaniach morskich, marin i przystani żeglarskich, hoteli i kąpielisk.

Poziom regionalny

„Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020”

W diagnozie, przy omawianiu turystyki, wskazano, iż *„atutem województwa jest przede wszystkim mnogość i zróżnicowanie atrakcyjnych akwenów i terenów sąsiadujących z nimi. Jeziora zachodniej części Pojezierza Pomorskiego, delta Odry, Zalew Szczeciński i wody Morza Bałtyckiego, w tym głównie Zatoka Pomorska, tworzą unikalne warunki do uprawiania turystyki, szczególnie sportów wodnych.”*

Zakłada się wzrost zainteresowania turystyka aktywną, co pozwoli dalej rozwijać zachodniopomorskie atuty, czyli m. in. turystykę wodną. Dzięki budowie przystani, marin i portów, zwiększy się zainteresowanie WZP wśród miłośników żeglarstwa i jachtingu z zagranicy.

W strategii wskazano także na problemy, wśród których istotnym jest brak warunków do pełnego wykorzystania drogi wodnej na odcinku Szczecin – Kostrzyń.

W wizji wskazano, iż cechami charakterystycznymi województwa, są głównie silna gospodarka morska oraz silnie rozwinięty sektor usług turystycznych.

Cel strategiczny nr 1 „Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania” zakłada, że *„wszechstronne i zrównoważone wykorzystanie zasobów województwa, będzie realizowane w szczególności poprzez zwiększenie konkurencyjności oferty turystycznej....”*.

Cel strategiczny nr 3 „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu” wymaga *„rozbudowy....multimodalnych sieci transportowych....”*. W analizie SWOT dotyczącej infrastruktury i środowiska, jako słabą stronę wskazano *„zły stan drogi wodnej (toru wodnego) Szczecin- Świnoujście”*.

„Strategia Rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”

Nadrzędnym celem strategii rozwoju sektora transportu WZP do roku 2020 jest *„stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim”*.

W dokumencie podkreślono, że Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC - Route 65) stworzy nowe, dogodne możliwości dla rozwoju handlu i turystyki.

Potencjał gospodarczy województwa nadal wyznacza przemysł i usługi związane z gospodarką morską. Coraz bardziej dynamicznie rozwija się handel, turystyka i pozostałe usługi rynkowe.

Potencjał regionu w zakresie transportu morskiego skupiony jest w dwóch portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Szczecin i Świnoujście oraz w innych portach i przystaniach morskich, takich jak: Police, Kołobrzeg, Darłowo, Nowe Warpno, Trzebież, Stepnica, Mrzeżyno. To właśnie w ośrodkach miejskich tego obszaru, strefie przygranicznej, pasie nadmorskim i w ośrodkach leżących nad morskimi wodami przybrzeżnymi skoncentrowana jest większość potencjału gospodarczego województwa. Są to obszary koncentracji aktywności ekonomicznej WZP, obszary dodatniego salda migracji ludności i obszary względnie szybkiego rozwoju wiodących działów gospodarki, w tym związanych z turystyką morską i nadmorską.

Należy podkreślić, że gminy morskie charakteryzują się znacznie większą otwartością na zewnątrz w skali lokalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej. Znacznie większa jest tu też zdolność do innowacyjności i absorpcji nowych technologii. Gminy pasa nadmorskiego i rejonu Estuarium Odry, stanowią z reguły obszary uzdrowiskowe i ciekawsze tereny turystyczne. Są one aktywnymi uczestnikami różnych form współpracy przygranicznej i transgranicznej.

Ważne znaczenie dla kraju i województwa posiadają drogi krajowe nr 3, 6 i 10, które łączą obecnie nie najlepiej skomunikowaną aglomerację Szczecina z centrum kraju. Drogi te stanowią podstawowe połączenie zespołu portów Szczecin-Świnoujście z siecią dróg krajowych. Odgrywają również ważną rolę w rozwoju turystyki, ułatwiając dostęp do wybrzeża morskiego dla mieszkańców województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko - pomorskiego, pomorskiego oraz dolnośląskiego.

„Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015”

Gospodarka morska jest obszarem bardzo szerokim, na który wpływ wywierają różnorodne czynniki, o zróżnicowanym stopniu oddziaływania. Od 2006 roku w żadnym sektorze gospodarki Polski nie nastąpiły tak duże zmiany⁷⁸.

„Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015” uwzględnia uwarunkowania rozwoju gospodarki morskiej WZP, wskazując kluczowe obszary rozwojowe; identyfikuje również cele i zadania strategiczne w sektorze turystyki morskiej i śródlądowej. Obok ogólnej charakterystyki sektora, strategia szeroko uwzględnia zagadnienia dotyczące turystyki wodnej.

Strategia wskazuje na bogactwo województwa, którym jest dostęp do wód powierzchniowych, które łącznie z morskimi wodami wewnętrznymi zajmują 5,7 % obszaru WZP⁷⁹, co stanowi 15,7% powierzchni wód kraju. Brak odpowiedniej infrastruktury, zanieczyszczenie wód jezior powodują, że w zbyt małym stopniu służą one rozwojowi rekreacji w regionie. Bliskość Bałtyku i Dolina Dolnej Odry stwarza warunki

⁷⁸ W 2010 r. zaktualizowano „Strategię rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego”.

⁷⁹ Średnia Krajowa wynosi 2,6%.

do wygenerowania oferty związanej z uprawianiem sportów wodnych i różnych form turystyki aktywnej. Dodatkowo, konieczna jest poprawa stanu i rozbudowa infrastruktury wodnej oraz oznakowania szlaków i pogłębienia, a następnie ciągłego utrzymywania parametrów torów wodnych.

Strategia zauważa również rosnące zainteresowanie żeglarstwem morsko - zatokowym, a także silny ruch tranzytowy jachtów motorowych, żaglowych oraz cruiserów rzecznych na drodze Berlin-Szczecin-Bałtyk (po otwarciu granicy w 2007 roku). Posiada ono korzystne warunki w postaci sieci dopływów do Odry, jezior oraz dostępu do Bałtyku, co wg autorów strategii „*predestynuje ten region do rozwoju tego typu turystyki jako produktu markowego*”. Niezbędne są stacje, przystanie wodne, wypożyczalnie sprzętu wodnego, ośrodki szkoleniowe i treningowe. Konieczne jest również umożliwienie żeglarzom swobodnego przemieszczania się po wodach regionu.

Cele kierunkowe wskazane dla rozwoju turystyki morskiej i śródlądowej:

1. rozwój i promocja szlaków żeglarskich na obszarze transgranicznym, ze szczególnym uwzględnieniem Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego,
2. poprawa jakości usług turystycznych,
3. promocja wizerunku WZP, jako obszaru turystyki morskiej i śródlądowej,
4. edukacja ekologiczna i promocja ekoturystyki,
5. stworzenie warunków do przyjmowania dużych statków pasażerskich i żaglowców w Szczecinie,
6. odbudowa białej floty i rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej.

Do najważniejszych zadań strategicznych zaliczono m.in.:

1. rozwój Szlaku Berlin-Szczecin-Bałtyk,
2. modernizację marin, budowę nowych o standardzie europejskim,
3. zbudowanie jachtowego portu tranzytowego na rzece Odrze pomiędzy Wyspą Grodzką a Łasztownią jako strategicznego jachtowego portu Szczecina na szlaku wodnym,
4. promocję zachodniopomorskiej turystyki z wykorzystaniem polsko-niemieckiej platformy informacji turystycznej,
5. budowę centrów informacji turystycznej, wydawanie przewodników turystycznych w językach obcych,
6. modernizację infrastruktury portowej do obsługi dużych pasażerskich statków morskich i rzecznych oraz żaglowców,
7. realizację inwestycji priorytetowych.

„Priorytety rozwoju polskiej części Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina”

Priorytety rozwoju polskiej części TRMS są rezultatem działań podjętych w wyniku porozumienia w sprawie wspólnych prac nad „*Koncepcją rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina – część polska*”, zawartego w dniu 28 kwietnia 2010 r. pomiędzy: Województwem Zachodniopomorskim, SSOM, Gminą Miastem Szczecin, Gminą Miastem Świnoujście i Stowarzyszeniem Gmin Polskich Euroregionu Pomerania.

Przyjęty dokument⁸⁰ stanowi podstawę podjęcia dalszych prac, wspólnie z partnerami niemieckimi, obejmującymi cały obszar polsko-niemiecki TRMS.

W sektorze turystyki dokument wyznaczył następujące priorytety:

1. budowa marki turystycznej regionu,
2. budowa i modernizacja portów, przystani oraz miejskich nabrzeży wchodzących w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego i innych oraz wdrożenie działań o charakterze organizacyjnym i promocyjnym,
3. organizacja cyklicznych imprez kulturalno-rozrywkowych o charakterze wizerunkowym,
4. utworzenie transgranicznego klastra turystycznego,
5. poprawa pozycji Szczecina na rynku rejsów morskich i śródlądowych statków pasażerskich,
6. wykształcenie centrów obsługi ruchu turystyki wodnej w Szczecinie, Świnoujściu, Stepnicy, Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Trzebieży i Nowym Warpnie,
7. rozwój infrastruktury służącej wydłużeniu sezonu turystycznego,
8. udostępnienie Międzyodrza dla osób uprawiających turystykę kajakową (oznaczenie szlaku, miejsca biwakowe, udroźnienie wybranych kanałów i starorzeczy),
9. kreowanie regionalnych produktów turystycznych,
10. poprawa współpracy, w tym transgranicznej, w zakresie przygotowania i promowania produktów turystycznych, wdrażania wspólnych standardów i zasad współdziałania podmiotów gospodarczych,
11. rozbudowa międzynarodowego rowerowego szlaku nadbałtyckiego R10 (Trasa Hanzeatycka),
12. stworzenie Pętli Międzyodrzańskiej z przyłączeniem do drogi rowerowej Odra – Nysa na terenie Niemiec (Oder – Neisse – Radeweg),
13. poprawienie standardów i usieciowienia spójności oznaczeń ścieżek i dróg rowerowych,
14. rozbudowa szlaku rowerowego i infrastruktury turystycznej wokół Zalewu Szczecińskiego,
15. rozwój funkcji uzdrowiskowej, w tym reaktywacja uzdrowiska w Trzciesku – Zdroju,
16. poprawa atrakcyjności i wizerunku miast poprzez systematyczną renowację ich zabudowy historycznej,

⁸⁰ Dokument opracowany przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

17. uwzględnienie funkcji turystycznych w procesie rewitalizacji Łasztowni i wysp Śródnodrza, np. budowa reprezentacyjnej przystani jachtowej, ścieżek rowerowych, przestrzeni rekreacyjnych,
18. budowa w Szczecinie centrum kongresowego,
19. udostępnianie na potrzeby mieszkańców i turystów obiektów infrastruktury miejskiej Szczecina, w tym ciągów podziemnych tuneli oraz zagospodarowanych terenów postoczniovych i poportowych.

Euroregion Pomerania

„Transgraniczna koncepcja rozwoju i działania Euroregionu POMERANIA na lata 2014-2020”

Koncepcja wyznacza priorytety i konkretne działania służące realizacji wzmacniających się wzajemnie priorytetów Strategii „Europa 2020” takich jak wzrost inteligentny, wzrost zrównoważony, wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu.

Dokument zawiera cztery priorytety tematyczne:

1. wsparcie badań, rozwoju technologicznego i innowacji;
2. wzmocnienie i poprawa dostępności regionalnych centrów gospodarczych i turystycznych;
3. poprawa i zapewnienie świadczenia usług publicznych z uwzględnieniem przemian demograficznych;
4. wsparcie na rzecz wzrostu zatrudniania/podnoszenia kwalifikacji, wsparcie administracji publicznej, kultury, sportu, spraw społecznych, społeczeństwa obywatelskiego i nauki przez całe życie.

Warte przytoczenia są główne obszary tematyczne zakładanej współpracy transgranicznej w Euroregionie Pomerania na lata 2014 - 2020:

1. Wspieranie badań rozwoju technologicznego i innowacji

1. transgraniczna kooperacja uniwersytetów i szkół wyższych, wspieranie sieci;
2. wspieranie transferu wiedzy i technologii, wspieranie małych i średnich przedsiębiorstw;
3. wspieranie inteligentnych rozwiązań skutecznego wytwarzania i wykorzystywania energii oraz zmniejszenia emisji dwutlenku węgla;
4. lepsze parametry i poprawa dostępności regionalnych centrów gospodarczych i turystycznych;
5. wspieranie dalszych połączeń zewnętrznych i dostępności wewnętrznej;
6. wspieranie rozwoju i wykorzystanie transgranicznej drogowej i kolejowej komunikacji publicznej;

7. rozbudowa i uzupełnienie infrastruktury w lokalizacjach turystycznych oraz ich regionalne i transgraniczne usieciwienie;
8. rozbudowa i usieciwienie dróg wodnych, na których znajduje się infrastruktura turystyczna.
9. poprawa i zapewnienie usług publicznych przy uwzględnieniu przemian demograficznych;
10. koncepcje strategiczne i modele trwałego zapewnienia usług publicznych;
11. zabezpieczenie opieki medycznej na obszarach wiejskich;
12. koncepcje alternatywnych strategii dostosowawczych dotyczących usług publicznych.

II. Wsparcie w zakresie zatrudnienia, edukacji/podnoszenia kwalifikacji, administracji publicznej, kultury, sportu, spraw społecznych, społeczeństwa obywatelskiego i ustawicznego nauczania

1. działania na rzecz merytorycznego ukształtowania i wdrożenia zadań w zakresie edukacji i podnoszenia kwalifikacji;
2. zapewnienie specjalistów i wspieranie transgranicznego rynku pracy;
3. wspieranie zaangażowania obywatelskiego;
4. działania na rzecz transgranicznej ochrony przyrody i środowiska;
5. usieciwienie współpracy samorządowej oraz transgranicznej wymiany kulturalnej i sportowej, wspieranie działań zrzeszeń, stowarzyszeń i organizacji pozarządowych;
6. wspieranie współpracy transgranicznej w zakresie bezpieczeństwa wewnętrznego i prewencji.

Poziom metropolitalny

„Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007 – 2020”

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.⁸¹ jest podmiotem zarządzającym dwoma portami o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki narodowej, tj.: portem w Szczecinie i portem w Świnoujściu. Wizja rozwoju portów brzmi: „Szczecin i Świnoujście wiodącymi portami na południowym Bałtyku”, zaś Misją portów jest „dostosowanie portów w Szczecinie i Świnoujściu do wymagań nowoczesnych systemów transportowych w obrocie portowo-morskim i wymagań rynku”.

Cele strategiczne wskazane w Strategii obejmują:

1. optymalne wykorzystanie posiadanych gruntów i infrastruktury portowej oraz pozyskiwanie nowych terenów na cele portowe,

⁸¹ Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. powstał na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich z 29 grudnia 1996 r.

2. wzrost udziału portów w Szczecinie i Świnoujściu w obsłudze ładunków krajowych i tranzytowych w obrocie morskim,
3. zwiększenie ilości regularnych połączeń żeglugowych,
4. rozwój funkcji przemysłu przyportowego,
5. rozwój morsko - lądowych przewozów intermodalnych,
6. rozwijanie współpracy z gminami Szczecin i Świnoujście i samorządem regionalnym w celu aktywizacji gospodarczej regionu zachodniopomorskiego,
7. rozwój turystyki morskiej,
8. poprawę bezpieczeństwa obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu,
9. respektowanie zasad zrównoważonego rozwoju w działalności portowej,
10. doskonalenie roli portów jako platformy logistycznej.
11. podniesienie konkurencyjności portów poprzez poprawę dostępu od strony przedpola umożliwiającego obsługę statków o wielkości Balt-max oraz poprawę dostępu od strony zaplecza.

Jako kluczowe dla dalszego rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu wskazano:

- pogłębienie toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości 14,5 m w I etapie i docelowe do głębokości 16,7 m,
- pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m na całej długości,
- budowę portu zewnętrznego w Świnoujściu z nabrzeżami o głębokości technicznej 16,7 m,
- zakończenie budowy drogi ekspresowej S3 Świnoujście – Lubawka,
- modernizację linii kolejowych tj. E-59 i CE-59,
- modernizację Odrzańskiego Systemu Wodnego, wraz z likwidacją barier utrudniających rozwój żeglugi śródlądowej.

„Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych”

Strategia⁸² jest dokumentem wskazującym najważniejsze kierunki rozwoju obszaru SOM i wspierającym działania poszczególnych samorządów w rozwiązywaniu ponadlokalnych problemów. Podstawą zintegrowanego rozwoju SOM będą 4 cele strategiczne:

1. Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM;
2. Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni;
3. Wzmacnianie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM;
4. Podnoszenie jakości życia mieszkańców SOM poprzez rozwój i poprawę dostępu do usług publicznych.

W ramach celu operacyjnego III.4 „Rozwój gospodarki opartej na specjalizacjach regionalnych”, jako jedną z takich specjalizacji wymienia się usługi turystyczne.

⁸² Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych, SSOM, Szczecin 2014.

Podkreśla się, że „rozwój różnorodnych form turystycznych powinien w większym stopniu zostać oparty na potencjale akwenów morskich i śródlądowych, z równoczesnym rozwojem funkcji turystycznych w portach morskich i przystaniach rybackich. Działania w tym zakresie powinny zostać ukierunkowane na zagospodarowanie nadmorskich szlaków i akwenów śródlądowych, rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż nabrzeży w miastach leżących nad wodą i zapewnienie publicznego dostępu do brzegów rzek i jezior. Działania winny zostać rozszerzone o udostępnienie dla ruchu turystycznego Międzyodrza, przy zachowaniu istniejącego reżimu ochronnego. Element wody powinien stać się wiodącym wyznacznikiem oferty promującej turystykę w SOM, co wzmocni markę promocyjną Szczecina - Floating Garden.

Z kolei w ramach celu operacyjnego IV.4 „Poprawa warunków uczestnictwa mieszkańców w sporcie i rekreacji” wymienia się konieczność rozwoju sportów wodnych, w tym żeglarstwa, kajakarstwa, wioślarstwa, windsurfingu, kitesurfingu.

| Cele Strategiczne SOM | | | |
|---|--|---|--|
| I. | II. | III. | IV. |
| Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM | Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni | Wzmacnianie innowacyjności i konkurencyjności gospodarki SOM | Podnoszenie jakości życia mieszkańców SOM poprzez rozwój i poprawę dostępu do usług publicznych |
| Cele Operacyjne | | | |
| I.1 | II.1 | III.1 | IV.1 |
| Polepszenie zewnętrznej dostępności transportowej SOM | Odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich i wiejskich | Tworzenie warunków do wzrostu aktywności gospodarczej na terenie SOM | Poprawa szans edukacyjnych mieszkańców SOM |
| I.2 | II.2 | III.2 | IV.2 |
| Poprawa spójności wewnętrznej SOM poprzez wzmocnienie powiązań transportowych | Budowa zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego | Rozwój potencjału naukowo-badawczego i transferu wiedzy do gospodarki | Pełniejsze wykorzystanie kultury dla wzmocnienia kapitałów rozwojowych SOM |
| I.3 | II.3 | III.3 | IV.3 |
| Poprawa bezpieczeństwa i efektywności energetycznej oraz dostępności do sieci teleinformatycznych | Kształtowanie ładu przestrzennego | Dostosowanie systemów kształcenia do potrzeb rynku pracy | Poprawa stanu zdrowotnego mieszkańców poprzez promocję zdrowia oraz dostosowanie ilości i struktury usług zdrowotnych do profilu sanitarno-epidemiologicznego SOM oraz trendów demograficznych |
| I.4 | II.4 | III.4 | IV.4 |
| Zwiększenie ochrony środowiska przyrodniczego poprzez działania w sferze komunalnej | Wzmacnianie aktywności społecznej i gospodarczej mieszkańców | Rozwój gospodarki opartej na specjalizacjach regionalnych | Poprawa warunków uczestnictwa mieszkańców w sporcie i rekreacji |

Tab. 9. Struktura celów rozwoju SOM

Źródło: SSOM, 2014.

Wnioski wynikające z analizy dokumentów strategicznych

Działania Szczecina w zakresie możliwości wykorzystania potencjału jego akwenów wodnych i terenów nad nimi położonych dla potrzeb turystyki winny wpisywać się w koncepcję rozwoju zrównoważonego z naciskiem na podniesienie jakości życia mieszkańców.

Oznacza to umiejętne, innowacyjne wykorzystanie zasobów w sposób zrównoważony poprzez maksymalne włączenie w działania mieszkańców, którzy na skutek przedsięwzięć edukacyjnych posiadają nowe umiejętności, i dla których powstaną nowe miejsca pracy. W efekcie nastąpić ma poprawa jakości oferty turystycznej, a kompetencje branży turystycznej mają wzrosnąć. Skutkiem działań innowacyjnych ma być dalsze różnicowanie oferty turystycznej, także zmierzające do wydłużenia sezonu turystycznego.

Podstawą takiej koncepcji jest umiejętne (innowacyjne), wykorzystanie funkcjonujących obok siebie konkurencyjnych rynków. Narzuca się konieczność stwarzania odpowiednich warunków dla rozwoju firm zajmujących się organizowaniem czasu wolnego i turystyką.

Tworząc innowacyjne produkty turystyczne należy szczególną uwagę zwrócić na możliwości tkwiące w dziedzictwie kulturowym, przemysłowym, samej kulturze, rzemiośle, twórczości oraz tak bliskich Szczecinowi: chronionych obiektach przyrodniczych, turystyce wypoczynkowej, zdrowotnej, edukacyjnej, historycznej, sportowej, wodnej, morskiej i podwodnej.

Miasto powinno włączyć się w prace dotyczące wdrażania unijnej strategii na rzecz zrównoważonej turystyki nadmorskiej i morskiej⁸³. Zalecana jest integracja produktów i ofert turystycznych regionu. Koniecznym jest poprawa jakości badań statystycznych w turystyce, dokładniejszy monitoring efektów i potrzeb branży, także w zakresie kadr zawodowych. Niezbędny jest rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych. Z analizy dokumentów wynika, że ważnym czynnikiem rozwoju obszarów morskich będzie turystyka.

Konieczna jest poprawa warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizacja infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym.

Należy rozważyć zasady i warunki postulowanego w dokumentach przekazywania określonych odcinków dróg wodnych zainteresowanym samorządom i podmiotom w zarząd. Należy oczekiwać, że zwiększy to rolę lokalnych dróg wodnych, zwłaszcza w przewozach turystyczno-wypoczynkowych oraz w obsłudze potrzeb przewozowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wodnych. Poprawa parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych pozwoli na skuteczne konkutowanie żeglugi śródlądowej z innymi gałęziami transportu o obsługę przewozów kontenerowych w zespole portowym Szczecin – Świnoujście. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy -

⁸³ Komisja Europejska przedstawiła nową strategię na rzecz turystyki nadmorskiej morskiej w 2014 r.

Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej⁸⁴ stworzy nowe dogodne możliwości dla rozwoju przedsiębiorczości i turystyki.

5. Określenie obszarów priorytetowych

Rozwój turystyki wodnej na obszarze Estuarium Odry odbywać się musi równocześnie w kilku obszarach. Muszą one obejmować zarówno tzw. twarde projekty inwestycyjne, jak i kształtowanie odpowiedniej świadomości społeczeństwa oraz rozwój kadr niezbędnych dla realizacji założonych celów, koordynację działań marketingowych itd.

Rozwój markowych produktów turystycznych

Głównym celem jest rozwój konkurencyjnych produktów turystycznych podnoszących atrakcyjność miasta Szczecin i całego obszaru, polegający na:

- utworzeniu nowych ofert turystycznych,
- łączeniu istniejących ofert turystyki kwalifikowanej,
- budowie silnej marki turystycznej Szczecina,
- stałym podnoszeniu jakości usług turystycznych,
- tworzeniu atrakcyjnych pakietów turystycznych dopasowanych do potrzeb zdefiniowanych odbiorców,
- wspieraniu prywatnych inicjatyw oraz inicjatyw klastrowych stanowiących o atrakcyjności destynacji.

Rozwój zasobów ludzkich

Rozwój zasobów ludzkich obejmuje:

- przygotowanie społecznych podstaw do rozwoju turystyki wodnej w Szczecinie, w tym kształtowanie świadomych postaw społeczności lokalnej, przygotowanie kadr dla turystyki, wspieranie związków partnerstwa publiczno-prywatnego,
- przygotowanie społeczności lokalnej do pełnienia roli gospodarza i promotora miasta jako miejsca realizacji oferty turystyki wodnej,
- tworzenie warunków do podejmowania współpracy w ramach PPP w obszarze turystyki wodnej i innych rodzajów turystyki ją wspierających,
- wykorzystanie doświadczenia osób w wieku poprodukcyjnym,
- kształcenie wysoko kwalifikowanych kadr do obsługi ruchu turystycznego w Szczecinie i na obszarze objętym Programem.

Kształtowanie przestrzeni turystycznej

Kształtowanie przestrzeni turystycznej obejmuje:

⁸⁴ Powołany do życia 12.12.2013 r. Wcześniej Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC.

- kształtowanie przestrzeni miasta /obszaru Estuarium Odry do pełnienia funkcji turystycznych oraz rozwój niezbędnej infrastruktury turystycznej w obszarze transgranicznym,
- zwiększenie dostępności turystycznej miasta przez rozwój systemu komunikacji i stworzenie podstaw do funkcjonowania komunikacji wodnej,
- tworzenie warunków do rozwoju przestrzeni turystycznej miasta Szczecina z uwzględnieniem /przez wykorzystanie obiektów Szczecina/ potrzeb zaprojektowanych produktów turystycznych.

Budowa systemów rozwijających turystykę

Budowa systemów rozwijających turystykę obejmuje:

- system wspierania aktywności proturystycznej – turystów i przedsiębiorców,
- system informacji turystycznej (w wersjach językowych),
- system badań i monitorowania ruchu turystycznego i ich analizy,
- system doradztwa turystycznego.

Wzmocnienie pozycji gminy na rynku turystycznym

Wzmocnienie pozycji Szczecina na rynku turystycznym obejmuje:

- stworzenie mocnego wizerunku miasta / obszaru Estuarium Odry (np. wykorzystanie dotychczasowych osiągnięć marki *Floating Garden*),
- działania marketingowe, prowadzenie akcji tj. np. cykliczny program telewizyjny, serial telewizyjny wykorzystujący walory i atrakcje turystyczne Szczecina / obszaru Estuarium Odry,
- kreowanie wizerunku miasta Szczecina, jako morskiej (bałtyckiej) destynacji turystycznej,
- cykliczny udział w międzynarodowych targach i giełdach turystycznych, takich jak: *Cruise Shipping Miami & Seatrade Cruise Shipping Convention*, czy *SeaTrade Europe w Hamburgu*,
- organizację cyklicznych imprez o charakterze morskim, jak zloty żaglowców, kiermasze marynistyczne, festiwale piosenki morskie, regaty morskiej itd.

Partnerstwo na rzecz rozwoju turystyki

Partnerstwo na rzecz rozwoju turystyki obejmuje:

- współpracę instytucji państwowych, samorządów lokalnych, samorządów gospodarczych, przedsiębiorców, uczelni wyższych i innych zainteresowanych podmiotów,
- działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa osób korzystających z turystyki wodnej oraz ich mienia,
- określenie instytucji wiodącej – pełniącej funkcję lidera.

Pozyskiwanie turystów z nowych rynków docelowych

Pozyskiwanie turystów z nowych rynków docelowych obejmuje:

- prowadzenie cyklicznych badań i analiz rynkowych dotyczących popytu turystycznego, nowych trendów w turystyce a także preferencji i oczekiwań potencjalnych odbiorców,
- rozszerzenie, we współpracy z Polską Organizacją Turystyczną działań promocyjnych miasta na perspektywiczne rynki turystyczne w tym rynek azjatycki⁸⁵,
- tworzenie pakietów dedykowanych określonym segmentom turystyki wodnej dostosowanych do potrzeb odbiorców,
- wprowadzenie zaawansowanych technologii internetowych, łączących skład pakietu z jego sprzedażą.

Określenie priorytetowych usług

Priorytetowymi usługami będą:

- usługi organizatorskie w zakresie przygotowywania specjalistycznych ofert turystycznych, uwzględniających wodny (w tym również morski) charakter miasta, jego wydarzenia marynistyczne, festiwale, kiermasze, wystawy, jubileusze morskie, zloty żaglowców, regaty itd.,
- usługi obsługi turystów wodniaków – podniesienie standardu istniejących marin/przystani,
- tworzenie sieci przystani poprzez budowę nowych wraz z odpowiednim zapleczem,
- przygotowanie projektu zagospodarowania nabrzeża w celu przygotowania do obsługi pasażerów statków wycieczkowych poprzez współpracę samorządów lokalnych i regionalnych, zarządu portu morskiego, oraz inwestorów prywatnych,
- pozyskanie finansowania na realizację inwestycji w zakresie budowy terminala dedykowanego obsłudze morskich statków wycieczkowych - z funduszy europejskich, z EBOR lub EBI oraz innych instrumentów finansowych,
- przygotowanie, we współpracy z administracją samorządową projektów związanych ze środowiskiem morskim, zrównoważonym rozwojem turystyki oraz rozbudową infrastruktury w obszarach nadmorskich w RMB.

6. Partnerstwo - identyfikacja interesariuszy

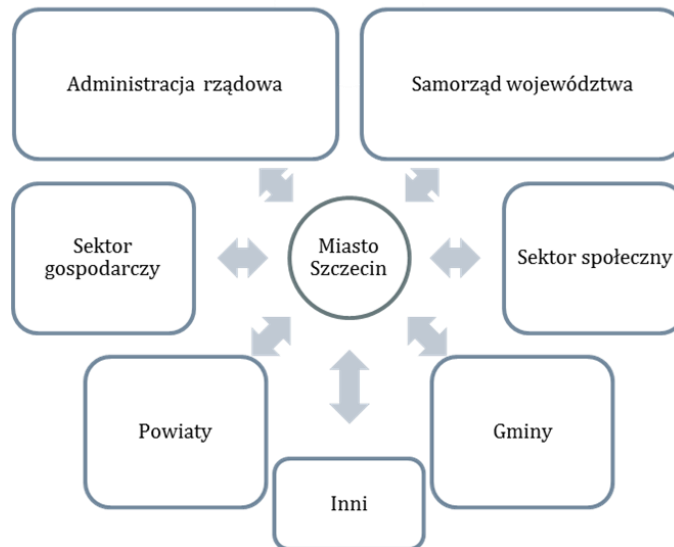
Zakłada się, że *"interesariuszami są wszelkie osoby oraz podmioty aktywnie zaangażowane w realizację przedsięwzięcia oraz korzystające z efektów jego realizacji, a także wszelkie osoby i organizacje, których interesy mogą być dotknięte przez jego realizację, jak i efekty jego realizacji"*.

Interesariusze w Estuarium Odry reprezentują dwie grupy:

⁸⁵ Wg POT rynek azjatycki jest najbardziej rozwojowy. POT zamierza prowadzić działania promocyjne na tym rynku.

- interesariuszy wewnętrznych, czyli osoby instytucje i jednostki organizacyjne bezpośrednio związane z Miastem,
- interesariuszy zewnętrznych, czyli pozostałe podmioty.

Model współpracy interesariuszy miasta Szczecin w zakresie realizacji Programu przedstawia Rys. 9.



Rysunek 9. Model współpracy interesariuszy miasta Szczecina w zakresie realizacji Programu

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne.

W oparciu o zaprezentowany model wskazano kluczowe grupy interesariuszy. Szczecin jest miastem na prawach powiatu, dlatego partnerami miasta będą zarówno gminy, jak i powiaty analizowanego obszaru recepcji turystycznej. Współpraca pomiędzy gminami⁸⁶ jest dzisiaj jednym z najważniejszych czynników sprawczych jeśli chodzi o efektywność i realizację podstawowych celów rozwoju. Szczególnie ważna jest ta współpraca na obszarze metropolitalnym i obszarze samej aglomeracji szczecińskiej. Dobry system współpracy tworzy kanały przepływu informacji oraz podejmowania decyzji podmiotów i obszarów, ale mających skutki w skali całego obszaru metropolitalnego lub/i aglomeracji.

Miasta i gminy

Kluczowymi interesariuszami miasta Szczecin są miasta i gminy zlokalizowane w części morskiej Estuarium Odry: Police, Nowe Warpno, Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Kamień Pomorski, Stepnica i Goleniów. Z kolei, interesariuszami z komponentu śródlądowego (w tym z Międzyodrza) są: Widuchowa, Gryfino i Kołbaskowo (Rys. 10).

⁸⁶ Więcej w: red. Z. Ziobrowski, W. Jarczewski, K. Kafka, „Modele zarządzania gospodarką przestrzenną w obszarach metropolitalnych i aglomeracjach”, IRM, Kraków 2012, ss.7-8.



Rysunek 10. Gminy komponentu „Estuarium Odry”.

Źródło: T. Studzienicki, opracowanie własne na podstawie:

http://www.ikzm-oder.de/infosystem/daten_und_fakten/01/P_02_Gemeindekarte_WP.pdf.

Interesariuszami ponadto są JST należące do Stowarzyszenia SOM (Tab. 10).

Tabela 10. Gminy i powiaty – strategiczni interesariusze Szczecina.

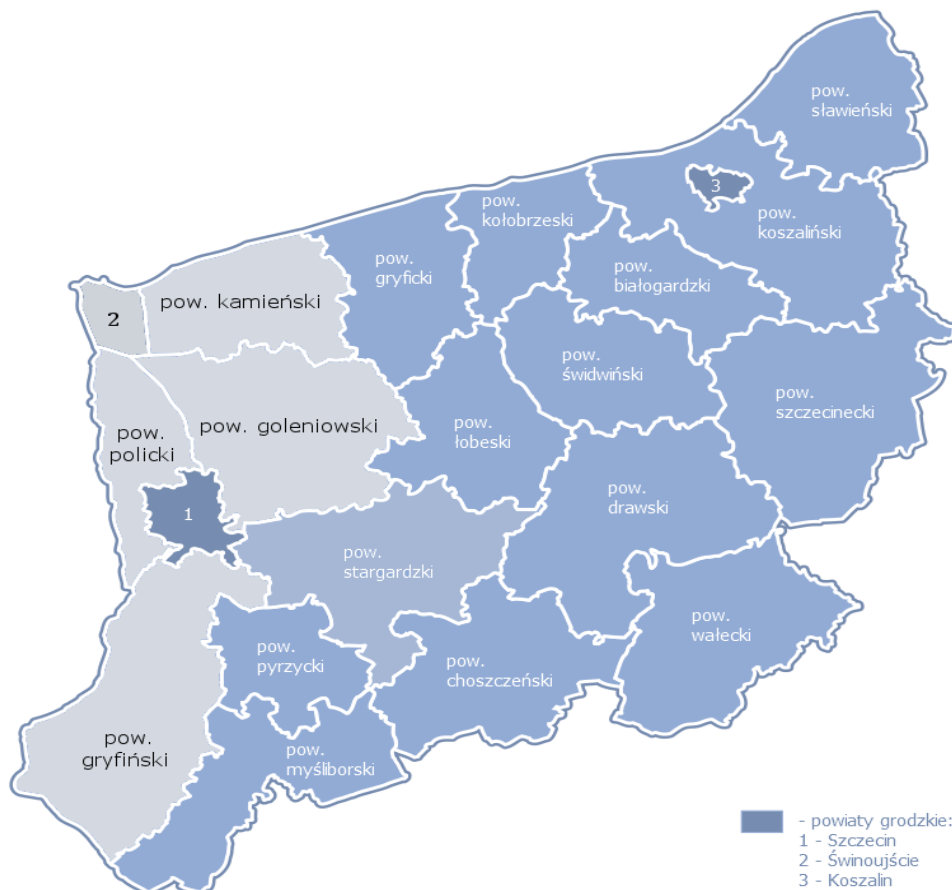
| L.p. | Powiat | Gmina | Estuarium | SSOM |
|------|--------------------|-----------------------------------|-----------|------|
| 1. | Szczecin | Szczecin | + | + |
| 2. | Świnoujście | Świnoujście | + | + |
| 3. | Powiat Stargardzki | | - | - |
| | | Stargard Szczeciński (m) | - | + |
| | | Stargard Szczeciński (g) | - | + |
| | | Kobyłanka | - | + |
| 4. | Powiat Gryfiński | | + | - |
| | | Gryfino | + | + |
| | | Widuchowa | + | - |
| | | Stare Czarnowo | - | + |
| 5. | Powiat Kamieński | | + | - |
| | | Kamień Pomorski | + | - |
| | | Wolin | + | - |
| | | Międzyzdroje, Dziwnów | + | - |
| 6. | Powiat Policki | | + | + |
| | | Police | + | + |
| | | Kołbaskowo | + | + |
| | | Dobra Szczecińska, Nowe Warpno | - | + |
| 7. | Powiat Goleniowski | | + | - |
| 8. | | Goleniów | + | + |
| | | Stepnica | + | + |

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne.

Powiaty

W oparciu o wymienione powyżej JST następujące powiaty uznaje się za interesariuszy Szczecina: policki, kamieński, goleniowski, gryfiński. Istotne znaczenie odgrywa fakt, że obszar „Estuarium Odry”, w kontekście Klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych NUTS⁸⁷ pokrywa się z podregionem miasta Szczecin (PL 424) i podregionem szczecińskim (PL 425). Oznacza to, że cały podregion szczeciński staje się interesariuszem miasta. Do podregionu tego wchodzi również powiat grodzki Świnoujście. Szczególnym interesariuszem jest powiat stargardzki - nie należy do Estuarium, ale sąsiaduje z miastem Szczecin.

⁸⁷ Rozporządzenia Komisji (UE) nr 31/2011 z dnia 17 stycznia 2011 r., Dz. Urz. UE L 13 z 18.01.2011 r.



Rysunek 11. Powiaty „Estuarium Odry”.

Źródło: T. Studzieniecki, opracowanie własne na podstawie:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c7/Woj_zachodniopomorskie_adm.svg.

Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego

Analizowany obszar recepcji turystycznej po polskiej stronie znajduje się w całości na terenie województwa zachodniopomorskiego. Samorząd województwa staje się zatem kluczowym interesariuszem Miasta. Wśród jednostek organizacyjnych Urzędu Marszałkowskiego WZP objętych ścisłą współpracą powinny znaleźć się:

- Wydział Turystyki, Gospodarki i Promocji, w tym Biuro Turystyki;
- Wydział Zarządzania Strategicznego, w tym Biuro Programowania Rozwoju.

Stowarzyszenia Samorządu Terytorialnego⁸⁸

Gmina Miasto Szczecin należy do 8 krajowych organizacji. Wśród nich, ważnymi interesariuszami są:

- Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) - organizacja bazująca na współpracy samorządów i koordynująca prace zmierzające do stworzenia silnego ośrodka metropolitalnego (Rys. 12).



Rysunek 12. Członkowie SSOM.

Źródło: Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego., www.som.szczecin.pl.

- Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania. Stowarzyszenie skupiające 98 członków, którego celem jest "podejmowanie inicjatyw, promowanie oraz aktywne popieranie wszelkich działań mających na celu rozwój przedsiębiorczości samorządów w oparciu o środki pomocowe Unii Europejskiej oraz innych krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych"⁸⁹.
- Związek Miast Polskich. Działalność związku opiera się na pracach w tematycznych komisjach: finansów, kultury, bezpieczeństwa i porządku publicznego, gospodarki komunalnej, integracji europejskiej, polityki mieszkaniowej i przestrzennej, polityki

⁸⁸ Raport o stanie Miasta 2012-2013, Szczecin 2014.

⁸⁹ <http://pomerania.org.pl/site/czlonkowie/32>.

społecznej, promocji i ochrony zdrowia, edukacji, kultury fizycznej, polityki gospodarczej i promocji miasta, ochrony środowiska, komisji ustrojowej, turystyki oraz powiatowej.

- Związek Miast i Gmin Morskich. Stowarzyszenie zrzesza samorządy polskich miast i gmin nadbałtyckich w celu koordynacji gospodarczego i kulturowego rozwoju regionu. Organizacja kontynuuje działalność Związku Gospodarczego Miast Morskich, założonego w roku 1946 przez Eugeniusza Kwiatkowskiego. Związek wspiera samorządy gminne w kontaktach z administracją państwową, prezentuje potrzeby gmin wobec ustawodawczych organów państwa, inicjuje krajowe i międzynarodowe projekty finansowane ze źródeł zewnętrznych oraz pilotuje ich realizację. Działania są prowadzone na zasadach ekorozwoju, z poszanowaniem praw samorządów terytorialnych.
- Stowarzyszenie na Rzecz Gmin Miast Nadodrzańskich. Statutowymi celami stowarzyszenia są m.in.: wspieranie rozwoju gospodarczego miast nadodrzańskich, kształtowanie świadomości ekologicznej, propagowanie walorów turystycznych regionów nadodrzańskich, podejmowanie działań skierowanych na rozwój korytarza transportowego północ – południe Europy, którego osią jest Odra, wspieranie rozwoju portów i żeglugi towarowo – pasażerskiej.
- Unia Metropolii Polskich. Działalność organizacji opiera się na pracach w tematycznych komisjach i zespołach: ds. integracji europejskiej i spójności Polski z UE, ds. finansów, majątku i inwestycji publicznych, ds. edukacji i sportu oraz kultury i mediów, ds. ochrony zdrowia oraz polityki społecznej, ds. administracji miejskiej oraz bezpieczeństwa obywateli, ds. infrastruktury, rozwoju przestrzennego, polityki regionalnej oraz środowiska, ds. obszarów metropolitalnych, miast i dzielnic, ds. ochrony zdrowia i polityki społecznej, Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.
- ZROT. Celem działalności organizacji jest kreowanie wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako regionu atrakcyjnego turystycznie, integrowanie środowisk samorządu terytorialnego i zawodowego oraz osób, instytucji i organizacji, zainteresowanych rozwojem turystycznym województwa, zwiększenie liczby turystów odwiedzających WZP, działanie na rzecz wzrostu wpływów z turystyki.
- Związek Miast Bałtyckich (ZMB) - platforma wymiany i współpracy samorządów lokalnych w RMB. Organizacja powstała w 1991 roku z inicjatywy miast nadbałtyckich, w tym również Szczecina. ZMB powołano w celu współpracy i wymiany doświadczeń. Zrównoważony rozwój, integracja regionu, bliższe więzi pomiędzy regionem bałtyckim a instytucjami unijnymi, wzmocnienie regionu bałtyckiego poprzez poprawę wizerunku ZMB oraz regionu bałtyckiego jako destynacji turystycznej w UE, realizacja SUERMB należą do najważniejszych zadań i priorytetów organizacji.

Instytucje administracji rządowej

- Urząd Morski w Szczecinie jest terenowym organem administracji morskiej. Terytorialny zakres działania urzędu obejmuje: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączną strefę ekonomiczną, 19 morskich portów i przystani, pas techniczny wybrzeża. Interesariuszami stają się automatycznie kapitanaty w Szczecinie, Trzebieży, Świnoujściu i w Dziwnowie.
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie jest państwową jednostką budżetową utworzoną dla realizacji zadań z zakresu gospodarowania wodami. Obszar działania RZGW w Szczecinie obejmuje dorzecze Odry - region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego oraz region wodny Wkry.
- Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Dyrektor UŻD jest terenowym organem administracji żeglugi śródlądowej. Obszar działania przedstawia rysunek 13.



Rysunek 13. Terytorialny zakres działania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Źródło: http://szczecin.uzs.gov.pl/yuca0_terytorialny_zakres_dzialania.html.

- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, będąc jednostką budżetową, działa w ramach zespolonej administracji rządowej w województwie i zajmuje się kontrolą przestrzegania prawa w korzystaniu ze środowiska przez podmioty gospodarcze, państwowym monitoringiem środowisk, nadzwyczajnymi zagrożeniami środowiska.

Organizacje turystyczne i sportowe

Do ważniejszych organizacji działających w regionie związanych z rekreacją i sportami wodnymi należą:

- Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski – organizacja zrzeszająca 50 klubów żeglarskich (załącznik - Tab. 1);
- Zachodniopomorski Okręgowy Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego - zrzesza kluby i zawodników uprawiających sporty motorowodne, narciarstwo wodne, wakeboardzistów i skuteryzistów wodnych (załącznik - Tab. 2);
- Polski Związek Towarzystw Wioślarskich – organizacja, której członkami z regionu są: AZS Szczecin, Szczecińskie Towarzystwo Wioślarskie;
- Polski Związek Płetwonurkowania – organizacja, której członkiem z regionu jest Stowarzyszenie Płetwonurków "WYDRY" w Dziwnowie;
- Polskie Stowarzyszenie Kiteboardingu – organizacja zrzeszająca osoby fizyczne uprawiające sporty wodne z wykorzystaniem latawca: kitesurfing, snowkiting, landkiting;
- Polskie Stowarzyszenie Windsurfingu – organizacja zrzeszająca osoby fizyczne.

Ponadto, w Szczecinie ma swoją siedzibę Zachodniopomorska Federacja Sportu, której misją jest propagowanie sportu i aktywnego stylu życia wśród dzieci i młodzieży z województwa zachodniopomorskiego.

Zarząd Województwa przyznał dofinansowanie dla projektu pn. „*Budowa Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej*”, którego beneficjentem jest Gmina Miasto Szczecin⁹⁰. Nadrzędnym celem tej placówki oświatowej Miasta stało się upowszechnianie turystyki wodnej i żeglarskiej, przede wszystkim wśród dzieci i młodzieży. Centrum oferuje swoje usługi także turystom. Oferowane są obozy, biwaki, półkolonie, jak również rejsy turystyczne, regaty, spływy kajakowe, kursy i szkolenia na stopnie żeglarskie. Do dyspozycji korzystających oddano nowoczesną przystań oraz 50 jednostek pływających, w tym jachty szkoleniowe, deski windsurfingowe, kajaki oraz jachty morskie⁹¹. Centrum Żeglarskie, we współpracy z Urzędem Miasta Szczecin organizuje Dni Morza oraz The Tall Ships Races w Szczecinie⁹².

Lokalne Grupy Działania

Lokalna Grupa Działania jest partnerstwem trójsektorowym, działającym zwykle na obszarach wiejskich, składającym się z przedstawicieli sektora publicznego, gospodarczego i społecznego. Potencjalnymi interesariuszami mogą być:

- LGD „Partnerstwo w rozwoju” z siedzibą w Wolinie. Rozwój turystyki jest jednym z celów działalności tej organizacji.

⁹⁰ http://www.rpo.wzp.pl/rpo/wiadomosc_dnia/p-r-m-a-7056/wydarzenia.htm.

⁹¹ <http://www.centrumzeglarskie.pl/>

⁹² Działalność w takiej formule prowadzona jest od końca 2013 roku.

- Dolnoodrzańska Inicjatywa Rozwoju Obszarów Wiejskich z siedzibą w Gryfinie. Rozwój turystyki jest jednym z celów działalności organizacji⁹³.
- Szanse Bezdroży Gmin Powiatu Goleniowskiego. Rozwój turystyki jest jednym z celów działalności organizacji.

Lokalne Grupy Rybackie

Lokalna Grupa Rybacka jest także partnerstwem trójsektorowym, w którym „*interesy sektora rybackiego pozostają najważniejszym spoiwem i czynnikiem integrującym*”⁹⁴. Ważnym interesariuszem jest Lokalna Grupa Rybacka „Zalew Szczeciński”. Rozwój turystyki jest jednym z celów działalności organizacji.

Przewoźnicy śródlądowi i morscy

W ostatnich latach spadła podaż usług oferowanych przez przewoźników. Zmniejszyła się liczba statków i rejsów. Następowaly niekorzystne zmiany organizacyjne i własnościowe. Do ważniejszych przewoźników i armatorów należą:

- Żegluga Szczecińska Sp. z oo. – przewoźnik oferuje rejsy 12 - osobowym katamaranem „Telimena”⁹⁵;
- Żegluga Pasażerska Sp. z oo. – przewoźnik oferował rejsy wodolotem na trasie Szczecin - Świnoujście, jednak w roku 2014 witryna przewoźnika przestała funkcjonować⁹⁶;
- Pazim Sp. z oo. – firma wchodząca w skład grupy kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej oferuje rejsy statkami „Odra Queen” i „Peene Queen” po porcie szczecińskim i Odrze. Statki zabierają ponad 100 pasażerów⁹⁷;
- Usługi Morskie Tadeusz Wolski – armator oferuje rejsy po Odrze i akwenach. Statek m/s „Dziewanna” zabiera ponad 200 osób⁹⁸;
- Seahorse - Obsługa Statków - firma żeglugowa, wyspecjalizowana w przewozach pasażerskich oraz organizacji imprez okolicznościowych. Rejsy odbywają się statkiem „Joanna”⁹⁹;
- Hanza Linie Sp. z oo. – przewoźnik aktualnie oferuje rejsy po wodach Świnoujścia statkiem m/s Chateaubriand;
- Adler Schiffe – niemiecki przewoźnik oferuje rejsy po Zalewie Szczecińskim oraz z Polski do Niemiec¹⁰⁰.

⁹³ http://www.dirow.pl/?page_id=270.

⁹⁴ http://www.prow.sbr.pl/pliki/broszura_informacyjna.pdf.

⁹⁵ <http://www.zegluga.szn.pl/oferta.html>.

⁹⁶ <http://www.wodolot.info.pl/kontakt.html>.

⁹⁷ <http://www.pazim.pl/wycieczki-po-odrze>.

⁹⁸ <http://www.statek.pl/>

⁹⁹ <http://msjoanna.pl/>

¹⁰⁰ <http://www.adler-schiffe.de/fahrplaene/ab-polen/stettin.html>.

Biura podróży

Zdecydowana większość biur podróży w Szczecinie i województwie działa jako agenci krajowych i zagranicznych touroperatorów. Oferują one przede wszystkim wycieczki zagraniczne. We własnym imieniu produkty turystyczne oferować mogą jedynie „organizatorzy turystyki”. W województwie zachodniopomorskich zarejestrowanych jest 166 organizatorów i pośredników, z czego 71 w Szczecinie¹⁰¹. Potencjalnymi interesariuszami mogą być biura podróży zajmujące się turystyką przyjazdową nad Estuarium Odry. Przykładem może być firma MTM Maritime & Touristic Management z siedzibą w Szczecinie¹⁰², która dodatkowo prowadzi działalność edukacyjną, mającą na celu promocję obszaru transgranicznego.

Klastry

Klastry stanowią elastyczną formę współpracy horyzontalnej między przedsiębiorstwami, jednostkami naukowo-badawczymi oraz władzami publicznymi¹⁰³. Tworzą środowisko ułatwiające procesy interakcji i współpracy między poszczególnymi podmiotami narodowych i regionalnych systemów innowacji.

Rola klastrów oraz sektorów kreatywnych jest szczególnie istotna w dobie rozwoju gospodarki opartej na wiedzy, gdzie konkurencja w dużym stopniu opiera się na zdolności do szybkiego i efektywnego wprowadzania nowatorskich rozwiązań. Z produktów kreatywnych korzystać mogą nie tylko przedstawiciele sektorów kreatywnych, ale i przedstawiciele innych gałęzi gospodarki. Więzy między poszczególnymi branżami wskazują, że im silniejszy jest potencjał branż powiązanych tym większy jest potencjał rozwoju sektorów kultury i kreatywnych. Inicjatywy klastrowe mogą kreować popyt na produkty i usługi członków inicjatywy w powiązanych sektorach.

Interesariuszami są przede wszystkim klastry regionalne, w dalszej kolejności ponadregionalne:

- Transgraniczny Klaster - Szlak wodny Berlin-Szczecin-Bałtyk – stowarzyszenie osób fizycznych, instytucji, firm i organizacji samorządowych. Ma na celu „*wypromowanie szlaku, jako wiodącej oferty turystycznej Euroregionu Pomerania oraz obudowanie go atrakcyjnym programem turystycznym realizowanym na wodzie i lądzie*”¹⁰⁴. Klaster realizuje ciekawe inicjatywy m.in. dot. partnerstw naturowych¹⁰⁵.

¹⁰¹ <http://turystyka.gov.pl/ceotipt/podmioty/page/2>.

¹⁰² <http://www.mtm.inet.pl/>

¹⁰³ <http://www.mg.gov.pl/node/11784>.

¹⁰⁴ http://www.zagle.com.pl/srodladzie/locja/transgraniczny-klaster-turystyczny-szlak-wodny-ber,33_6731.html.

¹⁰⁵ Partnerstwo naturowe służy wymianie między jego uczestnikami doświadczeń związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej na obszarach chronionych oraz informowaniu i edukowaniu przedsiębiorców w zakresie inwestowania na obszarach Natura 2000 z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju. Zakres działań każdego Partnerstwa Naturowego może różnić się i jest dostosowany do lokalnych warunków gospodarczych i przyrodniczych. Może również koncentrować się wokół dominującej na danym obszarze rodzaju działalności gospodarczej i branży, ale także na rodzaju obszaru Natura 2000, czy na wybranym zasięgu działania (lokalnym, regionalnym, transgranicznym itd.).

- Zachodniopomorski Klaster Morski – stowarzyszenie małych i średnich firm przemysłu stoczniowego, producentów konstrukcji wielkogabarytowych, a także Akademii Morskiej w Szczecinie i ZUT oraz instytucji otoczenia biznesu. Jednym z celów klastra jest „współpraca z sektorem żeglugi i turystyki śródlądowej oraz sportów wodnych a także wspólna oferta marketingowa na rynkach zagranicznych”¹⁰⁶.
- Polski Klaster Morski – stowarzyszenie osób i instytucji wspierających „*innowacje i rozwój w obszarze badań, przedsiębiorczości, administracji i samorządu związanych z Regionem Morza Bałtyckiego oraz oceanu światowego wraz z zapleczem lądowo -wodnym wzdłuż biegu Wisły i Odry, gospodarczych i społecznych więzi Pomorza i Polski z pozostałymi krajami Regionu Morza Bałtyckiego*”¹⁰⁷.
- Klaster Przemysłów Kreatywnych – grupa inicjatywna skupiona wokół Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie; Klaster skupia kilkadziesiąt szczecińskich firm zajmujących się reklamą, multimediami, grafiką, filmem i Internetem, marketingiem, design’em, mediami, architekturą, sztuką i kulturą.

Z inicjatywy lokalnego biznesu i środowisk żeglarskich narodziła się utworzenia Zachodniopomorskiego Klastra Żeglarskiego¹⁰⁸. W trakcie tworzenia znajduje się również Klaster Czasu Wolnego.

Izby gospodarcze

Północna Izba Gospodarcza to niezależna organizacja powołana w celu ochrony i reprezentowania interesów zrzeszonych w niej przedsiębiorców. Powstała w 1997 roku w Szczecinie z inicjatywy 60 firm. Od początku istnienia utrzymuje stałe kontakty z ponad 150 organizacjami o podobnym profilu działalności, funkcjonującymi na terenie Polski, Niemiec, Danii i Szwecji. Dynamiczny rozwój i pozyskiwanie nowych członków usytuowało Izbę na pozycji największej izby gospodarczej w Polsce. Obecnie skupia blisko 1500 firm z Pomorza Zachodniego i Niemiec. IIG systematycznie powiększa również terytorialny zasięg swoich działań¹⁰⁹.

Pozostali Interesariusze

Do pozostałych Interesariuszy zaliczyć należy te instytucje, które swoim potencjałem mogą przyczynić się do rozwoju Programu. Przykładem mogą być jednostki naukowe, w których

¹⁰⁶ <http://www.klastermorski.org/statut/>

¹⁰⁷ http://klastermorski.com.pl/?page_id=90.

¹⁰⁸ Jednym z inicjatorów jest Prezes spółki z. o. o. „Nasz Rejs”.

¹⁰⁹ Oddziały Północnej Izby Gospodarczej znajdują się już w pięciu miastach: Świnoujściu, Koszalinie, Wałczu, Myśliborzu i Choszcznie. Celem codziennych starań pracowników Północnej Izby Gospodarczej jest tworzenie warunków rozwoju i unowocześniania życia gospodarczego, wspieranie inicjatyw członków oraz działanie na rzecz rozwoju międzyregionalnych i międzynarodowych kontaktów gospodarczych.

kręgu zainteresowań znajdują się szeroko rozumiane kwestie turystyki, (np. Uniwersytet Szczeciński - Katedra Zarządzania Turystyką).

7. Planowane działania z uwzględnieniem zadań inwestycyjnych i rewitalizacyjnych w obszarze turystycznym

Rozwój turystyki wodnej na obszarze miasta oraz Estuarium opiera się na skoordynowanych działaniach w zakresie turystyki morskiej i śródlądowej. Promocja Szczecina, jako destynacji morskiej, wymaga poprawy dostępności dla statków pasażerskich, oraz lepszego wykorzystania walorów miasta – w postaci produktów poprawiających pozycję na rynku turystyki cruisingowej. Pomimo, że Szczecin nie stanie się portem wymiany pasażerów podjęte zostaną działania, by zwiększyć liczbę zawinięć wycieczkowców. Niezbędne staje się pilne pogłębienie toru wodnego w Szczecinie do głębokości 12,5 m.

Program zakłada realizację następujących działań w sześciu zakresach:

I. W zakresie organizacji i zarządzania w turystyce

1. Stworzenie kompleksowego systemu pozwalającego na pozyskiwanie informacji, ich właściwe opracowanie i przekazywanie odbiorcom. System badań i analiz rynku turystyki wodnej na obszarze Estuarium umożliwi uzyskanie podstawowych danych dotyczących ruchu turystycznego oraz pozwoli projektować i programować pożądane działania. Operatorem systemu mogą być instytucje zajmujące się statutowo pracami badawczymi (uczelnie, instytuty).
2. Integracja systemów informacji, aktualizacja obłożenia marin, portów i przystani. Wskazane jest wykorzystanie pomysłów ze zrealizowanych projektów tj. np. „Pomorski krajobraz rzeczny”. Jednak istniejące systemy nie są w pełni sprawne i nie dostarczają niektórych niezbędnych informacji. Należy rozważyć wprowadzenie możliwości rezerwacji miejsc. System zawierać powinien nie tylko ogólnie dostępne informacje, ale też aktualną sytuację meteorologiczną.
3. Stworzenie platformy współpracy interesariuszy zajmujących się działalnością na rzecz rozwoju turystyki wodnej i promocji marki Estuarium. Należy unikać powoływania nowych instytucji i wspierać działania w zakresie współpracy i lobbingu.
4. Wdrożenie jednolitego systemu kategoryzacji i oznakowania obiektów turystyki wodnej. Zadanie to wymaga rozwiązań systemowych w skali kraju. Wykorzystać można doświadczenia Landu MPP.
5. Wprowadzenie na obszarze Estuarium wspólnego kalendarza stałych imprez wodniackich z uwzględnieniem młodzieży i kategorii Masters (w tym regaty i wyścigi - wioślarskie, kajakarskie, żeglarskie, motorowodne itp.). Podstawową funkcją takich imprez jest ich widowiskowość, a efektem wydłużanie sezonu. Dodatkowym atutem jest poprawa kondycji

uczestników. Termin ich realizacji musi uwzględniać zaawansowanie umiejętności rekreantów.

6. Skoordynowanie lokalnych inicjatyw w zakresie edukacji ekologicznej na obszarze Estuarium. Uzyskany efekt wykorzystać można w kreacji produktu turystycznego.

7. Rozwój funkcji uzdrowiskowej w obszarach nadwodnych, promocja prozdrowotnej funkcji Wybrzeża. Działanie to przyczyni się do wydłużenia sezonu.

8. Podnoszenie standardów portów i marin (w tym organizacja odbioru odpadów płynnych i stałych). Podjęcie działań umożliwiających uzyskanie międzynarodowych certyfikatów potwierdzających standard (np. „*Blaue Sterne*”). Wszelkie kategoryzacje, certyfikaty jakościowe przyczyniają się do poprawy jakości produktu. Zadanie można zrealizować poprzez organizację konkursów jakościowych.

9. Zinventaryzowanie i rozpropagowanie atrakcji i propozycji zagospodarowania czasu wolnego na obszarach nadwodnych Estuarium. Działania w tym zakresie poszczególnych miast, powiatów, gmin wymagają rozpropagowania oraz skoordynowania terminów. Wskazane jest uruchomienie witryny internetowej, wykorzystanie lokalnych mediów i wydrukowanie informatorów.

II. W zakresie edukacji

1. Organizacja systemu specjalistycznych szkoleń, podnoszenie kwalifikacji zaplecza kadrowego. Należy prowadzić seminaria, warsztaty „dla wszystkich”, którzy funkcjonują, bądź będą funkcjonowali w otoczeniu turystyki.

2. Wdrażanie programów wymiany młodzieży i studentów w RMB. Działanie to zwiększy ruch turystyczny i przyczyni się budowy tożsamości ponadnarodowej.

3. Kontynuacja i dalszy rozwój Programu edukacji morskiej dzieci i młodzieży poprzez wspieranie działalności Euroregionalnego Centrum Żeglarskiego i rozszerzenie jego działalności na obszarze Estuarium. Program należy rozszerzyć o nową grupę docelową: młodzież niepełnosprawna (z ograniczeniami ruchowymi i psychicznymi).

4. Opracowanie oferty szkoleń i staży kwalifikacyjnych w zakresie sportów i rekreacji wodnej. Istniejąca oferta nie jest dostatecznie promowana. Niekiedy turystyka wodna nie wymaga kwalifikacji, poza umiejętnością zachowania bezpieczeństwa. Jednak ze wzrastającą wielkością jednostek pływających i mocą napędu, wymagane są certyfikowane kwalifikacje, przy czym ich podwyższanie wymaga odpowiednich staży i procedur.

5. Tworzenie wizji architektoniczno-urbanistycznej w celu sformułowania funkcji nowej nadwodnej dzielnicy w centrum miasta przy pomocy studentów ZUT w ramach prac dyplomowych.

6. Budowa nowych basenów, kąpielisk (modernizacja infrastruktury szkolnej) na terenie Miasta i Estuarium, jako części infrastrukturalnej mającej na celu wsparcie Programu edukacji morskiej dzieci i młodzieży.

III. W zakresie rozwoju infrastruktury

1. Uruchomienie i rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej (biała flota). Wykorzystanie doświadczeń innych miast np. „tramwaj wodny”. Powinna być to wspólna inicjatywa zainteresowanych podmiotów, zwłaszcza, że akweny pozwalają na kreację wielu tras o różnych zasięgach.
2. Budowa i rozbudowa sieci marin i portów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb kajakarzy. Pełniejsze wykorzystanie Międzyodrza dla osób uprawiających turystykę kajakową. Nowe nabrzeża i przystanie nie pozwalają kajakarzom na wsiadanie lub wysiadanie, a często nawet cumowanie. O ile przystań dla kajakarzy może nie mieć możliwości przyjmowania większych jednostek pływających, to każdy obiekt przyjmujący duże jednostki powinien mieć możliwość przyjmowania tych najmniejszych.
3. Podniesienie standardów infrastruktury szlaków kajakowych. Udostępnienie sanitariatów, umożliwienie zdawania śmieci, uzupełnienia wody pitnej, dostęp do Internetu (hot-spot) itp.
4. Wytyczenie i zbudowanie infrastruktury łączącej turystykę wodną z rowerową. Rozwinięta i dalej rozbudowywana infrastruktura ścieżek rowerowych wymaga połączenia z nimi szlaków wodnych. Wprowadzić należy czarter łodzi motorowej umożliwiającej zabranie rowerów.
5. Udrożnienie kanałów i dróg wodnych na obszarze Międzyodrza. Poprawiona zostanie dostępność żeglugi śródlądowej m.in. do Berlina. Połączenia śródlądowe staną się atutem Szczecina po zrealizowaniu działań rewitalizacyjnych.
6. Rewitalizacja terenów nadwodnych w północnych dzielnicach Szczecina (Stołczyn, Skolwin).
7. Opracowanie koncepcji rewitalizacji terenów nadwodnych w Szczecinie, w szczególności „szczecińskiej Wenecji Północy”.
8. Rewitalizacja budynku dworca PKP oraz placu przeddworcowego w Szczecinie wraz z przebudową układu komunikacyjnego w tym obszarze. Dworzec jest wizytówką miasta, pierwszym „kontaktem” odwiedzających miasto.
9. Kontynuacja projektu „Czterech zakątków” na jeziorze Dąbie w celu rozbudowy infrastruktury wodnej w mieście. Wskazane są dalsze działania zmierzające do budowy nowych, małych przystani i punktów postojowych w trybie Zaprojektuj i Wybuduj, z funkcją postojową i rekreacyjną.
10. Kontynuacja prac mających na celu zorganizowanie lądowiska wodnego dla wodnosamolotów na Odrze. [Odwiedzające Miasto wodnosamoloty będą mogły cumować w wyznaczonych nabrzeżach miejskich].

11. Opracowanie koncepcji dużych projektów urbanistycznych zmierzających do wykreowania nowego serca miasta (Łasztownia) oraz rewitalizacji waterfrontu w Szczecinie.
12. Likwidacja ograniczeń na trasach wodnych Szczecina i okolic (w tym podniesienie mostu kolejowego w Szczecinie w okolicach ul. Dworcowej).
13. Wyznaczenie lokalizacji dworca pasażerskiego na terenie Łasztowni i stworzenie centrum obsługi ruchu pasażerskiego. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje stworzenie w tym rejonie miejsca o charakterze kulturalnym i handlowym, w którym będą znajdować się hotele, restauracje, salony wystawowe, banki, centra konferencyjne itp.
14. Nawiązanie współpracy transgranicznej z obszarem „Blue Paradise. Zrealizowany w 2010 roku w Niemczech projekt „Das Blaue Paradies” wspólnie przez MPP oraz Brandenburgię i Berlin stworzył największy w Europie obszar sportów i rekreacji wodnej.
15. Wspieranie Transgranicznego Klastra Szlak Wodny Berlin-Szczecin-Bałtyk w zakresie dalszego rozwoju szlaku wspólnie z inicjatywami klastrowymi.
16. Wdrożenie koncepcji „bed&kanu”, z wykorzystaniem doświadczeń niemieckich.
17. Przygotowanie projektu pn. „Zagospodarowanie terenów położonych nad Odrą”, w regionie wodnym środkowej Odry i rzeki Płoni, polegający na zagospodarowaniu terenów nad jeziorem Dąbie Małe.
18. Rozbudowa Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej w Szczecinie.
19. Realizacja projektu pn. „Transgraniczna baza turystyki żeglarskiej”, polegającego m.in. na budowie zwodzonego mostu pieszo-jezdnego przez kanał Duńczyca oraz zagospodarowaniu nabrzeża Starówka.
20. Realizacja toru regatowego z zapleczem na Dziewokliczu i na jeziorze Dąbie.

IV. W zakresie rozwoju produktów turystycznych

1. Przygotowanie ofert Miasta dla pasażerów turystyki cruisingowej. Rozbudowa istniejących produktów oraz stworzenie nowych atrakcji, w tym organizacja imprez.
2. Stworzenie stałej wystawy lub szlaku „Ludzie Morza”, współgrającej z bulwarami szczecińskimi.
3. Wykorzystanie historii stoczni szczecińskich – producenta największych i najszybszych statków pasażerskich w celu opracowania szlaku industrialnego (stocznie, nabrzeża SNOP i HUK). Działanie takie oprócz stworzenia nowej atrakcji na mapie turystycznej miasta podkreśli morskość Szczecina.

4. Wykorzystanie motywów dziedzictwa hanzeatyckiego do kreacji i promocji produktów turystyki transgranicznej. Motywy hanzeatyckie posłużą budowie tożsamości Szczecina jako destynacji bałtyckiej i włączą miasto w sieć hanzeatycką.
5. Opracowanie szlaków kajakowych i żeglarskich, a także ich oznakowanie i opisanie. W szczególności na zainteresowanie zasługuje rzeka Płonia i szlaki kajakowe. Należy kontynuować inicjatywę tj. spływ rzeką Płonią, miejska wycieczka kajakowa „Szczecińska Wenecja”, niedzielne wycieczki kajakowe do parku krajobrazowego Dolina Dolnej Odry; szlakiem Dzikiej Płoni.
6. Opracowanie ścieżek przyrodniczych, promujących wyjątkowe tereny rozlewisk Międzyodrza w powiązaniu z istniejącymi szlakami.
7. Wydłużenie Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, z wykorzystaniem doświadczeń i współpracy w ramach Projektu „MARRIAGE”.
8. Stworzenie produktu turystyki wrakowej. Wzrasta liczba osób posiadających umiejętności nurkowania. Turystykę podwodną można wzbogacić o „podwodne safari”. Specjalnie dla takiej turystyki Urząd Morski wyznacza stosowne obszary. Jest to szczególnie popularna forma spędzania czasu wolnego po stronie niemieckiej.
9. Stworzenie produktu turystyki wędkarskiej w zakresie wędkarstwa morskiego oraz śródlądowego oraz rozwój peskaturyzmu - nowej koncepcji, będącej odpowiednikiem agroturystyki w rybołówstwie.
10. Wykorzystanie Europejskiej Sieci Regionalnego Dziedzictwa Kulinarne w celu promocji kuchni rybnej. Promocja turystyki kulinarnej z uwzględnieniem produktu „*ichtioturystyka*”.
11. Organizacja rekonstrukcji bitew morskich. Duże imprezy widowiskowe przyciągają odwiedzających (nie tylko podczas TTSR). Motyw bitwy może nawiązywać zarówno do wydarzeń, które miały miejsce na Pomorzu, jak i w innych regionach (np. Nowe Warpno- Potop Szwedzki).
12. Wykreowanie nowych atrakcji wodnych, np. betonowiec na jeziorze Dąbie i wykorzystanie go w działaniach kulturalnych (np. Festiwal Szantowy).
13. Opracowanie produktu „Ptasie trele” w oparciu o legendę Paula Robiena, szczecińskiego ornitologa, w połączeniu z warsztatami ornitologicznymi.
14. Opracowanie katalogu „atrakcji wodnych”, obejmujących m.in. betonowiec, Ptasi Raj (Las Kormoranów), Most Długi, rzekę Święta, zabytkowy slip, „najstarszy dok świata” (Basen Cichy), Wyspę Robiena, rzekę Płonia itd.

V. W zakresie aktywizacji mieszkańców

1. Edukacja zmierzająca do powiększenia grupy mieszkańców świadomych, że akweny wodne miasta są jego atutem.

2. Edukacja mieszkańców i ich uaktywnienie w zakresie korzystania z rekreacji wodnej poprzez zaangażowanie animatorów i promotorów tej idei.
3. Aktywizacja młodzieży szkolnej i studentów, dotarcie do osób w wieku poprodukcyjnym, celem wykorzystania ich doświadczenia zawodowego. Należy zwiększyć liczbę osób chętnych do uprawiania turystyki, sportów i rekreacji wodnej. Działanie to wydłuży sezon wodniacki.
4. Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości ekologicznej
5. Wspieranie partnerstw mieszkańców w zakresie turystyki zrównoważonej oraz PPP na rzecz rozwoju terenów nadwodnych.

VI. Inne działania

1. Promocja i wspieranie wprowadzania jednostek pływających o napędzie ekologicznym (gaz, energia elektryczna). Nowoczesna turystyka wodna stanie się przyjazna środowisku. Znane dziś i stosowane już rozwiązania to napędy elektryczne (akumulatory i systemy solarne) oraz maszyny parowe i spalinowe zasilane gazem. Walory środowiskowe Szczecina i koncepcje ich zachowania wskazują na potrzebę takich działań.
2. Podjęcie działań mających na celu zmianę granic wód morskich w Szczecinie. Na wodach morskich obowiązują bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące prowadzenia jednostek pływających.
3. Współpraca z Urzędem Morskim w Szczecinie w zakresie kształtowania prawodawstwa sprzyjającego rozwojowi turystyki wodnej w mieście (NATURA 2000).
4. Kontynuacja Programu „Szczecin - przyjazny port” realizowanego przez Miasto od 2008 roku¹¹⁰.
5. Uporządkowanie kwestii własnościowych na obszarach nadwodnych wskazanych do rewitalizacji.
6. Opracowanie kompleksowej strategii zagospodarowania terenów nadwodnych Międzyodrza.
7. Podjęcie działań mających na celu przyspieszenie zmiany Ustawy o portach morskich.

Dodatkowe rekomendacje

Proponuje się dodatkowo rozważenie następujących kwestii:

1. Wykorzystanie historii stoczni szczecińskich – producenta największych i najszybszych statków pasażerskich w celu opracowania szlaku industrialnego (stocznie, nabrzeża SNOP i HUK). Działanie takie oprócz stworzenia nowej atrakcji na mapie turystycznej miasta

¹¹⁰ Program Przyjazny Port jest pakietem usług skierowanych do armatorów żaglowców i jednostek historycznych, oferowany w trakcie zawinięcia do Szczecina i finansowany z budżetu Miasta.

podkreśli morskość Szczecina. Tu szczególnie ważne jest wyeksponowanie niepodległościowej legendy Szczecina („Grudzień 1970” oraz „Sierpień 1980”);

2. Wykorzystanie dziedzictwa hanzeatyckiego do kreacji i promocji produktów turystyki transgranicznej. Motywy hanzeatyckie posłużą budowie tożsamości Szczecina jako destynacji bałtyckiej.

3. W działaniach promocyjnych Szczecin powinien nastawić się na miejski recycling, tj. rewitalizację przestrzeni czasu wolnego¹¹¹ na terenach przemysłowych i rozwijać tam „przemysł czasu wolnego”.

4. W zakresie działań infrastrukturalnych, Miasto powinno tworzyć warunki do tworzenia nowych form rozwoju tkanki społeczno-gospodarczej miasta. Dostępne analizy wskazują, że Szczecin jest bardzo dobrym miejscem do lokalizacji produkcji i serwisowania jachtów oraz lokowania działalności branżowej. Miasto powinno być zainteresowane budową „blue life style” sektorów gospodarki. Konieczne są jednak działania marketingowe przyciągające potencjalnych inwestorów w tym zakresie.

5. We wszystkich proponowanych działaniach należy pamiętać o zapobieganiu wykluczeniu społecznemu, mając na uwadze proponowane oferty turystyczne (dla klientów o różnej zasobności portfela).

8. Spodziewane efekty realizacji Programu

Oczekiwanymi generalnymi efektami Programu są:

- wzmocnienie funkcji metropolitalnych Szczecina, w szczególności funkcji: ośrodka biznesu, transportu, ośrodka nauki i innowacji, kulturalnej, decyzyjno-kontrolnych;
- wzrost integracji gospodarczej w TRMS poprzez budowanie gospodarki opartej na wiedzy oraz specjalizacji regionalnej województwa zachodniopomorskiego (turystyka);
- wzrost znaczenia Szczecina jako ważnej destynacji turystycznej w południowym obszarze Bałtyku;
- wzmocnienie wykreowanego w ubiegłych latach wizerunku Miasta jako przyjaznego portu;
- poprawa atrakcyjności Miasta na rynkach inwestycyjnych i turystycznych;
- dostosowanie oferty edukacyjnej do wymogów konkurencyjnej gospodarki;
- utrzymanie obecnych i wzrost liczby miejsc pracy;

¹¹¹ Przestrzeń czasu wolnego w ujęciu urbanistycznym – fragmenty miasta celowo przeznaczone (zaadaptowane), czasowo lub stale, na potrzeby związane ze spędzaniem czasu wolnego, zaś w ujęciu społecznym – fragmenty miasta, w których koncentrują się różne formy aktywności związane z czasem wolnym użytkowników. Niestety trudno jest odróżnić przestrzenie turystyczne od przestrzeni dla mieszkańców, ponieważ rozrywka i kultura istnieją zarówno dzięki mieszkańcom, jak i odwiedzającym miasta.

- wzrost liczby pracodawców w sektorze turystyki;
- wzrost dochodów mieszkańców;
- wzrost wielkości PKB dla Miasta przypadającego na jednego mieszkańca;
- wzrost poziomu przedsiębiorczości mieszkańców Miasta;
- wzrost poziomu dobrobytu mieszkańców wg ich oceny;
- rozwój i wzrost oferowanych produktów turystycznych charakterystycznych dla Miasta;
- wzrost liczby osób odwiedzających Miasto w celach turystycznych i biznesowych;
- rozwój i poprawa usług turystycznych;
- rozwój partnerstw naturowych;
- rozwój współpracy sieciowej metropolitalnej, regionalnej i międzynarodowej poprzez realizację projektów EWT.

Ponadto, efektem nadrzędnym Programu rozumianym, jako efekt długoterminowy, jest wzrost liczby turystów prowadzący do tworzenia nowych miejsc pracy i wzrost dochodów w sektorach turystyki, usług okołoturystycznych (pośredniej obsługi ruchu turystycznego).

Oczekiwanym następstwem wzrostu liczby turystów i dochodów uzyskiwanych z turystyki jest rozwój istniejących oraz powstawanie nowych przedsiębiorstw bezpośrednio tworzących przemysł turystyczny (baza noclegowa, gastronomiczna, sektor atrakcji turystycznych, informacja i przewodnictwo, sprzedaż pamiątek). Ponieważ sektor turystyki ma wpływ na gospodarkę nie tylko przez wkład do PKB czy bezpośrednio tworzenie miejsc pracy, ale wpływa również na pozostałe sektory gospodarki, projekt będzie miał wpływ na rozwój sektora pośredniej obsługi turystycznej (transport, handel i usługi niezwiązane bezpośrednio z turystyką).

Efekty operacyjne Programu to:

- podniesienie poziomu świadomości i wiedzy w zakresie kreacji produktów turystycznych, tworzenia oferty, promocji i sprzedaży konkretnych produktów;
- aktywizacja obszarów lokalnych zainteresowanych rozwojem turystyki, w tym poprzez LOT, LGD, stowarzyszenia związane z turystyką;
- zainicjowanie platformy (forum, lobby, porozumienie, klaster) dla lepszej współpracy, w tym komunikacji (wymiana informacji, marketing) lokalnych środowisk oraz obszarów administracyjnych;
- wzmocnienie wizerunku i roli ZROT, jako jednostki koordynującej oraz inicjującej działania istotne dla rozwoju produktów turystycznych, w tym sieciowych o zasięgu ponadregionalnym i związanych stricte z budowaniem wizerunku;
- uporządkowanie wielu pomysłów już funkcjonujących w świadomości interesariuszy, lecz nie opracowanych jako produkty (np. szlaki kajakowe);
- wzrost atrakcyjności turystycznej miasta i obszaru poprzez stworzenie nowych produktów w ofercie turystycznej miasta;

- poprawa warunków dla organizacji na terenie Miasta i obszaru większej liczby wydarzeń związanych z wodą, stanowiących o atrakcyjności turystycznej;
- zmniejszenie zjawiska sezonowości ruchu turystycznego na terenie miasta i obszaru;
- wydłużenie czasu pobytu turysty w mieście i na obszarze poprzez uruchomienie nowych produktów turystycznych.

Spodziewane efekty realizacji Programu dla mieszkańców obejmują:

- wzrost zainteresowania wycieczkami krajoznawczo – turystycznymi w granicach obszaru,
- pogłębienie wiedzy odnośnie atutów turystyki wodnej obszaru,
- zainteresowanie odmiennymi źródłami napędu motorowych jednostek pływających,
- zachęcenie do aktywnego spędzania wolnego czasu,
- wdrożenie zasad prawidłowego zachowania się dla bezpieczeństwa na wodach.

Ponadto realizacja Programu przyczyni się do osiągnięcia celów Strategii SOM dotyczących rozwoju turystyki i zaspokojenia potrzeb rekreacyjnych mieszkańców.

9. Wartość dodana realizacji Programu

W wyniku realizacji Programu wypracowane zostaną skuteczniejsze mechanizmy skoordynowanej promocji Estuarium Odry z uwzględnieniem produktów turystycznych bazujących na dziedzictwie naturalnym i antropogenicznym. Wzrośnie znaczenie metropolii szczecińskiej w RMB.

Rozwój turystyki wodnej na obszarze transgranicznym przyczyni się do dalszej integracji w wymiarze społecznym i gospodarczym. Wprowadzony zostanie na rynek atrakcyjny produkt turystyczny, który zapewni przewagę konkurencyjną powstającej destynacji transgranicznej.

Pogłębiona zostanie partnerska współpraca jednostek samorządu terytorialnego na szczeblu krajowym i międzynarodowym. Program dostarczy narzędzi do dynamicznego budowania przewagi konkurencyjnej destynacji, co spowoduje lepszą jej rozpoznawalność wśród turystów i inwestorów. Doprowadzi to do zwiększenia liczby turystów i inwestycji w sektorze sportów i turystyki wodnej, co przełoży się na wzrost dochodów ludności i utworzenie nowych miejsc pracy w turystyce.

Nastąpi rozbudowa infrastruktury turystycznej służącej nie tylko turystom, ale również mieszkańcom miasta i Estuarium. Zrównoważony rozwój turystyki wodnej poprawi jakość życia mieszkańców i przyczyni się do bardziej racjonalnego wykorzystania zasobów środowiska naturalnego.

Wartością dodaną będzie także poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni oraz integracja podmiotów realizujących Program.

Wreszcie w wyniku realizacji Programu nastąpi wydłużenie czasu pobytu turysty w mieście i na obszarze Estuarium (poprzez uruchomienie nowych produktów turystycznych) i kontynuację współpracy z partnerami projektu MARRIAGE (poprzez wykorzystanie dobrych praktyk i wygenerowanie nowych projektów).

Program wpisuje się w koncepcję Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego – kompleksowego ponadregionalnego produktu turystycznego tworzonego na terenie województwa zachodniopomorskiego. Szlak ten niesie ze sobą ogromny potencjał rozwojowy. Spójne wykorzystanie zasobów powstałych w ramach rozbudowy zachodniopomorskich portów i przystani, obecnego potencjału gospodarczego firm oraz istniejącej oferty szkoleniowej, stworzy warunki do wszechstronnego rozwoju gospodarczego i cywilizacyjnego regionu Pomorza Zachodniego¹¹².

10. Monitoring realizacji Programu

Monitorowanie postępów realizacji Programu turystycznego rozwoju akwenów i terenów nadwodnych Szczecina wpisuje się w system monitoringu obowiązujący dla SRS 2025 oraz 4 Programów strategicznych opracowany przez Biuro Strategii UM.

Monitoring SRS 2025 i stopnia osiągnięcia celów operacyjnych PS II (Szczecin – miasto nowoczesnej, konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki) opiera się na 5 miernikach podstawowych oraz na dostępnych wskaźnikach produktu, rezultatu i oddziaływania. Monitorowanie postępów realizacji programów strategicznych nadzorowane jest przez Biuro Strategii. Monitoring realizacji Programu prowadzi Biuro Komunikacji Społecznej i Marketingowej we współpracy z wydziałami merytorycznymi UM.

BKSiM przekazuje informacje dotyczące realizacji Programu do Biura Strategii w formie pisemnego raportu raz w roku. Ww. raport powinien zawierać informację z realizacji Programu, z uwzględnieniem oceny skuteczności realizowanych celów i wskaźników. Wnioski z raportu będą stanowić podstawę do aktualizacji obowiązującej strategii rozwoju i programów (strategicznych oraz dziedzinowych).

Na dzień dzisiejszy Biuro Komunikacji Społecznej i Marketingowej przy obecnym zakresie obowiązków oraz zapisach związanych ze strukturą i podziałem kompetencji w Urzędzie Miasta Szczecin, nie posiada wystarczających kompetencji oraz zasobów kadrowych na samodzielną realizację Programu i w konsekwencji jego monitoring. Konieczne jest podjęcie działań mających na celu wzmocnienie kompetencyjne i organizacyjne BSKiM.

¹¹² Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego.

Podstawowe mierniki realizacji SRS 2025 oraz polityki rozwoju, w tym gospodarki turystycznej, to:

1. produkt krajowy brutto na mieszkańca – wielkość PKB dla miasta lub podregionu przypadająca na jednego mieszkańca w relacji do wartości maksymalnej wśród porównywanych miast;
2. średnia długość życia mieszkańców – przeciętne dalsze trwanie życia dla nowo urodzonych dzieci w Szczecinie w relacji do miasta o najdłuższym dalszym trwaniu życia nowo urodzonych dzieci;
3. poziom bezrobocia – wskaźnik bezrobocia dla Szczecina w stosunku do średniego poziomu dla wszystkich miast porównywanych;
4. wydajność pracowników – wartość dodana brutto na pracującego w relacji do średniej dla wszystkich miast porównywalnych;
5. średnie wynagrodzenie – wielkość przeciętnego wynagrodzenia w złotych w relacji do średniej dla wszystkich miast porównywalnych podawana przez Główny Urząd Statystyczny.

Podstawowe wskaźniki monitoringu Programu to:

1. liczba nowo powstałych marin jachtowych,
2. liczba miejsc postojowych dla jachtów w marinach,
3. liczba jednostek i długość pobytu w marinach jachtowych,
4. liczba jednostek żeglugi przybrzeżnej,
5. liczba połączeń żeglugi przybrzeżnej,
6. liczba i wyposażenie wypożyczalni sprzętu wodnego,
7. liczba mieszkańców korzystających z rekreacji wodnej,
8. liczba klubów i organizacji turystyki i rekreacji wodnej,
9. liczba turystów krajowych i zagranicznych przebywających na terenach nadwodnych,
10. liczba zawinięć wycieczkowców morskich i rzecznych,
11. wysokość nakładów na rozwój turystyki wodnej.

11. Działania marketingowe

Realizacja działań marketingowych wymaga powołania Menadżera turystyki wodnej. Zadaniem menadżera będzie koordynacja prac interesariuszy, łącząc interesy Miasta z interesami jednostek samorządu terytorialnego i instytucji zlokalizowanych na terenie Estuarium Odry.

Wskazane jest wykorzystanie doświadczeń ZROT w zakresie promocji turystyki oraz potencjału SSOM. Stworzona zostanie marka destynacji i doprecyzowane zostaną jej granice

tak by objęła ona nie tylko członków stowarzyszenia, ale również inne samorządy w obszarze recepcji turystycznej wskazanej w Programie. Synergia zostanie osiągnięta poprzez powiązanie promocji krajowej polskiego wybrzeża z promocją transgraniczną Euroregionu Pomerania.

12. Finansowanie wdrażania Programu

Zakłada się, że działania zaproponowane do realizacji w Programie zostaną przede wszystkim sfinansowane ze środków budżetu Miasta Szczecin oraz środków zewnętrznych. Komplementarne środki mogą pochodzić z budżetu państwa, Programów EWT, RPO WZ 2014-2020, budżetów JST znajdujących się w obszarze Estuarium Odry oraz podmiotów społeczno-gospodarczych. Proponowane projekty i zadania powinny zostać ujęte w Wieloletnim Programie Rozwoju Szczecina 2014-2023.



Szczecin



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2007-2013.

Spis rysunków

| | |
|---|----|
| Rysunek 1 Liczba projekty zrealizowane w Estuarium Odry i SOM z funduszy RPO WZ 2007-2013..... | 13 |
| Rysunek 2 Wysokość dofinansowania projektów zrealizowanych w Estuarium Odry i w SOM z funduszy RPO WZ 2007-2013. | 13 |
| Rysunek 3 Liczba jachtów cumujących w Basenie Północnym w Świnoujściu. | 25 |
| Rysunek 4 Liczba obiektów noclegowych w Szczecinie w latach 2009-2013. | 29 |
| Rysunek 5 Liczba miejsc noclegowych w Szczecinie w latach 2009-2013. | 29 |
| Rysunek 6 Liczba osób korzystających z obiektów noclegowych w latach 2009-2013. | 30 |
| Rysunek 7 Liczba udzielonych noclegów w latach 2009-2013. | 30 |
| Rysunek 8 Najpopularniejsze atrakcje miasta Szczecin..... | 38 |
| Rysunek 9 Model współpracy interesariuszy miasta Szczecina w zakresie realizacji Programu. | 65 |
| Rysunek 10. Gminy komponentu „Estuarium Odry”..... | 66 |
| Rysunek 11 Powiaty „Estuarium Odry”..... | 68 |
| Rysunek 12 Członkowie SSOM. | 69 |
| Rysunek 13 Terytorialny zakres działania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie..... | 71 |

Spis tabel

| | |
|---|----|
| Tabela 1 Charakterystyka obszarów poddanych badaniu (2012 r.)..... | 16 |
| Tabela 2 Wskaźniki funkcji turystycznej wybranych obszarów i Polski wg danych z 2012 r..... | 16 |
| Tabela 3 Liczba pasażerów wycieczkowców w porcie Szczecin w latach 2009-2013..... | 31 |
| Tabela 4 Liczba zawinięć wycieczkowców w porcie Szczecin w latach 2009-2013..... | 31 |
| Tabela 5 Porty i przystanie Szczecina..... | 32 |
| Tabela 6 Floating Garden – Wartości-Wizja-Misja-Cele – Etapy implementacji | 38 |
| Tabela 7 Kluczowe dokumenty określające zobowiązania miasta Szczecin..... | 41 |
| Tabela 8 Rodzaje turystyki | 49 |
| Tabela 9 Struktura celów SOM..... | 60 |
| Tabela 10 Gminy i powiaty – strategiczni interesariusze Szczecina..... | 67 |

Spis map

| | |
|--|----|
| Mapa 1 Mariny w TRMS. Miejsca do cumowania | 33 |
|--|----|

Źródła informacji

1. Uchwała Nr XIV/320/11 Rady Miasta Szczecina z dnia 19 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina 2025.
2. Strategia promocji turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2013-2020, Stowarzyszenie POMOST – Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2013.
3. Program rozwoju turystyki wodnej na obszarze dorzecza rzeki Odry oraz Jeziora Dąbie i Jeziora Miedwie, Instytut Turystyki, Warszawa 2012.
4. <http://www.interreg4a.info/index.php?id=56&L=1>.
5. Baza danych z witryny stowarzyszenia <http://www.pomerania.org.pl/project/list/2/0/cat/1>.
6. <http://www.interreg4c.eu>.
7. http://www.poig.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/o_poig.aspx.
8. Chudy-Hyski D., Ocena wybranych uwarunkowań rozwoju funkcji turystycznych obszaru, „Infrastruktura i ekologia terenów wiejskich”, nr 2/1/2006, PAN w Krakowie, ss. 130-131.
9. Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Kurzfassung, Studie im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 2010.
10. Landeswassertourismuskonzept Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern, Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, Berlin 2014, s. 6.
11. Landeswassertourismuskonzept Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern, Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern ss. 3-6.
12. Landeswassertourismuskonzept Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern, Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, s. 26.
13. Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Kurzfassung, Studie im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern, s. 30.
14. Kizielewicz J., Determinanty rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w Polsce, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. Jerzego Kubickiego, UWM, Olsztyn 2001. [za:] na podstawie: Locja Bałtyku, Wybrzeże Polskie, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Gdynia 1994 s. 84-91, oraz S. Dorobek: Racjonalizacja dostaw produktów ropopochodnych, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Transportu i łączności, Szczecin 1997.
15. Turystyka w województwie zachodniopomorskim w 2013 r., Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2014, s. 9.
16. Przewodnik po portach i przystaniach morskich polskiego, Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk 2013.
17. Wytyczne projektu Agora 2.0, Program Południowy Bałtyk, 2008 – materiały konferencyjne.
18. <http://www.kajaki.pl/o-nas-kontakt.html>.
19. <http://centrumzeglarskie.pl/nasze-jachty/>.
20. http://www.homszczecin.pl/articles.php?article_id=2.
21. <http://wiking.istore.pl/pl/kontakt-z-nami.html>.
22. http://www.kajaki-wodnik.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=18&Itemid=20.
23. <http://www.kajakimiedzyodrze.pl/wynajem.html>.
24. <http://kajaki-szczecin.pl/index.html>.
25. http://stg.szczecin.pl/kajaki/?page_id=60.
26. <http://www.zew-natury.eu/>.
27. http://www.kajaczek.info/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=2.
28. Zachodniopomorska kraina wodna, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2013.
29. http://www.szczecin.eu/marka/strategia_marki.
30. *Struktura krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w Województwie Zachodniopomorskim w okresie sezonu letniego oraz poza sezonem w 2010 r.*, Raport z badań, Szczecin 2010.
31. Turystyka w województwie zachodniopomorskim w 2013 r., Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2014, s. 9.
32. http://www.sailtraininginternational.org/news/article/read_host-ports-for-the-tall-ships-races-2017-announced_item_100A920.htm.
33. <http://www.sailtraininginternational.org/events/baltic-tall-ships-regatta-2015>.
34. *Dokument roboczy służb Komisji uzupełniający Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Społeczno Ekonomicznego i Komitetu regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego - SEC(2009) 712/2, Bruksela, luty 2013.*

35. *Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku. Dokument rządowy przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2008 r.*
36. Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).
37. Strategia rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych, SSOM, Szczecin 2014.
38. Rozporządzenia Komisji (UE) nr 31/2011 z dnia 17 stycznia 2011 r., Dz. Urz. UE L 13 z 18.01.2011 r.
39. Red. G. Korzeniak, Zintegrowane planowanie rozwoju miast, IRM, Kraków 2011.
40. J. Kaczmarek, Produkt turystyczny. Pomysł. Organizacja. Zarządzanie. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2005.
41. <http://pomerania.org.pl/site/czlonkowie/32>.
42. http://www.rpo.wzp.pl/rpo/wiadomosc_dnia/p-r-m-a-7056/wydarzenia.htm.
43. <http://www.centrumzeglarskie.pl>.
44. http://www.dirow.pl/?page_id=270.
45. http://www.prow.sbrr.pl/pliki/broszura_informacyjna.pdf.
46. <http://www.zegluga.szn.pl/oferta.html>.
47. <http://www.wodolot.info.pl/kontakt.html>.
48. <http://www.pazim.pl/wycieczki-po-odrzu>.
49. <http://www.statek.pl>.
50. <http://msjoanna.pl>.
51. <http://www.adler-schiffe.de/fahrplaene/ab-polen/stettin.html>.
52. <http://turystyka.gov.pl/ceotipt/podmioty/page/2>.
53. <http://www.mtm.inet.pl>.
54. <http://www.mg.gov.pl/node/11784>.
55. http://www.zagle.com.pl/srodladzie/locja/transgraniczny-klaster-turystyczny-szlak-wodny-ber,33_6731.html.
56. <http://www.klastermorski.org/statut>.
57. http://klastermorski.com.pl/?page_id=90.
58. <http://www.wna.berlin.de>.

Aneks 1

Tabela 1. Lista klubów żeglarskich ZOZZ.

| Nr | Nazwa organizacji | Adres | Miasto | Kod | Telefon | Osoba kontaktowa | e-mail |
|-----|---|-----------------------|-------------|--------|--|----------------------------------|--|
| 1. | JK AZS www.jkzasz.szn.pl | ul. Przestrzenna 9 | Szczecin | 70-800 | 914612734 | Witold Zdrojewski | jkzasz.szn@gmail.com |
| 2. | JK LOK | ul. Przestrzenna 13 | Szczecin | 70-800 | 601561798 781561798 | Lech Łucki | biuro@edom-developer.pl |
| 3. | Yacht Klub Polski www.ykp.szczecin.pl/yacht-klub-polski.html | ul. Przestrzenna 11 | Szczecin | 70-800 | 604174310 | Stanisław Żyła | biuro@ykp.szczecin.pl |
| 4. | SEJK Pogoń www.marinapogon.pl | ul. Przestrzenna 3 | Szczecin | 70-800 | 914624657 602808280 | Marek Czaja | sejk@fr.pl |
| 5. | Harcerski Ośrodek Morski www.hmszczecin.pl | ul. Żaglowa 2 | Szczecin | 70-832 | 914600852 605400189 | Władysław Kijowski | hom@zachpom.zhp.pl |
| 6. | MOSECEWIŻ www.centrumzeglarskie.pl | ul. Przestrzenna 21 | Szczecin | 70-800 | 0914600844, 0914600845, fax 0914600319 | Łukasz Pundyk | biuro@centrumzeglarskie.pl |
| 7. | OKS Świt | ul. Stołczyńska 100 | Szczecin | 71-871 | 600030833 | Adamczak Paweł | switskolwin@o2.pl |
| 8. | JK Gryfia www.ycgryfia.republika.pl | ul. Ludowa 13 | Szczecin | 71-700 | 504856499 | Stefan Światała | yc_gryfia@op.pl |
| 9. | Zach.-Pom. Stow. Żeglarstwa Morskiego | ul. Bryczkowskiego 12 | Szczecin | 70-888 | 601725878 914620252 | Artur Pomorski | a.pomorski@poczta.fm |
| 10. | Międzyszkolny Klub Żeglarstwa Regatowego www.wind.gryfnet.pl | ul. Śpiewna 6 | Szczecin | 70-886 | 502590132 | Robert Wolniewicz | rw@windsail.pl |
| 11. | Ognisko TKKF Orkan www.tkkf.szczecin.pl/O_nas | ul. Gdańska 3D | Szczecin | 70-6 | 501576117 | Wiktor Głowacki | tkkforkan@wp.pl |
| 12. | UKS Fala www.uksfala.vel.pl | ul. WOP 19a | Trzebież | 72-020 | 913128393 602890805 | | admin@zegluj.eu |
| 13. | TKKF Olimpia www.olimpia.police.pl | ul. Konopnickiej 20 | Police | 72-010 | 913179473 501284538 603200949 | Sobczyk Halina | olimpia@police.pl |
| 14. | JK Cztery Wiatry jachtklubczterywiatry.pl | ul. Jachtowa 4a | Świnoujście | 72-600 | 918524319 | Piotr Brzeziński | jachtklubczterywiatry@onet.pl |
| 15. | JKMW "KOTWICA" www.jkmwkotwica-swinoujscie.pl/ | ul. Steyera 6 | Świnoujście | 72-600 | 913219435 783643830 | Henryk Piechota | jkmw_kotwica@uznam.net.pl |
| 16. | KŻ Zespół Szkół Morskich | ul. Sołtana 2 | Świnoujście | 72-602 | 913216287 693415667 | Jan Płaczek Wolniewicz Lucyna | sindbad42_42@o2.pl sekretariat@zsm.uznam.net.pl |
| 17. | Międzyszkolna Sekcja Żeglarska w Zespole Szkół Morskich im. Eugeniusza Kwiatkowskiego | ul. Jana Sołtana 2 | Świnoujście | 72-600 | 913212830 781250306 605338787 | Roman Gonczar Hanna Żuraw | sekretariat@zsm.uznam.net.pl |
| 18. | MDK im. Mariusza Zaruskiego mdk.stargard.pl | ul. Portowa 3 | Stargard | 73-110 | 918344301 | Lech Marchwiński | sekretariat@mdk.stargard.pl |

| | | | | | | | | | |
|-----|--|--------|--------------|-------------------------|-------------|--------|-------------------------------------|------------------------|--|
| 19. | KŻ http://www.marina-miedwie.pl/strona | PTTK | Jomitoka | ul. Szczecińska 17 | Stargard | 73-110 | 501140767 691722013 | Drewnowski Robert | arcon.jarek@gmail.com |
| 20. | JK http://www.mokis.home.pl | Kamień | Pomorski | ul. Wilków Morskich 4 | Kamień Pom. | 72-400 | 605332155 603058554 | Marek Świdorski | office@jkkp.pl marek@jkkp.pl a.lenkowski@post.pl |
| 21. | UKŻ http://www.uksalbatros.net16.net/strona/index.html | | Albatros | ul. Mostowa 1 | Wolin | 72-500 | 913261214 609692961 | Lucyna Choma | albatroswoloin@wp.pl |
| 22. | Liga Morska | | | ul. Mostowa 1 | Wolin | 72-500 | 609477782 | Jakub Łukaszewicz | kubalik1@gmail.com |
| 23. | MKS http://www.kki.pl/mosgryfino/hermes/strona_glowna.html | | Hermes | ul. Iwaskiewicza 70 | Gryfino | 74-100 | 601564800 914151658 | Jan Nowysz | hermes.gryfino@kki.pl |
| 24. | JK Roztoka | | | ul. Krzywoustego 28 | Stepnica | 72-112 | 914188458 507818196 695587026 | Bolesław Joško | bdaszkiwicz@wp.pl |
| 25. | MKS http://www.szkuener.nazwa.pl | | Szkuner | ul. Marcinkowskiego 5 | Myślubórz | 74-300 | 957472512 501122931 | Szymczak Ryszard | szkuner1@poczta.onet.pl |
| 26. | UKS http://bras-police.pl | | Bras | ul. Wojska Polskiego 68 | Police | 72-010 | 501171636 | Krzysztof Kwietniewski | braspolice@gazeta.pl |
| 27. | ŻMKŚ www.orleszczecinek.pl | | Orleń | ul. Mickiewicza 2 | Szczecinek | 78-400 | 609 093 239 | Adam Butowicz | a.butowicz@wp.pl |
| 28. | MKŻ http://bryza.goleniow.pl | | Bryza | ul. Jaworowa 19 | Goleniów | 72-100 | 957472267 509040063 | Krzysztof Srokowski | uksbryza@gmail.com |
| 29. | UKS http://barnim-goleniow.cba.pl | | Barnim | ul. Sportowa 25 | Goleniów | 72-100 | 914182104 | Michał Zera | michal.zera@gmail.com |
| 30. | UKS Keja | | | ul. Sąsiedzka 7 | Świnoujście | 72-605 | 913221724 696995270 | Jerzy Miller | sp.9swinoujscie@wp.pl b.perucka@wp.pl |
| 31. | MKR www.mkrtramp.pl | | Tramp | ul. Chrobrego 32 | Mielno | 76-032 | 3189333 602210395 790597116 | Tomasz Wegner | biuro@mkrtramp.com.pl |
| 32. | Klub Żeglarski „Sztorm” Barlinek www.sztorm.org | | | ul. Sportowa 1 | Barlinek | 74-320 | 666316160 697300208 | Artur Wilk | szstormbarlinek@wp.pl |
| 33. | UKS Fregata | | | ul. Dziwna 53 | Dziwnów | 72-420 | 913815074 605597967 | Henryk Gogulski | wohego@o2.pl |
| 34. | UKS Keja | | | ul. Wolności 21 | Mirosławiec | 78-650 | 698701883 67259502 | Edyta Jaskulski | i.nazwzajem@spoko.pl |
| 35. | JAMSEN | | | ul. Barnima 1/18 | Goleniów | 72-100 | 914666679 502278111 | Piotr Ruciński | biur@jamsen.szczecin.pl piotr.rucinski@jamsen.szczecin.pl |
| 36. | UKS http://www.uksbryza.com.pl | | BRYZA | ul. Marcinkowskiego 5 | Myślubórz | 74-300 | 957472267 | Krzysztof Srokowski | uksbryza@gmail.com |
| 37. | Klub Żeglarski „KNAGA” | | | Pl. Wolności 9 | Nowogard | 72-200 | 509431901 | Tadeusz Hołubowski | tadeusz.holubowski@gmail.com |
| 38. | Ucniowski Klub Żeglarski „Sztorm” www.sztorm-koszalin.pl | | | Ul. Zwycięstwa 202b/12 | Koszalin | 75-611 | 943411226 502017310 | Przemysław Kluczkowski | kontakt@szstorm-koszalin.pl przemyslaw.kluczkowski@wp.pl |
| 39. | Klub Sportowy www.dobramarina.pl | | Dobra Marina | Ul. Barbakan 6/2 | Szczecin | 71-023 | 506770204 | Agnieszka Piecuch | dobramarina@wp.pl biuro@dobramarina.pl |

| | | | | | | | |
|-----|-----------------------------------|----------------------------------|------------|------------|--------------|--------------------|--|
| 40. | Stowarzyszenie www.miedwie.org | „Miedwie” Ul. Szczecińska 10a | Morzyczyn | 73- 108 | 601775976 | Tomasz Jachymek | tomaszjachymek@gmail.com |
| 41. | Maszoperia | ul. Woj. Polskiego 40 | Szczecin | 70- 482 | 602768152 | Myłka Paweł | biuro@maszoperia.szczecin.pl mziel@szczecin.home.pl |
| 42. | Klub Żeglarzy Samotników | ul. Wąska 1A/15 | Szczecin | 71- 407 | 91-422 91 69 | Janusz Charkiewicz | icharkiewicz@wp.pl |
| 43. | UKS Szkwał | ul. I Dywizji WP | Złocieniec | 78- 520 | 509332287 | Anna Kamińska | annakaminska1963@tlen.pl |

Źródło: <http://www.zozz.com.pl/index.php/component/content/article/45-listaklubowzeglarskichzozz.html>.

Tabela 2. Lista klubów zrzeszonych w Zachodniopomorskim Okręgowym Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego.

| Lp. | Nazwa klubu | Adres | |
|-----|--|------------------------|----------------------------|
| 1. | Klub Turystyki i Sportów Wodnych „DELFIN” | 70-030 Szczecin | Tama Pomorzańska 12F |
| 2. | Goleniowski Klub Motorowodny i Narciarstwa Wodnego | 72-100 Goleniów | Mikołajczyka 42 |
| 3. | Klub Motorowodny „HARPUN” OP WOPR Myślibórz | 74-300 Myślibórz | Szarych Szeregów 3 |
| 4. | Centralny Ośrodek Żeglarstwa im. A. Benesza sp. z o.o. | 72-020 Trzebież | Rybacka 26 |
| 5. | Klub Motorowodny „KEJA” OR WOPR Choszczno | 73-200 Choszczno | Promenada 2 |
| 6. | Jacht Klub Marynarki Wojennej „KOTWICA” | 72-604 Świnoujście | Steyera 6 |
| 7. | Szczeciński Klub Motorowodny L O K | 70-800 Szczecin | Przestrzenna 13 |
| 8. | LOK Klub Żeglarski i Motorowodny w Stepnicy | 72-112 Stepnica | Młynarska 1 |
| 9. | Szczeciński Klub Nart Wodnych SKI-LINE | 70-800 Szczecin | Przestrzenna 9A |
| 10. | Klub Motorowodny WOPR Kamień Pomorski | 72-400 Kamień Pomorski | Wilków Morskich 4 |
| 11. | Klub Motorowodny WOPR Szczecin | 70-631 Szczecin | Heyki nad Kanałem Zielonym |
| 12. | Chorągiew Zachodniopomorska ZHP Szczecin | 71-431 Szczecin | Ogińskiego 15 |
| 13. | Towarzystwo Rozwoju Wszechstronnego "POMERANUS" | 70-131 Szczecin | Orawska 1 |
| 14. | Ośrodek Szkoleniowy RESCUE PLANET Jakub Parobczy | 70-854 Szczecin | Kurpiów 11/5 |

Źródło: <http://www.zwiazekmotorowodny.szczecin.pl/ct-menu-item-2/ct-menu-item-8>.

Aneks 2

Tabela 1. Trendy i konsekwencje w turystyce.

| TRENDY | KONSEKWENCJE W TURYSTYCE |
|--|---|
| DEMOGRAFICZNE | |
| 1. Starzenie się społeczeństw; szczególnie duży przyrost populacji osób starszych nastąpi w Niemczech, Włoszech i Finlandii, Polsce 2. Trzeci wiek (począwszy od 50 roku życia), charakteryzujący się lepszym stanem zdrowia i większą siłą nabywczą 3. Mniej liczne rodziny (zmiana modelu rodziny) 4. Liczba bardziej doświadczonych turystów będzie wzrastać szybciej niż ogólny popyt na produkty sektora turystycznego 5. Depopulacja | 1. Wzrost wymagań w zakresie jakości, bezpieczeństwa i komfortu; łatwy i szybki transport 2. Indywidualizacja potrzeb osób w dwóch grupach wiekowych, tj. 55-65 oraz 65+, a w konsekwencji konieczność różnicowania ofert i systemu komunikacji marketingowej dla tych segmentów 3. Ogólny wzrost popytu, zwłaszcza na podróże do dalekich krajów i krótkie pobyty; zwiększenie popytu na wyjazdy do miast i inne krótkie podróże zagraniczne po sezonie 4. Wzrost popytu na spokojniejsze obiekty o charakterze rozrywkowo-wypoczynkowym 5. Wzrost popytu na produkty dla osób podróżujących pojedynczo („single” i „puste gniazda”) 6. Zwiększenie popytu na luksus i produkty specjalistyczne |
| ZDROWOTNE | |
| Wzrost świadomości zdrowotnej | 1. Aspekty zdrowotne będą brane pod uwagę przy wyborze celu podróży oraz formy spędzania czasu 2. Popularniejsze będą wakacje aktywne lub oferujące aktywny wypoczynek 3. Wzrośnie popyt na produkty związane z odnową biologiczną |
| PODNOSZENIE WYKSZTAŁCENIA I KWALIFIKACJI | |
| Kształcenie ustawiczne | 1. Wybór imprez, w których istotną rolę odgrywają: sztuka, kultura, historia i rozwój duchowości 2. Budowa produktu opartego na kreatywności 3. Wzrost popytu na produkty specjalistyczne 4. Rozwój zawodów typu „menadżer produktu” |
| NOWE TECHNOLOGIE | |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Wzrost roli informacji i sprzedaży przez Internet 2. Nowe formy wizualizacji przez Internet 3. Rosnąca rola w komunikacji i informacji telefonu komórkowego i GPS 4. Tworzenie się społeczności internetowych i wypieranie przez nie znaczenia tradycyjnych portali promocyjnych w komunikacji marketingowej | <ul style="list-style-type: none"> 1. Nawigacje w celu porównywania ofert i komponowania wyjazdów z dostępnych modułów oraz dokonywania bezpośrednich rezerwacji, w tym o niskich, promocyjnych cenach, typu dzisiejszy Groupon. 2. Wirtualizacja podróży, prezentacje atrakcji w 3D 3. Rozwój aplikacji mobilnych informacyjno- rezerwacyjnych, GPS, SMS, WAP 4. W promocji wzrośnie znaczenie technologii Web 2.0 i 3.0 oraz GPS. Możliwy spadek roli globalnych narzędzi typu Facebook na korzyść innych, nowych 5. Konieczność tworzenia portali kumulujących produkty, oferujących produkty poszerzone (np. poprzez linie lotnicze i biura podróży) |
| CZAS WOLNY | |
| <p>Presja życia codziennego i różnorodnych potrzeb pomniejszy budżet na podróże</p> | <ul style="list-style-type: none"> 1. Podróże tańsze, krótsze, z potrzebą wypoczynku 2. Rezygnacja z jednego dłuższego urlopu na rzecz kilku krótszych |
| TRANSPORT | |
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Tanie linie lotnicze będą zwiększać swój udział w rynku (proces integracji poziomej) 2. Brak płynności w ruchu drogowym 3. Rozwój szybkich kolei | <ul style="list-style-type: none"> 1. Krótkie pobyty w pobliżu miejsca zamieszkania, z łatwym dojazdem 2. Spadek znaczenia przewoźników autokarowych 3. Rozwój rejsów morskich 4. Czas podróży wpłynie na wybór miejsca wyjazdu 5. Overbooking |
| ZMIANY KLIMATYCZNE | |
| <p>Ocieplenie klimatu i występowanie anomalii pogodowych</p> | <ul style="list-style-type: none"> 1. Wzrost średnich temperatur w okresie letnim spowoduje przesuwanie się wypoczynku typu "3S" bardziej na północ 2. Zmiany warunków klimatycznych w Europie mogą spowodować gruntowne przekształcenie modeli podróżowania i wpłynąć na wybór kierunków turystycznych |
| ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY | |

| | |
|---|--|
| <p>Świadomość związana z ochroną środowiska będzie nadal wzrastać. Zwiększy się rola inwestycji w zrównoważony rozwój regionalny.</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Regionalny charakter miejsc docelowych zyska na znaczeniu, wzrośnie atrakcyjność „dziewiczych” obszarów i regionów oraz popyt na ekoturystykę i produkty oparte na naturze 2. Turyści będą preferować miejsca, w których miejscowa ludność chętnie przyjmuje gości; 3. Wzrost znaczenia jakości obsługi 4. W celu promowania harmonijnego i zrównoważonego rozwoju turystyki niezbędny jest dialog partnerów; 5. Partnerstwo powinno stanowić centralny komponent działań na wszystkich szczeblach (europejskim, krajowym, regionalnym, a także publicznym i prywatnym) 6. Konieczne zwrócenie większej uwagi na wskaźniki gęstości, chłonności i pojemności turystycznej 7. Zwiększenie się roli jakości środowiska 8. Przerzucanie kosztów rozwoju zrównoważonego na turystów (wzrost cen biletów lotniczych jako wynik opłat za emisję CO₂) 9. Odpowiedzialność za środowisko może się stać przewagą konkurencyjną produktów turystycznych szczególnie na rynku europejskim 10. Wprowadzanie marek ekologicznych |
| BEZPIECZEŃSTWO | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Utrzymywanie się i pogłębianie kryzysów lokalnych, terroryzmu, zanieczyszczenia 2. Zaburzenia polityczne w różnych regionach świata | <ol style="list-style-type: none"> 1. Wzrost kosztów bezpieczeństwa 2. Krytyczni turyści będą szybciej zgłaszać reklamacje, jeżeli oferowany produkt nie będzie spełniał standardów 3. Wzrost reklamacji związanych ze środowiskiem i otoczeniem 4. Wymagana elastyczność państw i branży turystycznej na wypadek sytuacji kryzysowych 5. Czasowe przesuwanie się popytu |
| STYL ŻYCIA | |

| | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Coraz więcej konsumentów o wyrafinowanych gustach otwarcie wyraża swoje potrzeby 2. Styl życia w społeczeństwie zachodnim stopniowo się zmienia – coraz większa rolę odgrywają potrzeby indywidualne 3. Nowi konsumenci z rynków wschodzących | <ol style="list-style-type: none"> 1. Bardziej krytyczne nastawienie do jakości oraz stosunku jakości do ceny 2. Alternatywne sposoby wydawania pieniędzy i spędzania czasu będą konkurować z wyjazdami wakacyjnymi, a w ramach wyjazdów będą ze sobą konkurować różne kierunki i standardy zakwaterowania 3. Bardziej zróżnicowane zachowanie klientów: w tym roku wakacje skromne, w przyszłym – luksusowe, w tym roku dalekie, w następnym – bliskie 4. Doświadczenie skłoni do ponownych odwiedzin atrakcyjnych miejsc poznanych w przeszłości („powrót do podstaw”) 5. Spadek popytu na wycieczki w pełni zorganizowane 6. O ile zachowanie konsumenta zachodniego idzie w kierunku „przygoda”, o tyle nie ma jednoznacznej opinii o modelu zachowań konsumentów z rynków wschodzących 7. Usługodawcy skorzystają więcej, jeżeli będą w stanie stworzyć zupełnie nowe produkty, odróżniające się od innych dzięki wartości dodanej 8. Powstawanie nowych segmentów niszowych w popycie turystycznym |
| ZARZĄDZANIE MARKETINGOWE | |

| | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwój innowacyjności 2. Aktywna polityka turystyczna 3. Decentralizacja 4. Polityka pomocniczości Unii Europejskiej 5. Wspólne projekty promocyjne (UE, V-4, transgraniczne) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Niektórzy analitycy uważają, że tradycyjne biura podróży będą odgrywać istotną rolę również w przyszłości. 2. Biura podróży powinny skupić się na niszach oraz na swojej roli eksperta do spraw podróży. 3. Oferta będzie skoncentrowana na zapewnieniu wsparcia klientom przed podróżą i w jej trakcie. 4. Agenci mogą się na przykład stać „life style managerami”, dostarczającymi klientom wysoko marżowanych usług przygotowywanych „na miarę”. 5. Powstanie wiele europejskich programów wsparcia typu Calypso (dla seniorów) 6. Na znaczeniu zyska marketing miejsca 7. Wzrost znaczenia marketingu na poziomie regionalnym i lokalnym oraz ograniczenie roli narodowych organizacji turystycznych do budowy wizerunku 8. Regiony oferujące pełny, zróżnicowany i zrównoważony produkt będą częściej wybierane i będą wymagać lepszego zarządzania 9. Intensyfikacja partnerstwa publiczno-prywatnego 10. Dalszy rozwój integracji pionowej i poziomej oraz doskonalenia zarządzania destynacjami, w tym na poziomie regionalnym i lokalnym 11. Budowa marek 12. Powstawanie nowych instytucji typu „film commission”, DMC |
|--|---|

Źródło: Marketingowa Strategia Polski w sektorze turystyki na lata 2012-2020, POT, 2011.



Szczecin



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2007-2013.