

MOŻLIWOŚCI INTEGRACJI ELEMENTÓW POLITYK TURYSTYCZNYCH SZCZECINA I METROPOLII BERLIŃSKIEJ

BOGUSŁAW STANKIEWICZ

Akademia im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim
e-mail: Boguslaw.Stankiewicz@ajp.edu.pl

KODY JEL

M 31, Z 33, Z 38

SŁOWA KLUCZOWE

polityka turystyczna, integracja, miasto, metropolia

STRESZCZENIE

W niniejszym artykule zaprezentowano rozważania dotyczące możliwości integracji polityk turystycznych na przykładzie miasta Szczecina i metropolii berlińskiej. Pomimo faktu, że Szczecin i metropolia berlińska położone są zaledwie w odległości około 130 km od siebie, to zdaniem autora ich wzajemna współpraca nie jest w pełni wykonywana. Rozważania oparto na podstawie wyników autorskich badań dotyczących ruchu turystycznego zarówno w Szczecinie, jak i w berlińskiej metropolii. Dane źródłowe do analizy pozyskano z Głównego Urzędu Statystycznego oraz Federalnego Urzędu Statystycznego Niemiec, a samo badanie ankietowe zostało przeprowadzone pośród turystów niemieckich, którzy odwiedzili Szczecin w 2017 r. Całość rozważań uzupełniono o charakterystykę czynników, które obecnie utrudniają integrację turystyczną Szczecina i Berlina. Natomiast zasadniczym celem artykułu jest stworzenie podstaw w zakresie określenia możliwości stworzenia wspólnego produktu turystycznego dla Szczecina i berlińskiej metropolii.

Wprowadzenie

Szczecin i Berlin są, ze względu na czynniki historyczne i geograficzne, miastami bardzo silnie związanymi ze sobą w różnych aspektach życia społeczno-gospodarczego, co stwarza naturalne możliwości kreowania synergicznej współpracy strategicznej w różnych dziedzinach. W przypadku współpracy w ramach gospodarki turystycznej korzyści dla obu miast wynikają

– poza wzmiankowanymi czynnikami historycznymi i geograficznymi – także z komplementarności ich ofert turystycznych, które w dużej mierze mogłyby zostać zintegrowane w ramach wspólnej strategii turystycznej. Dla określenia działań, które mogłyby zostać podjęte w ramach tej strategii, konieczne jest przeprowadzenie badań mających na celu dostarczenie informacji, w jakim stopniu ruch turystyczny w Szczecinie jest pochodną ruchu turystycznego w Berlinie i na odwrót. Należy również rozpoznać i zdefiniować czynniki decydujące o wzajemnym uzupełnianiu się ofert turystycznych Szczecina i Berlina. Przykładowo czynnikiem takim ze strony stolicy Niemiec mogłaby być znakomita dostępność transportowa zarówno drogową, kolejową, jak również lotniczą, która zostanie dodatkowo ulepszona po oddaniu do użytku lotniska Berlin-Brandenburg. Szczecin z kolei ma liczne walory przyrodnicze, wypoczynkowe oraz służące uprawianiu turystyki kwalifikowanej, które z pewnością stałyby się atrakcją dla turystów odwiedzających Berlin. Tu przykładem mogą być walory naturalne, np. pagórkowaty krajobraz Szczecina, duża lesistość bądź tereny położone w dolnym biegu rzeki, których w Berlinie brakuje (Marszałek, 2007).

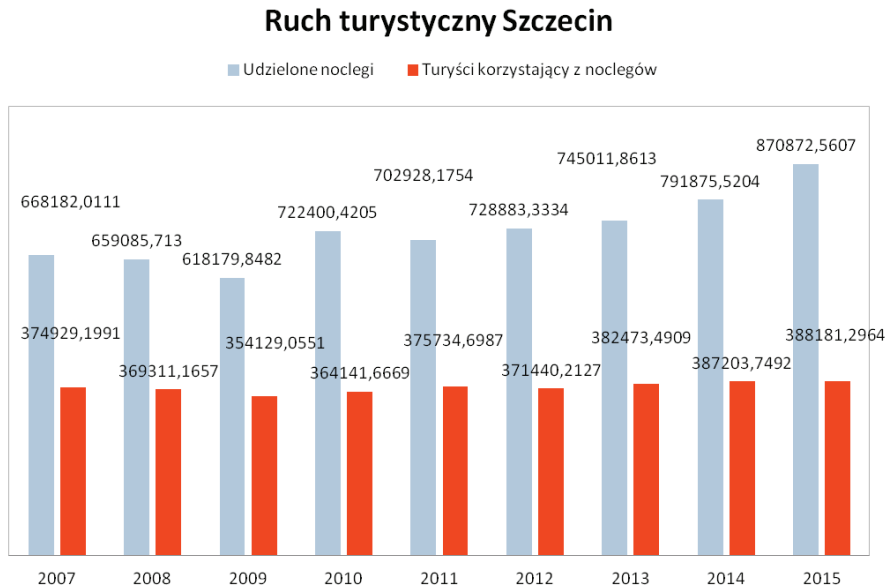
Planowanie działań w ramach polityki turystycznej wymaga rozpoznania czynników społecznych, rozwojowych i ekonomicznych, a następnie politycznych; potem wyznaczenia celów i integrowania grup interesariuszy w ramach planowania strategicznego; w końcu zaś – określenia zasobów do realizacji celów. Zastosowanie tego modelu jest utrudnione w sytuacji, gdy celem głównym polityki turystycznej jest integracja ofert więcej niż jednego ośrodka (Edgell, DelMastro, Smith, Swanson, 2008).

Celem tego artykułu jest określenie możliwości integracji oferty turystycznej Szczecina i Berlina poprzez koordynację działań na szczeblu gminnym, regionalnym, a także międzynarodowym. W artykule zostaną przedstawione wyniki badań ruchu turystycznego w Szczecinie i Berlinie, czynniki sprzyjające integracji oferty turystycznej i utrudniające ją, włącznie z propozycją wykorzystania czynników sprzyjających i rozwiązania problemów wynikających z czynników utrudniających.

Ruch turystyczny w Szczecinie i Berlinie w latach 2007–2015

Przystąpienie Polski do układu z Schengen pod koniec 2007 r. znacząco wpłynęło na wolumen ruchu turystycznego i rozwój nowych kierunków organizacji imprez turystycznych. Korzyści wynikające z faktu przynależności do tej umowy zauważyć można zwłaszcza na pograniczu polsko-niemieckim, gdzie zniesienie kontroli granicznych przyczyniło się do wzrostu zainteresowania turystów, a w konsekwencji do poprawy kondycji gospodarczej tych obszarów. Dla rozstrzygnięcia tytułowego zagadnienia tego artykułu konieczne jest zbadanie wolumenów ruchu turystycznego w Szczecinie i Berlinie oraz określenie zależności między nimi. Zasadniczymi wskaźnikami używanymi do wyznaczania wolumenu ruchu turystycznego są: wskaźnik liczby turystów korzystających z noclegów, oznaczający bezwzględną liczbę turystów, którzy zatrzymali się w Szczecinie na przynajmniej jedną noc, oraz wskaźnik liczby noclegów udzielonych turystom, który jest iloczynem pierwszego wskaźnika i średniego czasu pobytu. Na rysunku 1 zaprezentowano wolumen

ruchu turystycznego w Szczecinie w latach 2007–2015: liczby noclegów udzielonych turystom i liczby turystów korzystających z noclegów.

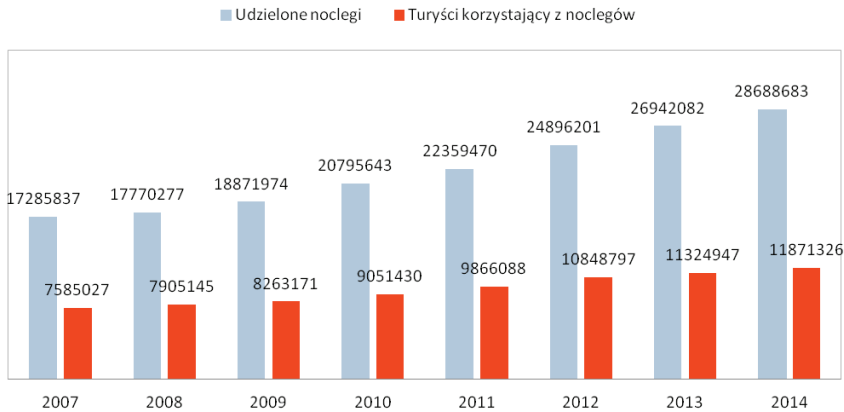


Rysunek 1. Ruch turystyczny w Szczecinie w latach 2007–2015 wyrażony wskaźnikami liczby udzielonych noclegów i liczby turystów korzystających z noclegów

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Bank danych lokalnych (2015).

Z rysunku 1 wynika, że liczba noclegów udzielonych turystom w Szczecinie rośnie szybciej niż liczba turystów korzystających z noclegów, charakteryzuje się większą zmiennością. Oznacza to, że w ostatnich latach wydłużył się średni czas pobytu turystów w Szczecinie. Natomiast na rysunku 2 zaprezentowano wolumen ruchu turystycznego w metropolii berlińskiej.

Ruch turystyczny Berlin



Rysunek 2. Ruch turystyczny w metropolii berlińskiej latach 2007–2014 wyrażony wskaźnikami liczby udzielonych noclegów i liczby turystów korzystających z noclegów

Źródło: Federalny Urząd Statystyczny (Statistisches Bundesamt), Bank Danych (2014).

Z rysunku 2 wynika, że w Berlinie wskaźnik liczby udzielonych turystom noclegów również rośnie szybciej niż wskaźnik liczby turystów korzystających z noclegów ogółem, jednak wzrost wartości obu wskaźników jest bardziej regularny niż w przypadku Szczecina. Wynika to z wieloletniej polityki turystycznej, konsekwentnie wdrażanej przez władze stolicy Niemiec (Berlin.de Offizieles Hauptstadtportal, 2013).

Wartość współczynnika korelacji Pearsona (liczony dla lat 2007–2014) dla wskaźnika liczby udzielonych noclegów wynosi 0,89, co oznacza bardzo silną dodatnią korelację, z kolei dla wskaźnika liczby turystów korzystających z noclegów 0,67, co oznacza średnią dodatnią korelację pomiędzy wolumenami ruchu turystycznego w Szczecinie i Berlinie mierzonymi tymi wskaźnikami (Główny Urząd Statystyczny, Statistisches Bundesamt).

Zaprezentowane wyniki badań uwzględniają jedynie turystów, którzy wykupili noclegi w placówkach świadczących usługi hotelowe. Nie ma możliwości precyzyjnego określenia liczby turystów odwiedzających miasta na okres krótszy niż 24 godziny, których udział – ze względu na czynniki geograficzne – jest w przypadku Szczecina i Berlina relatywnie wysoki. Analiza ruchu turystycznego w tych miastach według zastosowanych wskaźników w dużej mierze odzwierciedla zachodzące trendy i pozwala wyciągnąć wnioski użyteczne dla rozstrzygnięcia tytułowego problemu.

Zasadniczym problemem Szczecina jest brak hoteli pięciogwiazdkowych i mała liczba hoteli cztero- i trzygwiazdkowych, w odróżnieniu od kurortów nadmorskich województwa zachodniopomorskiego, gdzie liczba hoteli o wysokim standardzie jest relatywnie bardzo wysoka. Z tego powodu Szczecin nie może w pełni wykorzystywać potencjału wynikającego z sąsiedztwa tych

kurortów, licznie odwiedzanych przez turystów z Niemiec. Wzrost liczby hoteli skategoryzowanych powyżej trzech gwiazdek w Szczecinie uczyniłby miasto integralnym punktem wypraw turystycznych do województwa zachodniopomorskiego (Skotarczak, Blaszcze, 2015).

W ramach analizy ruchu turystycznego między Szczecinem a Berlinem przeprowadzono badania ankietowe wśród turystów niemieckich odwiedzających Szczecin. Dzięki pomocy Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Pilotów i Przewodników uzyskano 80 formularzy ankietowych. W kolejnych pytaniach turystów poproszono o ocenę w skali 1–5 (gdzie „1” oznacza ocenę najlepszą, a „5” – najgorszą) następujących elementów:

- 1) jakość połączenia ze Szczecinem,
- 2) wygląd zewnętrzny i funkcjonalność dworca Szczecin Główny,
- 3) przejrzystość i dokładność informacji turystycznej,
- 4) dostępność informacji w języku niemieckim,
- 5) sieć komunikacji miejskiej w Szczecinie,
- 6) wybór i oferta hoteli w Szczecinie,
- 7) menu w restauracjach w Szczecinie,
- 8) bogactwo oferty kulturalnej w Szczecinie,
- 9) miejsca wypoczynkowe w Szczecinie,
- 10) przystępność cenowa towarów i usług w Szczecinie.

Wartości średnie, mediany i dominanty wyliczone na podstawie danych uzyskanych z formularzy ankietowych prezentowane są w tabeli 1.

Tabela 1. Wyniki ankietyzacji na temat oceny turystów niemieckich oferty turystycznej Szczecina

Miara/pytanie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
średnia	3,8	3,5	2,44	2,63	3,13	3,31	3,38	2,19	2,56	2,1
mediana	4	4	2,44	2,63	3	3	3	2	2	2
dominanta	4	4	2	1	3	3	3	2	2	1

Źródło: badania własne.

Z ankietyzacji wynika, że turyści niemieccy najlepiej ocenili przystępność cenową towarów i usług w Szczecinie oraz bogactwo oferty kulturalnej, najgorzej z kolei wygląd i funkcjonalność dworca oraz jakość połączenia ze Szczecinem. Wartość mediany najniższa jest dla pytań o ofertę kulturalną, dostępność obiektów rekreacyjnych i przystępność cenową. Przy pytaniach o dostępność informacji w języku niemieckim i ceny wartości spośród dominant są najwyższe. W przypadku wartości odpowiedzi na pytanie 1 i 2 występuje rozkład lewostronnie skośny, w przypadku pozostałych pytań – prawostronnie skośny.

Czynniki utrudniające integrację wspólnych działań strategicznych Szczecina i Berlina i możliwości ich rozwiązania na szczeblu gminnym, regionalnym, państwowym i międzynarodowym

Najbardziej znanym czynnikiem utrudniającym integrację Szczecina i Berlina jest zły jakości połączenie kolejowe między tymi miastami. Kwestia dobudowy drugiego toru i elektryfikacji szlaku na całej długości od wielu lat jest tematem intensywnie omawianym przez dziennikarzy i samorządowców z obu miast. Kluczowym czynnikiem uniemożliwiającym modernizację linii jest brak porozumienia na szczeblu międzynarodowym, które zobligowałoby Polskie Koleje Państwowe i Deutsche Bahn do jej podjęcia. Mimo coraz silniejszego lobby na rzecz modernizacji szlaku wciąż nie jest ona ujęta w priorytetach PKP i DB (Inforail, 2014).

Zdecydowanie więcej czynników utrudniających integrację polityk turystycznych Szczecina i Berlina można rozwiązać na szczeblu gminnym i regionalnym. Jedną z podstawowych przyczyn słabego zintegrowania tych miast jest stosunkowo uboga – zarówno pod względem praktycznym, jak i językowym – informacja turystyczna w Szczecinie. Wielojęzyczna informacja turystyczna jest podstawowym aspektem warunkującym atrakcyjność turystyczną miast i pozwala przy relatywnie niskich kosztach na dotarcie do potencjalnie bardzo szerokiej grupy odbiorców. Poszerzenie informacji turystycznej o kolejne języki jest prostym działaniem marketingowym, w znaczny sposób oddziałującym na skojarzenia turystów odwiedzających poszczególne ośrodki. Obecnie informacja turystyczna w Szczecinie ograniczona jest zazwyczaj do opisów w trzech językach – polskim, angielskim, niemieckim; dla lepszej promocji Szczecina wśród turystów odwiedzających Berlin niezbędne jest określenie ich narodowości i na tej podstawie dodawanie kolejnych wersji językowych szczecińskiej informacji turystycznej. Podjęcie takich działań może w sposób znaczny oddziaływać na integrację ruchu turystycznego w Szczecinie i Berlinie (Visit Berlin).

Bardzo istotnym elementem integracji turystycznej Szczecina i Berlina jest działalność Stowarzyszenia Transgraniczny Klaster Szlak Wodny Szczecin–Berlin, której zasadniczy cel stanowi rozwijanie współpracy transgranicznej na wspólnej płaszczyźnie turystyki i biznesu. W ramach swojej działalności stowarzyszenie tworzy i zgłasza propozycje rozwiązań mogących korzystnie wpływać na atrakcyjność turystyczną, a następnie wynikającą z niej atrakcyjność biznesową terenów zlokalizowanych między Szczecinem a Berlinem. Czynniki utrudniające działalność stowarzyszenia można podzielić na trzy grupy. Przyczyny natury technicznej to głównie niedostatecznie rozwinięta infrastruktura – te częściowo zostały już rozwiązane z chwilą oddania do użytku nowej podnośni statków Niederfinow, chociaż w wielu miejscach żeglowność szlaku wodnego wciąż jest ograniczona. Przyczyny natury formalnej polegają głównie na znacznym skomplikowaniu procedur przy ubieganiu się o dofinansowanie unijne, zwłaszcza dla drobnych projektów postulowanych przez stowarzyszenie. Przyczyny społeczne to głównie słaba rozpoznawalność stowarzyszenia i brak zaangażowania w jego działalność nowych osób z zewnątrz. Dlatego należałoby zintensyfikować jego promocję w ośrodkach akademickich Szczecina i Berlina, aby w ramach jego działalności integrować potencjał intelektualny środowisk akademickich z obu miast (Siwińska, 2015).

Najbardziej prozaicznym problemem – mającym również wpływ na omówione powyżej czynniki utrudniające integrację – jest słaba współpraca między uczelniami i samorządami. Jako że zagadnienie tytułowe odnosi się do dwóch miast, ową współpracę należy rozpatrywać poprzez podział dwuosiowy (Szczecin–Berlin oraz samorzady–uczelnie) i w ten sposób określać kierunki nawiązywania i zacieśniania współpracy. Z przyczyn naturalnych najtrudniej rozwijać współpracę uczelni szczecińskich z samorządem Berlina oraz uczelni berlińskich z samorządem Szczecina; te formy współpracy są jednak najkorzystniejsze poprzez wpływ na pozostałe. Przykładowo, samorząd Berlina, finansując stypendia dla studentów ze Szczecina, wpłynąłby na automatyczną integrację szczecińskich środowisk akademickich z berlińskimi, pobudzając ich wspólną aktywność intelektualną dla realizacji określonych zadań (BIP UM Szczecin, 2016).

Możliwości stworzenia wspólnego produktu turystycznego Szczecina i Berlina i wspólnej oferty dla turystów odwiedzających oba miasta

Ze względu na czynniki geograficzne swoistym „kręgosłupem” wspólnego produktu turystycznego Szczecina i Berlina mógłby stać się szlak turystyczny integrujący w swoim biegu wiele atrakcji turystycznych obu miast. Wytyczenie takiego szlaku, przy współpracy z instytucjami mogącymi bezpośrednio czerpać korzyść z jego działalności, wymaga przeprowadzenia wielu badań mających na celu określenie jego opłacalności. Warto również rozważyć możliwość podejmowania współpracy Szczecina z wybranymi okręgami administracyjnymi Berlina, a następnie rozszerzyć ją na skalę całego miasta. Okręgi, które mają szeroką niezależność, mogą zdecydować się na podejmowanie określonych form współpracy ze Szczecinem, na które w początkowej fazie nie zdecydowałyby się administracja ogólnomiejska, a które po wdrożeniu na szczeblu okręgowym staną się dla niej bardziej atrakcyjne, a ich skutki przewidywalne. Podjęcie współpracy Szczecina z poszczególnymi okręgami administracyjnymi wymagałoby określenia profili turystów odwiedzających poszczególne okręgi, co jest z uwagi na fakt udostępniania danych przez Federalny Urząd Statystyczny jedynie na szczeblu ogólnomiejskim – znacznie utrudnione. Wymagałoby więc ono złożenia niezależnych ofert współpracy poszczególnym okręgom przez samorząd Szczecina, a następnie określenia, z którymi z nich współpraca na tym szczeblu byłaby najkorzystniejsza jako wypadkowa gotowości władz okręgów do współpracy i preferencji turystów je odwiedzających.

Najkorzystniejszymi rozwiązaniami dla stworzenia wspólnego produktu turystycznego Szczecina i Berlina wydają się być propozycje Stowarzyszenia Transgraniczny Klaster Szczecin–Berlin, które bazują na możliwościach wykorzystania potencjału szlaków łączących oba miasta. Możliwości wykorzystania tych szlaków, zwłaszcza wodnego, są bardzo szerokie, a walory turystyczne mogłyby stać się naturalnym czynnikiem integrującym Szczecin z Berlinem.

Dyskusja nad stworzeniem projektu takiego produktu turystycznego powinna zakładać współpracę pasjonatów ze środowiskami akademickimi i następnie przekazanie wypracowanych rozwiązań urzędnikom na różnych szczeblach. Podjęcie daleko idących działań jest znacznie utrudnione ze względu na brak zainteresowania władz państwowych, zarówno po stronie polskiej, jak również niemieckiej, współpracą między Szczecinem a Berlinem. O ile Berlin ze względu

na ustrój RFN jest miastem o dużej autonomii i może w dużej mierze samodzielnie kształtować swoją politykę, działania podejmowane przez samorząd Szczecina są w dużej mierze zależne od ustawodawstwa ogólnopolskiego. Zacieśnienie współpracy ze strony niemieckiej utrudnia również często występująca sprzeczność między interesem na szczeblu krajów związkowych i federalnym, co szczególnie mocno zauważalne było podczas negocjacji na rzecz podjęcia remontu torowiska kolejowego między Szczecinem a Berlinem (*Przegląd Bałtycki*, 2016).

Pojęcie „oferty turystycznej” jest rozumiane znacznie szerzej, niż pojęcie „produktu turystycznego” – ofertę turystyczną należy rozumieć jako całokształt czynników warunkujących atrakcyjność turystyczną, produkt turystyczny z kolei jako konkretny element jednoznacznie kojarzony z danym ośrodkiem. Dlatego chcąc przygotować wspólną ofertę turystyczną Szczecina i Berlina, należy przede wszystkim podjąć działania mające na celu wykreowanie w zbiorowej świadomości turystów jednoznacznego kojarzenia obu miast. Środkiem zasadniczym dla realizacji tego celu jest ujednoczenie informacji turystycznej. W Szczecinie określa się ją mianem „dualnej”, gdyż niezależnie od siebie prowadzą ją Zamek Książąt Pomorskich i Centrum Informacji Turystycznej, podczas gdy informacja turystyczna Berlina jest znacznie bardziej rozbudowana, a zarazem prosta i przejrzysta. Adaptacja rozwiązań berlińskich byłaby korzystna, jednak jej wdrażanie musi być odpowiednio zaplanowane i odpowiadać reakcjom turystów na ten proces (Tomczyk-Miczka, 2013).

Podsumowanie

Stworzenie wspólnego produktu turystycznego Szczecina i Berlina jest znacznie utrudnione ze względu na fakt, iż wymagałoby podjęcia i skoordynowania działań na różnych szczeblach zarządzania. Istnieje jednak możliwość podjęcia takich działań na szczeblu samorządowym, które w dłuższej perspektywie przyczynią się korzystnie dla lobbowania na rzecz zaangażowania jednostek administracyjnych wyższego szczebla w projekt stworzenia wspólnego produktu turystycznego. Ruch turystyczny w Berlinie jest dodatnio skorelowany z ruchem turystycznym w Szczecinie, brakuje jednak wyników szczegółowych badań określających, na ile dodatnia korelacja odzwierciedla wzajemną zależność, a na ile jest wynikiem ogólnych trendów wzrostowych. Wiele problemów można by rozwiązać, stosując wybrane formy współpracy między środowiskami akademickimi, urzędniczymi i pasjonackimi – wzrost nakładu środków na współpracę pomiędzy środowiskami mniej podatnymi na integrację jest bardziej opłacalny, gdyż skutek zintegrowania tych środowisk automatycznie następować będzie integracja środowisk bardziej na nią podatnych. W ten sposób można stworzyć przyszłościowy projekt integracji polityki turystycznej Szczecina i Berlina przy bardzo dużych szansach na jego powodzenie.

Literatura

- Edgell, D.L., DelMastro Allen, M., Smith, G., Swanson, J.R. (2008). *Tourism Policy and Planning Yesterday, Today, Tomorrow*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Marszałek, E. (2007). *Walory przyrodnicze Odry*. Szczecin: Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie, Instytut Usług Turystycznych.

- Otocki, T. (2016). Pociągi z Berlina do Szczecina pojadą szybciej. Na Uznam jeszcze poczekamy. *Przegląd Bałtycki*, 19.11.2016. Pobrane z: <http://przegladbaltycki.pl/3690,pociagi-berlina-szczecina-pojada-szybciej-uznam-jeszcze-poczekamy.html> (30.04.2017).
- Siwińska, J. (2015) *Wywiad z dr Zbigniewem Zbroją, Prezesem Stowarzyszenia „Transgraniczny Klaster Szlak wodny Szczecin–Berlin”*. Portal Innowacji (6.02.2015). Pobrane z: http://www.pi.gov.pl/PARP/chapter_86203.asp?so-id=6C8A11DABF194B7395D8561F291AE14A.
- Skotarczak, T., Blaszkę, M. (2015). *Baza hotelowa jako element potencjału turystycznego miasta Szczecin*. Szczecin: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny.
- Stypendia Naukowe Prezydenta Miasta Szczecin, Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin (2016). Pobrane z: http://bip.um.szczecin.pl/chapter_50573.asp.
- Szczecin. Nie będzie modernizacji linii do Berlina? InfoRail, 29.04.2014. Pobrane z: http://inforail.pl/szczecin-nie-bedzie-modernizacji-linii-do-berlina-_more_40445.html (30.12.2016).
- Tomczyk-Mieczka, E. (2013). *Szczecin – dualizm informacji turystycznej*. Aktualności Turystyczne.pl, Polska Organizacja Turystyczna.
- Tourismus-Bilanz 2013: Berlin wächst stärker als Deutschland (2013). Pobrane z: <http://www.berlin.de/sen/wirtschaft/presse/pressemitteilungen/2014/pressemitteilung.150923.php> (30.10.2016).
- Federalny Urząd Statystyczny RFN, bank danych (2014)
- Główny Urząd Statystyczny, bank danych (2015)
- Visitberlin.de

POSSIBILITIES OF INTEGRATION OF ELEMENTS OF TOURIST POLICIES SZCZECIN AND OF BERLIN METROPOLIS

KEYWORDS | tourist politics, integration, city, metropolis

ABSTRACT

Present article the deliberations concerning the possibility were introduced to integration of tourist policies on the example of the city of Szczecin and the Berlin metropolis. In spite of the fact that Szczecin and the Berlin metropolis are located scarcely in the distance of the about 130 km from oneself, it is according to the author's their mutual cooperation fully isn't being used. Deliberations were based on the basis of the results of author's examinations concerning tourist movements both in Szczecin as well as the Berlin metropolis. Primary data for analysis were obtained from the Central Statistical Office and the Federal statistical office of Germany, and alone the questionnaire survey was conducted amongst German tourists which visited Szczecin in 2017. The whole of deliberations was supplemented for characteristics of factors which as of today are hampering tourist integration of Szczecin and Berlin. But the fundamental aim of the article is creation of grounds in the sphere of determination of possibility of creation of general tourist product for Szczecin and Berlin metropolis.

Translated by Wojciech Lewicki