

Filip Gruszczyński*

Wzrost atrakcyjności turystyki wodnej województwa zachodniopomorskiego przy wykorzystaniu środków Unii Europejskiej

Słowa kluczowe: turystyka wodna, żeglarstwo, przystanie jachtowe, szlaki żeglarskie, fundusze Unii Europejskiej
Keywords: water tourism, boating, marinas, sailing routes, the European Union funds

Wprowadzenie

Rozwój turystyki uzależniony jest od wielu czynników. Według B. Meyer można wyróżnić dwie główne grupy czynników decydujących w znacznym stopniu o rozwoju turystyki: walory turystyczne i rozumiane szeroko czynniki ekonomiczne¹. Przedmiotem niniejszego artykułu jest rozważenie, w jakim stopniu obie grupy czynników współzależą od siebie i jak zmiana jednego z nich wpływa na ogólną atrakcyjność turystyczną obszaru retencji – w tym przypadku jak zainwestowane środki z funduszy Unii Europejskiej w rozbudowę sieci przystani jachtowych wpływają na wzrost atrakcyjności turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim.

Walory turystyczne są najistotniejszym elementem wręcz determinującym rozwój turystyki². Określone są jako zespół elementów środowiska naturalnego i elementów pozaprzyrodniczych, które każdy z osobna lub wspólnie są przedmiotem zainteresowania turystów³. Środowiskiem naturalnym jest położenie geograficzne, klimat, różnorodna rzeźba terenu, długość linii brzegowej, sieć rzeczna, świat roślinny i zwierzęcy. Drugi

* Magister Filip Gruszczyński jest asystentem na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług (Katedra Zarządzania Turystyką) Uniwersytetu Szczecińskiego. E-mail: filipg@interia.pl.

¹ B. Meyer, *Turystyka jako ekonomiczny czynnik kształtowania przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004, s. 93.

² Tamże, s. 112.

³ T. Lijewski, B. Mikułowski, J. Wyrzykowski, *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa 2002, s. 16.

element to środowisko antropogeniczne, czyli stworzone przez człowieka materialne i niematerialne dobra kultury powstające w ciągłym procesie tworzenia odrębności kulturowej grup ludności. Zalicza się do nich muzea, zabytki, miejsca kultu religijnego oraz sztukę obejmującą literaturę, plastykę i teatr⁴.

Z drugiej strony przestrzeń turystyczna jest kształtowana przez bardzo szeroki i trudny do jednoznacznego sklasyfikowania zakres czynników zmieniających swoje znaczenie w czasie⁵. Według WTO jest ich ponad 130 i dzielą się na trzy grupy: ogólnoeconomiczne (gospodarcze, dochodowe, cenowe), społeczno-psychologiczne (w tym czas wolny, czynniki demograficzne, industrializacyjne, urbanizacyjne, kulturalne, motywacyjne), podażowe (w tym polityka turystyczna, transport, baza noclegowa, organizatorzy podróży)⁶.

Szczególnym czynnikiem ekonomicznym jest infrastruktura, która często decyduje o podejmowaniu działalności w określonym obszarze. W przypadku infrastruktury turystycznej ma ona zasadnicze znaczenie w realizacji podstawowych potrzeb turystów, będąc w niektórych przypadkach wręcz walorem turystycznym. Jest zawsze jednym z głównych czynników determinujących rozwój turystyki w ujęciu lokalnym i regionalnym⁷.

O atrakcyjności turystycznej obszaru nie decydują wyłącznie jego walory, lecz również infrastruktura turystyczna, dzięki której możliwy będzie pobyt turystów, spełnienie ich podstawowych potrzeb oraz, która da możliwość skorzystania z tych walorów. Wielkość ruchu turystycznego na danym obszarze istotnie zależy od stopnia rozwoju infrastruktury. Na potrzeby obsługi ruchu niezbędne jest właściwe przystosowanie walorów turystycznych oraz zapewnienie turystom odpowiednich warunków podczas podróży i pobytu poprzez inwestycje w zespół obiektów i urządzeń określanych mianem bazy materialnej lub infrastruktury turystycznej⁸. Utworzona infrastruktura turystyczna stanowi uzupełnienie wobec walorów turystycznych, zatem określa się ją mianem dóbr i urządzeń komplementarnych.

Do bazy turystycznej zalicza się cztery podstawowe elementy: bazę noclegową, bazę gastronomiczną, bazę transportową i bazę uzupełniającą (towarzyszącą). Za najważniejszą uznaje się bazę noclegową przyjętą powszechnie jako umowny miernik wielkości podaży turystycznej danego obszaru⁹. Należy tu zwrócić uwagę, że wśród wielu różnych elementów bazy uzupełniającej wylicza się między innymi plaże, jachtkluby lub przystanie z wypożyczalniami sprzętu wodnego: kajakami i rowerami wodnymi.

⁴ B. Meyer, dz. cyt., s. 116.

⁵ Tamże, s. 138.

⁶ S. Wodejko, *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Prywatna Wyższa Szkoła Handlowa, Warszawa 1998, s. 61–76.

⁷ B. Meyer, dz. cyt., s. 152–153.

⁸ T. Lijewski, B. Mikułowski, J. Wyrzykowski, dz. cyt., s. 17.

⁹ Anna Pawlikowska-Piechotka, *Planowanie przestrzeni turystycznej*, Novae Res – Wydawnictwo Innowacyjne, Gdynia 2013, s. 37–103.

Niewiele można znaleźć w literaturze przedmiotu szczegółowego rozwinięcia opisu bazy uzupełniającej w postaci sieci przystani i portów jachtowych. Warto zauważyć, że infrastruktura ta pełni funkcję podstawową i zasadniczą dla turystów przemieszczających się łodziami motorowymi i żaglowymi. Specyfiką tej formy podróży jest korzystanie z noclegu na pokładzie jednostki pływającej, którą się wyczarterowało w danym obszarze turystycznym lub się nią przybyło. Pojawia się więc problem, jak traktować tego typu sprzęt, urządzenia i infrastrukturę. Przystanie, w których cumuje od kilkudziesięciu do kilkuset jachtów z miejscami noclegowymi od 4 do 10 osób, mogłyby być ujmowane w zestawieniach statystycznych mierzących wielkość podaży turystycznej. Według WTO baza noclegowa to „obiekt noclegowy, który oferuje podróżnemu nocleg w pokoju lub innym pomieszczeniu, przy czym liczba oferowanych miejsc musi być większa niż pewne określone minimum, a ponadto nie chodzi o zakwaterowanie pojedynczej rodziny; wszystkie miejsca w obiekcie muszą podlegać jednolitemu zarządowi na zasadach komercyjnych, nawet jeśli nie ma on charakteru komercyjnego”¹⁰. Można by zatem spróbować poddać pewnym dywagacjom i analizie to, czy bazą noclegową będzie zacumowanych w jednym porcie jachtowym 20 dziesięcioosobowych jachtów, które we wnętrzu podzielone są na pięć dwuosobowych kabin, czyli według WTO innych pomieszczeń. Ponadto, wszystkie dwieście miejsc w obiekcie portu jachtowego podlega komercyjnie jednemu zarządowi. Na podstawie powyższego warunki ustalone przez WTO są spełnione.

Jednak szczególny charakter pobytu na jachcie związany z jego przemieszczaniem się powoduje, że ciężko go przyporządkować do statystyk według miejsca, w którym generowany jest ruch turystyczny. Mimo wszystko dla oceny potencjału i ruchu turystycznego obszaru – regionu, gdzie turystyka na łodziach nie jest zjawiskiem marginalnym, warto zbierać i analizować dane o podaży bazy noclegowej na jachtach, o liczbie turystów na ich pokładach, spędzonych noclegach i o kierunkach przemieszczania się niezależnie od danych zbieranych z bazy noclegowej. Informacje takie mogą pozwolić na bardziej świadome kształtowanie przestrzeni turystycznej oraz lepiej decydować o dalszym rozwoju turystyki i o rozbudowie jej bazy i infrastruktury.

Stan rozwoju turystyki wodnej regionu do 2010 roku

Rozlewiska Odry oraz akwen Zalewu Szczecińskiego są jednym z elementów szlaku wodnego łączącego szlaki śródlądowe Europy Zachodniej z Bałtykiem. Jest to jedyne i najwygodniejsze wschodnie połączenie z Bałtykiem. Wiedzie ono z Berlina kanałem Odra Havela, rzeką Odrą, przez Szczecin do Zalewu Szczecińskiego i dalej do Bałtyku. Pełne możliwości tego połączenia są dostępne bez barier po wejściu Polski do strefy

¹⁰ *Terminologia turystyczna. Zalecenia WTO, ONZ–WTO, Warszawa 1995.*

Schengen. Pozwoliło to na swobodny ruch jednostek turystycznych bez konieczności odpraw granicznych.

Ma to znaczenie zwłaszcza w wymiarze transgranicznym. Woda jest wspólnym mianownikiem dla Euroregionu Pomerania administracyjnie znajdującego się w granicach trzech państw: Szwecji, Polski i Niemiec. Woda jest naturalnym szlakiem, którym można dotrzeć od południowej części Euroregionu od Eberswalde poprzez Schwedt, Gryfino, Szczecin i Trzebież na Zalew Szczeciński do Ueckermünde i dalej kilkoma możliwymi drogami:

- przez Wolgast na Rugię: Stralsund lub Sasnitz do Szwecji,
- przez Świnoujście do Szwecji,
- przez Wolin, Kamień Pomorski i Dziwnów do Szwecji.

Historycznie w 1945 roku po zmianach terytorialnych wywołanych II wojną światową Zalew Szczeciński został przedzielony na dwie części granicą państwową – część Odry znalazła się po polskiej stronie, a pozostała część stała się rzeką graniczną. Spowodowało to, że część przystani pozostała po stronie niemieckiej, a część została włączona do Polski.

Nałożone w latach powojennych ograniczenia w poruszaniu się po akwenach granicznych spowodowały znaczne zawężenie możliwości poruszania się pomiędzy tymi portami stanowiącymi dawniej dobrze funkcjonującą sieć. Wystąpiła również duża dysproporcja w tradycjach sportów wodnych. Po stronie niemieckiej były to wieloletnie doświadczenia oraz sprzęt ludzi, którzy zamieszkiwali tu przed wojną, natomiast po stronie polskiej rodziło się zainteresowanie żeglarstwem wśród ludzi napływowych pochodzących z terenów wschodniej Polski, gdzie nie występowały takie tradycje oraz warunki geograficzne. Powodowało to izolowanie się środowisk żeglarskich występujących po obu stronach granicy, brak spójnej koncepcji rozwoju sieci przystani, co w dalszej konsekwencji spowodowało, że atrakcyjne akweny transgraniczne nie były dobrze postrzegane z powodu braku odpowiedniej infrastruktury. Brak odpowiedniej liczby przystani i dobrego zaplecza powodował mniejszy ruch turystyczny łodzi, czyli mniejsze wpływy dla podmiotów utrzymujących i chcących rozbudować infrastrukturę. Mniejsze wpływy powodowały, że brakowało odpowiedniej ilości funduszy na inwestycje w celu poprawy infrastruktury. W ten sposób sytuacja się zamykała w błędne koło i wskazywała na brak perspektyw poprawy bez dodatkowego wsparcia.

Plany rozwoju

W celu ożywienia ruchu łodzi, jachtów i innego sprzętu na opisanym wyżej szlaku wodnym niezbędne było zainwestowanie w odpowiednią infrastrukturę. Rozbudowa przystani i związane z tym prace hydrotechniczne to bardzo duże koszty, których nie byli

skłonni ponieść prywatni inwestorzy ze względu na bardzo niską stopę zwrotu. Niezbędne było inicjowanie i realizacja tego typu inwestycji z pieniędzy publicznych pochodzących z budżetów samorządów lokalnych i funduszy pomocowych. Nowo utworzona baza może przyciągać nowe łodzie i jachty, zwiększając ruch turystyczny, oraz stymulować mieszkańców do czynnego uprawiania turystyki wodnej w swojej okolicy. Turystyczne ożywienie gospodarcze daje szansę na utworzenie nowych miejsc pracy związanych z obsługą ruchu turystycznego, naprawą łodzi, gastronomią i tym podobnymi.

Powyższy cel istotnie korelował ze Strategią Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 r., w ramach której funkcjonuje: Obszar priorytetowy I – rozwój markowych produktów turystycznych Regionu wraz z Celem operacyjnym I.1 – kreowanie i wdrażanie markowych produktów turystycznych identyfikujących unikatowe i osobliwe cechy regionu oraz Celem operacyjnym I.2 – budowa i rozwój kompleksowych markowych produktów turystycznych wokół typów turystyki.

Szczególnie wyróżniono w Strategii działanie I.2.2. – budowa i rozwój produktów markowych turystyki wodnej. Autorzy dokumentu nadali uprzywilejowane miejsce turystyce wodnej i wyodrębnili ją spośród rodzajów turystyki aktywnej. Wśród koniecznych przedsięwzięć wskazano budowę portów, marin i przystani wodnych, a w szczególności rozwój i rozbudowę do standardów europejskich sieci portów, marin, przystani i stanic wodnych wchodzących w skład szlaków, zwłaszcza: Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego oraz pozostałych portów zalewowych i Odrzańskiego Szlaku Wodnego.

Inwestycje w infrastrukturę

Istotnym novum we wskazywanych działaniach było podejście sieciowe podkreślające wspólne powiązania i relacje pomiędzy istniejącymi i tworzonymi przystaniami. Specyfiką żeglarstwa jako formy turystyki wodnej jest przemieszczanie się jachtem od jednego punktu do drugiego. Dopiero połączenie tych punktów poprzez różnego rodzaju działania zmierzające do utworzenia spójnego terytorialnego produktu turystycznego w postaci szlaku wodnego może odnieść sukces rynkowy – ekonomiczny dla regionu.

Zadanie to jest już w części realizowane w ramach projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego” obejmującego budowę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Dofinansowany jest z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007–2013, działanie 6.4. „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”. Program ten dostrzegł potrzebę wsparcia inwestycji dla stworzenia konkurencyjnych i innowacyjnych produktów turystycznych o charakterze unikatowym i ponadregionalnym przy jednoczesnym zachowaniu chłonności terenów turystycznych i ich pojemności turystycznej. Z tego względu w PO IG

przewidziano wsparcie projektów o największym znaczeniu turystycznym, w szczególności takich, które przyczynią się do wzrostu atrakcyjności.

Ponadto, odpowiednie środki przeznaczono na wsparcie rozbudowy infrastruktury turystyki wodnej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego. Niektóre samorządy skorzystały również z funduszy programu INTERREG IVA wspierającego działania o charakterze transgranicznym. Dzięki środkom z Unii Europejskiej powstała możliwość modernizacji lub budowy od podstaw przystani jachtowych w kilkunastu lokalizacjach: Gryfino, Szczecin (port jachtowy, Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarstwa, Marina Pogoń, Yacht Klub AZS, Zakątki Wodne), Lubczyna, Stepnica, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Świnoujście, Międzyzdroje, Dziwnów, Kołobrzeg i Darłowo.

Rysunek 1. Mapa sieci przystani jachtowych istniejących, rozbudowywanych i planowanych



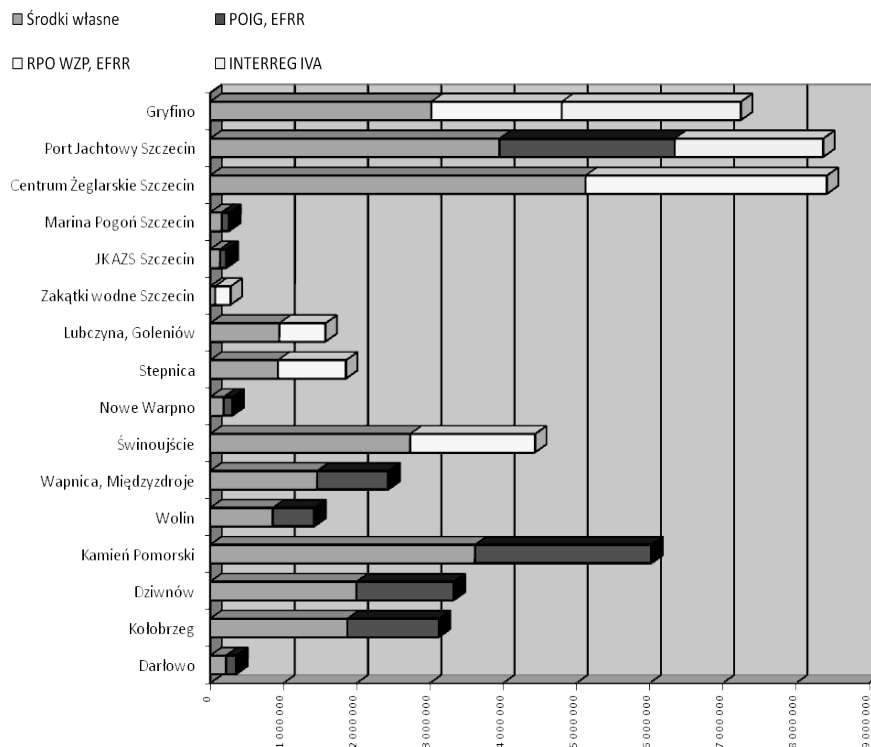
Źródło: opracowano na www.marinas.pl (25.03.2013) i UM Szczecin.

Tabela 1. Zestawienie wartości projektów związanych z rozbudową infrastruktury dla żeglarstwa w województwie zachodniopomorskim w latach 2007–2015 (w euro)

Lp.	Nazwa lokalizacji gmina	Wartość inwestycji	Środki własne	Środki z UE	Poziom dofinansowania w %	Rodzaj programu
1.	Gryfino	2 990 372	546 640	2 443 732	81,72	INTERREG IVA
		4 255 004	2 473 651	1 781 353	40	RPO WZP, EFRR
2.	Port Jachtowy Szczecin	2 380 317	357 047	2 023 270	85	INTERREG IVA
		5 987 803	3 592 682	2 395 121	40	POG, EFRR
3.	Centrum Żeglarskie Szczecin	8 418 600	5 126 890	3 291 710	40	POIG, EFRR
4.	Marina Pogoń Szczecin	260 000	156 000	104 000	40	POIG, EFRR
5.	JK AZS Szczecin	222 744	133 646	89 098	40	POIG, EFRR
6.	Zakątki wodne Szczecin	275 952	68 988	206 964	75	RPO WZP, EFRR
7.	Lubczyna, Goleniów	1 573 933	944 360	627 573	40	RPO WZP, EFRR
8.	Stepnica	1 852 038	926 019	926 019	50	RPO WZP, EFRR
9.	Nowe Warpno	303 500	182 100	121 400	40	POIG, EFRR
10.	Świnoujście	4 433 733	2 730 686	1 703 047	40	RPO WZP, EFRR
11.	Wapnica, Międzyzdroje	2 433 681	1 460 209	973 472	40	POIG, EFRR
12.	Wolin	1 422 411	853 447	568 964	40	POIG, EFRR
13.	Kamień Pomorski	6 024 503	3 614 702	2 409 801	40	POIG, EFRR
14.	Dziwnów	3 325 381	1 995 229	1 330 152	40	POIG, EFRR
15.	Kołobrzeg	3 122 541	1 873 525	1 249 016	40	POIG, EFRR
16.	Darłowo	357 437	214 462	142 975	40	POIG, EFRR
	SUMA	€ 49 639 950	€ 27 250 283	€ 22 387 667		

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 2. Zestawienie wartości projektów związanych z rozbudową infrastruktury dla żeglarstwa w województwie zachodniopomorskim w latach 2007–2015 (w euro)



Źródło: opracowanie własne.



Fotografia 1. Wizualizacja nr 1 nabrzeża w Gryfinie
Źródło: www.gryfino.pl.



Fotografia 2. Wizualizacja nr 2 nabrzeża w Gryfinie
Źródło: www.gryfino.pl.



Fotografia 3. Wizualizacja nr 3 nabrzeża w Gryfinie
Źródło: www.gryfino.pl.



Fotografia 4. Wizualizacja nr 4 nabrzeża w Gryfinie
Źródło: www.gryfino.pl.



Fotografia 5. Wizualizacja portu jachtowego w Szczecinie
Źródło: UM Szczecin.



Fotografia 6. Wizualizacja portu jachtowego w Szczecinie
Źródło: UM Szczecin.



Fotografia 7. Wizualizacja portu jachtowego w Szczecinie
Źródło: UM Szczecin.



Fotografia 8. Wizualizacja portu jachtowego w Szczecinie
Źródło: UM Szczecin.

W ramach powstającej sieci przystani jachtowych zaplanowano utworzenie i modernizację portów jachtowych, marin i przystani w szesnastu lokalizacjach województwa zachodniopomorskiego do końca 2015 roku. Dzięki wsparciu środków z Unii Europejskiej możliwe stało się „ruszenie” zamkniętego błędnego koła: niedoinwestowania w infrastrukturę z niskich wpływów z małego ruchu turystycznego spowodowanego brakiem odpowiedniej infrastruktury. Środki publiczne samorządów i podmiotów prywatnych wraz ze znaczącym dofinansowaniem unijnym pozwoliły na bardzo duże podniesienie atrakcyjności turystyki wodnej regionu. Kompleksowe podejście do zaangażowania środków i koordynacji czasowej realizowanych inwestycji w kilkuletnim okresie od 2010 do 2015 roku wykształciło swoisty sieciowy regionalny produkt turystyczny pod nazwą Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. Pod tym szyldem produkt ten jest promowany i coraz bardziej rozpoznawalny w Polsce i za granicą – głównie na terenie Niemiec. Roz-

budowana infrastruktura znacznie podniosła atrakcyjność turystyczną regionu. Turyści będą mogli korzystać z szerszego wachlarza oferowanych na przystaniach usług odznaczających się wyższymi niż dotąd standardami.

Wzrost ruchu turystycznego jest również uzależniony od odpowiednich działań marketingowych związanych z budowaniem marki produktu, jakością świadczonych usług oraz efektywności działań promocyjnych. Rozbudowana infrastruktura i wykreowany produkt Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego wymagają odpowiedniej komunikacji zewnętrznej z klientami. Jest to proces długotrwały, którego efekty mogą być osiągnięte na przestrzeni wielu kolejnych lat, a poprzez to również trudno mierzalne.

Podsumowanie i wnioski

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej pozwoliło na szybszy rozwój gospodarczy, budowę konkurencyjnej gospodarki oraz na zmniejszenie dystansu cywilizacyjnego do innych krajów Unii. Stało się to możliwe między innymi dzięki funduszom strukturalnym dofinansowującym rozbudowę i modernizację infrastruktury. Dotyczy to również infrastruktury turystycznej w zakresie podniesienia poziomu zagospodarowania turystycznego, który przedkłada się na konkurencyjność miejscowości i regionów. Pozwala to na wykreowanie zupełnie nowych produktów turystycznych w miejscach, które dotąd były mało dostępne, a które odznaczały się dużą atrakcyjnością. Rosnąca jakość warunków pobytu, możliwości spędzenia wolnego czasu i zaspokajania podstawowych potrzeb będących celem wyjazdu wpływają na atrakcyjność turystyczną, a co za tym idzie – na wielkość ruchu turystycznego w miejscach recepcji turystycznej, czyli na rozwój gospodarczy obszaru turystycznego.

Z jednej strony choć już sama konsolidacja sieci marin jest podejściem innowacyjnym, to jednak niezbędny jest jeszcze szereg innych działań o charakterze innowacyjnym, które pozwolą podnieść konkurencyjność tworzonej sieci przystani jachtowych. Działaniem tym jest odpowiednie zorganizowanie modelu operatora zarządzającego całą siecią przystani. Pozwoli to na wspólny marketing terytorialnego produktu turystycznego:

- wprowadzenie standardów jakości,
- wspólne szkolenia dla wyrównania poziomu wyszkolenia kadry,
- ustalenie odpowiedniego poziomu cen,
- badanie ruchu turystycznego i kierunków jego przepływu,
- wymianę informacji o utrudnieniach i niebezpieczeństwach,
- współpracę branży w celu stworzenia wspólnej spójnej oferty,
- wspólną promocję,
- organizację wspólnych wydarzeń promocyjnych.

Niezbędne jest zatem wdrożenie szeregu innowacyjnych rozwiązań i narzędzi, które ułatwią funkcjonowanie tak złożonej struktury. Należy tu podkreślić konieczność wdrożenia nowoczesnych systemów informatycznych, które ułatwiłyby wymianę, gromadzenie i analizę informacji o turystach. Przy stworzonej jednolitej i skonsolidowanej strukturze operatorskiej odpowiedni system pozwalałby na:

- a) przekazywanie informacji pomiędzy przystaniami o liczbie wolnych miejsc postojowych;
- b) zarezerwowanie miejsca na następnej przystani dla przemieszczającego się jachtu;
- c) gromadzenie danych liczbowych o ruchu turystycznym, wielkości załogi jachtu oraz o porcie poprzednim, następnym oraz docelowym;
- d) wprowadzenie systemu zniżek i rabatów dla stałych klientów;
- e) sprawniejszą obsługę klientów;
- f) utrzymanie standardu obsługi na równym poziomie.

Szczególnie cenną korzyścią wynikającą z wprowadzenia wyżej wymienionego systemu jest gromadzenie odpowiednich danych liczbowych o ruchu turystycznym. Stworzenie na ich podstawie modelu statystycznego do analizy tych danych pozwoliłoby na uzyskanie szeregu informacji niezbędnych dla operatora przystani o swoich klientach. Daje to możliwość dalszych skutecznie kierunkowych działań marketingowych. Ponadto, zebranie tych danych pozwoliłoby wprowadzić informacje o liczbie żeglarzy do ogólnych statystyk o wielkości ruchu turystycznego regionu i kraju. Obecnie statystyki o wielkości ruchu turystycznego obejmują wyłącznie dane o liczbie noclegów w obiektach noclegowych, natomiast nie zawierają informacji o liczbie osób, które nocują na jachtach. W danych regionach może to być dość duży odsetek, który z powodu braku danych nie jest ujmowany i jest marginalizowany, a może stanowić duży potencjał. Wprowadzenie zatem takiego systemu może stanowić duży postęp w zakresie badań.

Literatura

- Meyer B., *Turystyka jako ekonomiczny czynnik kształtowania przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa 2002.
- Pawlikowska-Piechotka A., *Planowanie przestrzeni turystycznej*, Novae Res – Wydawnictwo Innowacyjne, Gdynia 2013.
- Terminologia turystyczna. Zalecenia WTO, ONZ–WTO*, Warszawa 1995.
- Wodejko S., *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Prywatna Wyższa Szkoła Handlowa, Warszawa 1997.

Streszczenie

Rozwój turystyki wodnej jest uzależniony od stanu infrastruktury, stąd też kluczowe znaczenie mają inwestycje w rozbudowę i modernizację portów i przystani jachtowych. Inwestowanie w infrastrukturę hydrotechniczną w obszarach nadmorskich jest bardzo kapitałochłonne i przekracza możliwości finansowe podmiotów prywatnych i samorządów terytorialnych. Wiele inwestycji infrastrukturalnych nie mogłoby być zrealizowanych bez wsparcia z zewnątrz, dlatego inwestorzy sięgają po środki z Unii Europejskiej. Celem artykułu jest zestawienie i ocena inwestycji rozwijających turystykę wodną w województwie zachodniopomorskim, współfinansowanych z Unii Europejskiej. W opracowaniu zawarto informacje na temat rozwoju turystyki wodnej w regionie Pomorza Zachodniego oraz wskazano projekty, w ramach których realizowane były inwestycje.

The increase in the attractiveness of the water tourism of the West Pomeranian Voivodeship by using EU funds

Development of water tourism market is dependent on the state of the infrastructure. Therefore, investments in expansion and modernization of yacht harbours and marinas are crucial. Investing in hydrotechnical infrastructure in the coastal areas is highly capital intensive and go far beyond the financial capabilities of private investors and local authorities. Lot of infrastructure investment could not be completed without support from external sources. Therefore investors apply for financial support from EU funds.

The purpose of article is a summary and evaluation of investments in developing water tourism in Western Pomerania co-financed by the European Union. The article provides information on the development of nautical tourism in the region of Western Pomerania and identifies projects in which investments were realized.

Translated by Filip Gruszczyński