

Artur Pomianowski*

Turystyka wodna jako potencjał rozwojowy województwa zachodniopomorskiego w kontekście Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego

Słowa kluczowe: rozwój regionalny, turystyka wodna, infrastruktura turystyczna

Keywords: regional development, water tourism, tourist infrastructure

Wprowadzenie

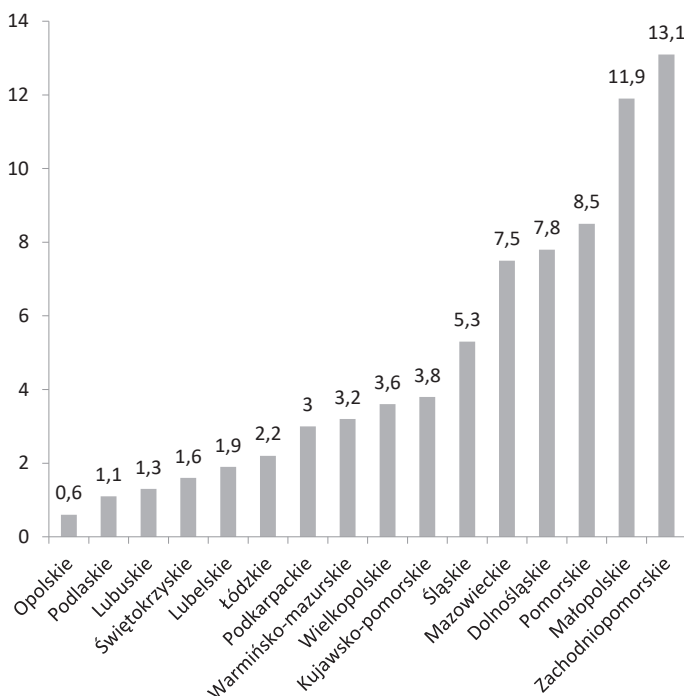
Województwo zachodniopomorskie jest regionem o bardzo dużym potencjale turystycznym, stanowi o tym wiele czynników – jednym z nich jest przygraniczne położenie, które przyciąga turystów z Niemiec, ale zaletą jest także bliskość Danii, czy Szwecji. Decydujące wydają się jednak uwarunkowania przyrodnicze, takie jak dostęp do morza, w tym poprzez żeglowne rzeki, liczne jeziora, czy w znacznej mierze dobrze zachowane środowisko naturalne, a także stosunkowo ciepły i łagodny jak na Polskę klimat. Czynniki te powodują, że region powinien być miejscem często odwiedzanym, a także wybieranym do uprawiania sportów i turystyki wodnej. Celem artykułu jest ustalenie wielkości ruchu turystycznego w regionie i stopnia w jakim region wykorzystuje potencjał turystyki wodnej.

* dr Artur Pomianowski, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw, e-mail: artur.pomianowski@wzieu.pl

Znaczenie turystyki w regionie

Jednym z często wykorzystywanych sposobów weryfikacji popularności danego miejsca jest sprawdzanie liczby udzielonych noclegów. W województwie zachodniopomorskim w 2016 roku udzielono najwięcej noclegów spośród wszystkich polskich regionów, a ich suma według badań statystycznych, *Turystyka w 2016 roku*, wynosiła 13,1 mln (GUS, 2017 s. 44), co przedstawiono na rys. 1. Popularność turystyczną regionu można porównać do Cypru, gdzie według opracowania *Turystyka w Unii Europejskiej* liczba udzielonych noclegów w 2015 roku wyniosła 13,3 mln (GUS, 2017, s. 2). Liczba turystów na Pomorzu Zachodnim jest wyższa również w zestawieniu z innymi państwami kojarzonymi z turystyką, jak np. Słowacja – 12,18 mln udzielonych noclegów, Słowenia – 10,22 mln, Malta – 8,9 mln, a także Litwa – 6,58 mln, Estonia – 5,78 mln, Łotwa – 4,11 mln, czy Luksemburg – 2,98 mln (GUS, 2017, s. 2).

Rysunek 1. Liczba noclegów udzielonych turystom (w mln) w roku 2016



Źródło: informacje i opracowania statystyczne, GUS (2017), s. 44–45.

Z publicznie prezentowanych przez przedstawicieli samorządu województwa danych wynika, że turyści zostawiają w regionie ponad 1 mld zł. Jest to znacząca suma

zważywszy, że dochody województwa zachodniopomorskiego za 2017 rok wyniosły 805 529 204 zł, z czego 199 931 071 zł stanowiły udziały w PIT i CIT (Sprawozdanie, s. 6). Jeden z najchętniej odwiedzanych powiatów – gryficki – odnotował w 2016 roku dochód z PIT i CIT w wysokości 9 326 587 zł, co stanowiło 12,74% całości dochodów samorządu, tj. 73 191 215 zł (Informacja, s. 6, 10). W przypadku gminy Kołobrzeg wpływy z PIT i CIT wynosiły 10 810 039 zł, co stanowiło 22,48% całości dochodów gminy, tj. 48 089 031 zł (Budżet, 2017). Udział poszczególnych stopni administracji w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa przedstawiono w tabeli 1. Taka redystrybucja środków pozyskanych przez władze centralne powinna dodatkowo motywować władze niższego stopnia do wspierania rozwoju przedsiębiorczości i powstawania dobrze płatnych miejsc pracy. Zatem zasadne wydaje się wspieranie branż, w których te regiony dysponują przewagą konkurencyjną.

Tabela 1. Udział poszczególnych rodzajów samorządu w dochodach z podatków PIT i CIT

Rodzaj podatku	Rodzaj samorządu		
	Samorząd gminny (%)	Samorząd powiatowy (%)	Samorząd wojewódzki (%)
Udział w PIT	37,98	10,25	1,60
Udział w CIT	6,71	1,40	14,75

Źródło: Ustawa (2003), nr 203, poz. 1966.

Władze województwa zachodniopomorskiego wydają się być świadome znaczenia turystyki dla rozwoju gospodarczego regionu. Świadczy o tym m.in. wskazanie „turystyki i zdrowia” jako jednej z regionalnych specjalizacji. Połączenie jej ze zdrowiem wynika m.in. z dużego nacisku na rozwój bogatej infrastruktury uzdrowiskowo-leczniczej oraz wellness&spa. Jednak, co istotne, we wspomnianej strategii wymieniono również literalnie „turystykę aktywną i wodną” (UMWZ, 2016, s. 10). Na znaczenie turystyki wodnej wskazują także badania ruchu turystycznego, przeprowadzone w 2015 roku przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, wynika z nich, że aż 25,23% respondentów wskazało „turystykę aktywną”, a do tej kategorii zalicza się turystyka wodna, jako cel przyjazdu na Pomorze Zachodnie (Raport, s. 9).

Dowodem świadomości znaczenia turystyki wodnej dla rozwoju i promocji turystyki wodnej w regionie jest również zaangażowanie Zachodniopomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej (ZROT) w projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”. Znaczący jest również wkład samorządu wojewódzkiego w projekty związane z wodą, jak „Marriage – lepsze zarządzanie mariną, konsolidacja sieci portów oraz marketing turystyki wodnej”, czy też Działanie 5.7 „Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury szlaków żeglownych, utrzymanie dróg wodnych prowadzących do portów, monitoring dróg

wodnych, w tym związanych z systemami zarządzania ruchem w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego”.

Na niższych stopniach samorządu terytorialnego w województwie działają 24 Lokalne Organizacje Turystyczne – jest to największa liczba w Polsce. Kolejne jest województwo pomorskie, w którym jest 21 LOT-ów, mazowieckie z 10, w pozostałych liczba ta nie przekracza 10. Są to organizacje, których zadania, zgodnie z zapisami ustawy o Polskiej Organizacji Turystycznej (Ustawa o POT) polegają na:

- integracji społeczności lokalnej, głównie jednostek samorządu lokalnego i branży turystycznej,
- kreowanie produktu turystycznego (tworzenie, rozwój i promocja) wokół lokalnych atrakcji turystycznych,
- gromadzenie i aktualizacja informacji o atrakcjach i produktach turystycznych,
- utrzymanie i prowadzenie lokalnych punktów informacji turystycznej.

Zważywszy na temat artykułu, szczególnie istotna wydaje się działalność Lokalnej Organizacji Turystycznej Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego – Związek Portów i Przystani Jachtowych. Stowarzyszenie to wśród swoich licznych celów zakłada działania polegające m.in. na:

- inicjowaniu, wspieraniu i współdziałaniu w działaniach zmierzających do postępu technologicznego i rozwoju portów jachtowych,
- kreowaniu wspólnej działalności gospodarczej wykorzystującej nadmorskie położenie,
- promocji portów i przystani morskich w zakresie m.in. turystyki żeglarskiej i rekreacji morskiej,
- wspieraniu i reprezentowaniu interesów portów i przystani morskich województwa zachodniopomorskiego na forum wojewódzkim, krajowym i międzynarodowym.

Stowarzyszenie realizuje swoje cele, podobnie jak Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, przez takie działania jak np.: udział w targach, szczególnie branżowych typu „Boot und Fun” w Berlinie, czy polskich – „Wiatr i Woda”, a także wydając publikacje i prowadząc portal internetowy.

Wszystkie te działania mają na celu popularyzację turystyki wodnej, szczególnie zaś żeglarstwa i motorowodniactwa, a także zwiększenie świadomości istnienia infrastruktury turystycznej, dedykowanej tym aktywnościom u potencjalnych odbiorców.

Infrastruktura turystyki żeglarskiej w województwie zachodniopomorskim

W przypadku infrastruktury turystyki wodnej można zastosować typowy podział na liniową i punktową. Do liniowej zaliczymy rzeki, jeziora i inne akweny, na których możliwe jest uprawianie turystyki wodnej. Do punktowej zalicza się w tym przypadku

przede wszystkim porty i przystanie jachtowe. Ich podstawowymi elementami wyposażenia są nabrzeża, pirsy, pomosty pływające, trapy, wysięgniki i knagi cumownicze. Jak zauważa Tołkacz (2010, s. 75–76) „poza akwatoriami uzbrojonymi w urządzenia cumowniczo-komunikacyjne przystanie jachtowe powinny dysponować także zapleczem technicznym i bytowo-rekreacyjnym”. Jego najważniejsze elementy to:

- urządzenia spustowo-podnośne służące przemieszczaniu jachtów ląd–woda–ląd,
- warsztaty,
- place i hale służące do przechowywania jachtów w porze zimowej,
- przyłącza wody i energii elektrycznej.

Infrastruktura liniowa w województwie zachodniopomorskim, w dużej mierze dzięki naturalnym warunkom geograficznym jak i pracom wykonanym przed 1945 rokiem, jest w pełni wystarczająca do uprawiania żeglugi turystycznej i sportów motorowodnych.

Region ma transgraniczne położenie, które umożliwia portom i przystaniom jachtowym stać się przystankiem na trasie od Eberswalde poprzez Schwedt, Gryfino, Szczecin i Trzebież na Zalew Szczeciński do Ueckermünde i dalej kilkoma możliwymi drogami:

- przez Wolgast na Rugię: Stralsund lub Sassnitz do Szwecji,
- przez Świnoujście do Szwecji,
- przez Wolin, Kamień Pomorski i Dziwnów do Szwecji (Gruszczyński, 2015, s. 128).

Ponadto, niektóre jednostki zdolne są do żeglugi śródlądziem po Polsce w górę Odry, czy na wschód m.in. drogami wodnymi Wielkopolski, Kujaw, aż do Pomorza i Gdańska, a także w górę Wisły.

Oczywiście w przypadku akwenów połączonych z morzem należy uznać każdy inny turystyczny port morski świata za możliwy cel wyprawy, a jedynymi formalnymi ograniczeniami są uprawnienia i certyfikaty, tak dowódcy jednostki, jak i samego statku.

Zapewne te czynniki zdeterminowały decydentów do podjęcia działań, w efekcie których powstał Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. To sieciowy produkt turystyczny liczący obecnie 41 nowoczesnych portów i przystani, które znajdują się na rzece Odrze, jez. Dąbie, Zalewie Szczecińskim, a także na wybrzeżu Bałtyku. Najważniejsze z nich przedstawiono na rys. 2.

Całkowity koszt powstania tej infrastruktury punktowej nie jest znany, natomiast szacuje się, że łączne inwestycje w porty i przystanie w latach 2007–2017 kształtują się na poziomie 270 mln zł. Jego główną oś stanowią porty i przystanie, które zostały zmodernizowane i wybudowane w ramach projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”.

Rysunek 2. Poglądowa mapa rozmieszczenia portów i przystani jachtowych w województwie zachodniopomorskim



Źródło: <http://marinas.pl/mariny/> (3.05.2018).

Efekt inwestycji w infrastrukturę punktową turystyki wodnej i potencjał rozwoju

Znane są dane z lat 2016 i 2017, uzyskane z większości marin, dotyczące realizacji projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”. Wskazują one, że do 10 lokalizacji, których dane udostępniono, zawinęło w 2016 roku 9 972 jednostki, a w roku 2017 – 10 862. Oznacza to wzrost r/r o 8,93%. Na pokładach łodzi znajdowało się odpowiednio 12 564 osób w 2016 i 13 753 osób w 2017 roku. Pozwala to zaobserwować wzrost o 9,46%, czyli niemal analogiczny do wzrostu liczby jednostek. Jednocześnie łodzie sumarycznie spędziły w portach i przystaniach, łącznie z okresem zimowania, 184 498 dni w roku 2016 i 213 657 dni w roku 2017 (ZROT).

Podmioty przyjmujące łodzie nie publikują pełnych wyników finansowych, ani tym bardziej szczegółowych raportów, w których uwzględnione byłyby miejsca powstawania kosztów i przychód generowany przez poszczególne działania. Jednak pewną skalę oddziaływania projektu można poznać ekstrapolując dane z 7 marin, dysponujących około 1000 miejsc postojowych dla łodzi¹. W modelowym wariantcie przyjęto połowę obłożenia jednostkami długości 6 m oraz połowę jednostkami o długości 12 m. Obłożenie określono na podstawie danych liczbowych łodziadni. Przykładowe ceny za miesięczne cumowanie przedstawiono w tabeli 2.

¹ Liczba miejsc jest pojęciem względnym, ponieważ zależy od parametrów cumujących jednostek, sposobu cumowania.

Tabela 2. Koszt najmu miejsca postojowego na miesiąc dla jednostki o długości 6 i 12 m

Przystań	Jednostka 6 m (w zł)	Jednostka 12 m (w zł)
JK AZS	250	600
Marina Wolin	120	250
Marina Solna Kołobrzeg	240	540
Marina Wapnica	350	840
SEJK Pogoń	400	550
Darłowo	250	600
Marina Kamień Pomorski	364	551
średni koszt	282	562

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://jkazs.szn.pl/content/cennik>; <http://www.marinakolobrzeg.pl/cennik.php>; https://www.marina.wapnica.miedzyszroje.pl/strona/menu/4_cennik; https://osirwolin.com.pl/strona/menu/27_cennika_uslug; <http://www.marinakamienpomorski.pl/cennik-2/>; <http://marinapogon.pl/marina/postoj/>; http://www.port.darlowo.pl/?-div=dla_zeglarzy (30.04.2018).

W takim przypadku wymienione obiekty, będące podstawą funkcjonowania szlaku, generowałyby łączny przychód z samego wynajmu przestrzeni do cumowania w wielkości odpowiednio: w 2016 roku – 2 552 726 zł, a w 2017 roku – 2 963 947 zł.

Wymienione obiekty dysponują około połową miejsc dostępnych na szlaku. Zatem można założyć, że przychód z tej działalności dla wszystkich obiektów na szlaku kształtuje się na poziomie 5–6 mln rocznie. Jeżeli przyjmiemy dotychczasową dynamikę wzrostu w kolejnych latach, można założyć wzrost przychodów o około 0,5 mln zł.

Należy zaznaczyć jednak większą złożoność struktury przychodów tego typu obiektów. Typowe usługi i źródła przychodu portów i przystani jachtowych to:

- dostęp do prądu, wody pitnej, łazienek, kuchni, pralni i suszarni,
- wypożyczanie sprzętu transportowego lub czyszczącego,
- wynajem powierzchni dla przedsiębiorstw skutniczych, do działalności szkoleniowej lub gastronomicznej,
- świadczenie usług skutniczych i żaglowniczych,
- usługi dźwigowe wodowanie / wyciąganie,
- wywóz śmieci,
- prowadzenie lub wynajem powierzchni pod stacje paliw,
- zimowanie jednostek na placach i w hangarach,
- organizacja regat,
- płatny parking,
- czarter łodzi.

Z informacji od podmiotów tworzących Zachodniopomorski Szlak Żeglarski wynika, iż w większości z nich są prowadzone dalsze inwestycje, z wykorzystaniem własnych środków oraz funduszy europejskich. Inwestycje dotyczą najczęściej zwiększenia

liczby miejsc postojowych, a także polepszenia jakości infrastruktury, tej nawodnej, jak i lądowej np. budynków klubowych, czy sanitariatów. Należy zaznaczyć, że większość tych obiektów, która powstała wcześniej (do pierwszej dekady XX wieku) ulegała stopniowej dekapitalizacji. Wynikało to zarówno z przyczyn gospodarczych, jak i organizacyjnych. Powoduje to konieczność ciągłego ponoszenia nakładów na remonty i rozwój. Oznacza to, że obecnie nie można planować korzyści dla regionu z podatku od dochodu podmiotów zarządzających marinami. Jednak znaczny ruch łodzi w marinach bez wątpienia wymaga obsługi, tak bosmańskiej, gastronomicznej jak i fachowej związanej ze sprzętem wodnym, w ten sposób rozwój infrastruktury przyczynia się do zwiększenia zatrudnienia w tych sektorach, co powinno być widoczne w dochodach JST, związanych z udziałem w PIT.

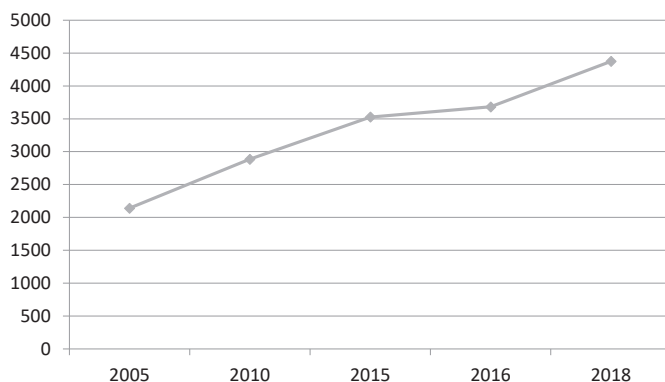
Jednocześnie chęć dokonywania inwestycji, głównie w środki trwałe, oznacza, że zarządzający tymi obiektami planują długoterminowo, spodziewając się popytu na świadczone usługi. Założenia te wydają się być słuszne, zważywszy, że większość obiektów ma obecnie problem z zaspokojeniem wysokiego popytu na miejsca postojowe, a także biorąc pod uwagę trendy makroekonomiczne, jak wzrost dochodów społeczeństwa przedstawiony na rys. 3. oraz rosące zainteresowanie społeczne aktywnymi formami spędzania wolnego czasu. Kolejną korzyścią jest położenie transgraniczne obiektów na szlaku w pobliżu granicy z Niemcami, ale też na granicznych akwenach. Nie bez znaczenia jest także dostęp do Bałtyku i bliskość państw o bogatych tradycjach marynistycznych, a także charakteryzujących się najwyższymi wskaźnikami zamożności na świecie, jak Szwecja czy Dania. Skandynawowie zazwyczaj wybierają obiekty na szlaku w celach czysto turystycznych, Niemcy zaś niejednokrotnie traktują je jako porty macierzyste swoich jednostek, stając się ich rezydentami. Przyczyną jest konkurencyjność kosztowa usług związanych z serwisowaniem łodzi, jak też, przede wszystkim, cena za miejsce do cumowania. Przykładowo miesięczny koszt cumowania łodzi o długości 6 m w przygranicznym Ueckermünde (Marina-Lagunenstadt Ueckermünde) wynosi około 130 euro, czyli równowartość około 549 zł². W Berlinie należy zapłacić odpowiednio ponad 1100 zł w przypadku łodzi 6 metrowej i 452 euro (1907 zł) miesięcznie w przypadku 12 m (Marina Lanke Berlin). Dla porównania ceny w województwie zachodniopomorskim wynoszą średnio – 282 zł dla łodzi 6 m i 562 zł dla łodzi 12 m.

Podwojenie wysokości przeciętnego wynagrodzenia w regionie w ostatnich 13 latach niewątpliwie przyczynia się do potencjalnego zwiększenia zainteresowania tą formą rozrywki, wypoczynku, czy turystyki. Nie bez znaczenia pozostaje także liberalizacja przepisów dotycząca wymaganych uprawnień. Przepisy dopuszczają pływanie bez

² Do obliczeń przyjęto średni kurs NBP, euro–złoty z dnia 30.04.2018 r. Tabela nr 084/A/NBP/2018 z dnia 30.04.2018.

posiadania patentu jachtem o długości kadłuba nieprzekraczającym 7,5 m. W przypadku jednostek motorowych, dodatkowym ograniczeniem jest moc silnika, która nie może przekraczać 10 kW.

Rysunek 3. Przeciętna wysokość wynagrodzeń (w zł) w wybranych latach w województwie zachodniopomorskim



Źródło: GUS (2018), s.158 oraz <https://szczecin.stat.gov.pl/wojewodztwo> (5.05.2018).

Trzeba zaznaczyć, że wiele z akwenów Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego to formalnie wody morskie, co dla osób bez patentu oznacza wymuszoną przepisami konieczność płynięcia wzdłuż linii brzegowej.

Podsumowanie

Przytoczone argumenty potwierdzają, że w województwie zachodniopomorskim władze wszystkich stopni, to jest od regionalnego do lokalnego, zdają sobie sprawę z potencjału turystycznego, jakim dysponują. Inwestycja w Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, mimo iż była inicjatywą oddolną, zdobyła wsparcie oraz zaangażowanie administracji poziomu centralnego, regionalnego jak i lokalnego. Pozwoliło to pozyskać fundusze z wielu źródeł zewnętrznych na realizację i promocję inwestycji. Produkt nadal się rozwija, zarówno pod względem wielkości, jakości infrastruktury, jak też rozpoznawalności. Pomaga to w kreowaniu wizerunku regionu, jako turystycznego, z możliwościami uprawiania sportów i rekreacji na wodzie. Wskazane w artykule czynniki makroekonomiczne, geograficzne i społeczne wskazują na nadal duży potencjał rozwojowy, szczególnie w zakresie pozyskiwania nowych rezydentów portów jachtowych. W przyszłości, gdy porty i przystanie wyjdą z fazy znacznych inwestycji, powinno to umożliwić

generowanie znacznych dochodów, co pozytywnie wpłynie również na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Literatura

- Gruszczyński, F. (2015). Wzrost atrakcyjności turystyki wodnej województwa zachodniopomorskiego przy wykorzystaniu środków Unii Europejskiej. *Współczesne Problemy Ekonomiczne*, 11 (858), 128.
- Tołkacz, L. (2010). *Infrastruktura transportu śródlądowego. Tom 1. Infrastruktura transportu wodnego*. Pobrano z: <http://zbc.ksiaznica.szczecin.pl/Content/19461/Tolkacz%20L.-Infrastruktura.pdf> (20.05.2018).
- ### Akty prawa, raporty, analizy oraz inne materiały źródłowe
- Budżet Gminy Kołobrzeg na rok 2017, UG Kołobrzeg. Pobrano z: <http://bip.gmina.kolobrzeg.pl/index.php?id=191702> (21.04.2018).
- Ustawa o Polskiej Organizacji Turystycznej. Dz.U. 2016, poz. 156.
- Ustawa z dnia 25 czerwca 1999 r. o Polskiej Organizacji Turystycznej. Dz.U. 1999, nr 62, poz. 689.
- Informacja z wykonania budżetu Powiatu Gryfickiego za 2016 r. Pobrano z: http://spow.gryfice.ibip.pl/public/get_file.php?id=295602 (21.04.2018).
- GUS (2018). *Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego – 2017*. Szczecin. Pobrano z: <http://szczecin.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-województwa-zachodniopomorskiego-2017,6,17.html> (12.06.2018).
- GUS (2017). *Turystyka w 2016 r. Informacje i opracowania statystyczne*. Warszawa. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/turystyka/turystyka-w-2017-roku,1,15.html> (17.06.2018).
- GUS (2017). *Turystyka w Unii Europejskiej. Opracowanie sygnalne*. Warszawa. Pobrano z: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/turystyka/turystyka-w-unii-europejskiej,11,3.html?pdf=1> (4.12.2018).
- Raport z badania ankietowego. Badanie ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim 2015. Pobrano z: http://www.turystyka.wzp.pl/sites/default/files/raport-badanie-ruchu-turystycznego-w-województwie-zachodniopomorskim-2015_0.pdf (22.08.2018).
- Raporty roczne osiągniętych efektów realizacji projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego, za lata 2016 i 2017. Archiwum ZROT
- UMWZ (2016). *Regionalna Strategia Rozwoju Inteligentnych Specjalizacji Województwa Zachodniopomorskiego 2020+ RIS3 WZ*. Szczecin. Pobrano z: http://smart.wzp.pl/sites/default/files/ris3_wzp_20160928.pdf (17.10.2018).
- Sprawozdanie z wykonania budżetu województwa zachodniopomorskiego za 2017 r. Pobrano z: http://bip.rbip.wzp.pl/sites/bip.wzp.pl/files/articles/sprawozdanie2017_0.pdf (19.10.2018).

Strony internetowe

<http://jkazs.szn.pl>.

<http://marinapogon.pl>.

<http://marinas.pl>.

<http://marina-ueckermuende.de>.

<http://www.marinakamienpomorski.pl>.

<http://www.marinakolobrzeg.pl>.

<http://www.marina-lanke.de>.

<http://www.port.darlowo.pl>.

<https://osirwolin.com.pl>.

Abstrakt

Artykuł prezentuje tendencje rozwoju i rolę turystyki wodnej na Pomorzu Zachodnim. W tekście przedstawiono możliwe relacje pomiędzy gospodarką lokalną i regionalną, a inwestycjami w infrastrukturę turystyki wodnej. Głównym podmiotem zainteresowania autora jest Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, jako największy sieciowy produkt turystyczny związany z turystyką wodną w Polsce.

Water tourism as a development potential of the West Pomeranian Voivodeship in the context of the West Pomeranian Sailing Route

The paper Water tourism as a development potential of the West Pomeranian Voivodeship, in the context of the West Pomeranian Sailing Route, presents the trends and role of a water tourism in West Pomerania Region. It is focused on possible relation between regional and local economy and investments in water tourist infrastructure. Main issue is an Westpomeranian Sailing Route as a largest network water tourism product in Poland.