

*Ewa SZCZEPANOWSKA, Grzegorz JANOWSKI*

## **OCENA ATRAKCYJNOŚCI SZCZECINA POD WZGLĘDEM UPRAWIANIA TURYSTYKI WODNEJ/ŻEGLARSTWA**

### **EVALUATION OF SZCZECIN CITY ATTRACTIVENESS IN REGARD TO PRACTICING WATER TOURISM/SAILING**

Katedra Turystyki i Rekreacji, Uniwersytet Szczeciński  
ul. Mickiewicza 16, 70-383 Szczecin, e-mail: ewa.szczepanowska@univ.szczecin.pl

**Summary.** The aim of this study is to analyze and evaluate the tourist attractiveness of Szczecin in the point of view of the qualified tourism with particular emphasis on sailing. On the base of the assessment a detailed characterization of tourism values is presented, in terms of the qualified tourism conditions, which may influence the development of tourism in Szczecin. According to the assumptions of the work the analysis of tourist infrastructure is done, with particular emphasis on conditions for sailing. An assessment of tourist attractiveness and strategic potential of Szczecin agglomeration is performed by using the method of polling and SWOT. The research by method of anonymous questionnaire was carried out among a group of 188 respondents, including 54 women. The data collected for the assessment of the attractiveness of Szczecin, in the opinion of residents and tourists, allowed making a SWOT analysis using internal and external conditions for the development of Szczecin. The SWOT analysis confirmed that the sailing, as part of the tourism market of Szczecin, has a chance to become a determinative stimulus of socio-economic development of the city and its brand in the "Floating Garden in 2050" framework. The potential of Szczecin, including a large attractiveness of its area requires the undertaken of many activities of a systemic character, particularly changes in management strategy of tourism.

**Słowa kluczowe:** turystyka wodna, żeglarstwo, Szczecin.  
**Key words:** water tourism, sailing, Szczecin City.

## **WPROWADZENIE**

Szczecin należy do miast o bogatej i urozmaiconej sieci wodnej oraz znacznej powierzchni gruntów pod wodami, które stanowią około 24% powierzchni miasta. Wyróżniającymi się elementami krajoznawczymi jest środowisko przyrodnicze miasta, co obrazuje Dolina Odry oraz trzecie, pod względem wielkości w Polsce, Jezioro Dąbie (wchodzące w obszar Natura 2000), ze szczególnie cennym przyrodniczo terenem Międzyodrza i kompleksem kilkunastu wysp. Dolina Dolnej Odry, w obrębie miasta oraz Jeziora Dąbie, wchodzi w skład wielkiego korytarza ekologicznego o ponadregionalnym znaczeniu (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania... 2014, 2015).

Szczecin ma dogodne położenie, w ramach polskiego i europejskiego układu żeglugi śródlądowej, które obecnie jest wykorzystywane w znikomym stopniu. Dostęp do drogi wodnej E30 (łączącej morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie) w Polsce przebiega

Odrzańską Drogą Wodną od Świnoujścia do granicy z Czechami, a droga E70 zapewnia połączenie z europejskim szlakiem komunikacyjnym Wschód–Zachód, łączącym Antwerpię (Belgia, wybrzeże Atlantyku) z Kłajpedą (Litwa, wybrzeże Bałtyku).

Bezpośrednie połączenie przez kanały Odra–Havela i Odra–Sprewa w kierunku Berlina umożliwi połączenie Odry z systemem europejskich dróg wodnych. Jednakże aktualny stan zabudowy hydrotechnicznej drogi wodnej na odcinku Szczecin–Kostrzyn nie pozwala na pełne wykorzystanie możliwości transportowych Odry (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania... 2014, 2015).

Jeziro Dąbie, największy akwen w granicach miasta, jest miejscem do uprawiania sportów wodnych i spokojnego odpoczynku nad wodą dla mieszkańców i turystów. Jest jedynym jeziorem w Polsce dostępnym dla statków pełnomorskich (Leszczyńska 2009). Sieć rozgałęzień Odry i kanałów tworzy Śródoodrze – Szczecińską Wenecję, znajdującą się niemal w samym centrum miasta. Obfituje ona w liczne atrakcje turystyczne dostępne tylko od strony wody, m.in. zabytkowe budowle, urządzenia portowe oraz stoczniowe, obiekty przemysłowe, budowle hydrotechniczne – śluzy, kanały, przepompownie (Leszczyńska 2009). Sąsiadujący ze Szczecinem fragment Doliny Dolnej Odry – tworzący Międzyodrze, zapewnia doskonałe warunki do turystyki kajakowej. Turystyka wodna to nie tylko turystyka morska, związana z żeglarstwem, ale również: wycieczki pełnomorskimi statkami pasażerskimi (tzw. cruising), pasażerskimi statkami żeglugi przybrzeżnej (białej floty), żeglugi promowej, kajakarstwo, turystyka podwodna i wycieczki na statkach towarowych oraz towarowo–pasażerskich (Miotke-Dzięgieł 2002). Według podziału ze względu na liczbę miejsc postojowych, stwierdzić należy, iż na 17 miejsc do postoju jachtów Szczecin posiada tylko małe przystanie i porty jachtowe. Porty i mariny zlokalizowane są głównie wokół Jeziora Dąbie Małe oraz na Odrze Zachodniej i Wschodniej.

Położenie Szczecina u ujścia Odry oraz w zasięgu Jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego, w odległości 33 Mm (ok. 60 km) od Wybrzeża Bałtyckiego, sprawia, że ma on bardzo dobre warunki do uprawiania żeglarstwa, kajakarstwa i sportów wodnych. Szczecin, jako jedyne miasto w Polsce, posiada na swoim obszarze skupisko akwenów, zarówno śródlądowych, zalewowych, jak i morskich (a tym samym znajdują się w mieście jachtowe porty morskie), bazę śródlądowej turystyki wodnej i porty żeglugi (Lijewski i in. 2008).

Na wizji Szczecina, jako pływającego ogrodu, oparta została przyszłość miasta i powstał projekt Floating Garden 2050, co oznacza, że Szczecin może oferować mieszkańcom zalety metropolii, jednocześnie zachowując walory obszaru rekreacyjnego. Miasto może stać się oazą, mieszkanie w której będzie się kojarzyć z otaczającą zielenią, licznymi atrakcjami przyrodniczymi i wypoczynkiem.

Strategia marki Szczecina, Floating Garden 2050, opracowana dla gminy Miasto Szczecin, ma na celu kreować markę w oparciu o to, jak miasto może wyglądać w przyszłości, przy wykorzystaniu atutów geograficznych, lokalizacyjnych, a także geopolitycznych. W ten sposób ideę przyszłego Szczecina, posiadającego niezwykle walory naturalne – wodę, zieleni i przestrzeń w zurbanizowanym mieście wykorzystano dla wykreowania wizji miasta przyszłości. Jednak nie tylko w tym miasto widzi swoją atrakcyjność i przyszłość Floating Garden 2050. Wprowadzana strategia spowoduje powstawanie inwestycji turystycznych, ale również mieszkaniowych. Jednym z projektów, zaplanowanych do realizacji w ramach wizji rozwoju miasta, jest

stworzenie osiedli na atrakcyjnych działkach budowlanych w Szczecinie, które będą łączyły w sobie nowoczesność i elegancję, a zarazem będą idealnie wpasowywać się w zielono–niebieski obraz miasta (Projekt Floating Garden... 2015). Floating Garden – Pływający Ogród to również komunikat, który odwołując się do naturalnych cech miejsca, mówi o otwartości miasta, jego transgraniczności i wizjonerstwie. Podkreśla jego wielokulturowość i wielojęzyczność.

Realizując wizję Floating Garden 2050, miasto stawia na ekologię i jachting. Zwrócenie się w stronę Odry pozwala na rozwój branży usługowej, związanej z usługami żeglarskimi i budową nowych marin (Strategia Rozwoju Szczecina 2050, 2012).

Szczecin jest też jednym z ważniejszych punktów na jachtingowej mapie Polski i Europy. To jedno z tych miejsc w Europie, gdzie można żeglować po rzece, jeziorze i zalewie. Porty przy Wyspie Grodzkiej i Międzyszkolnym Ośrodku Sportowym – Centrum Żeglarskim, mają według planów posiadać ok. 300 miejsc postojowych dla jachtów. Dla tych, którzy żeglarstwem nie są zainteresowani atrakcją ma być bulwar spacerowy z widokiem na panoramę Wałów Chrobrego i przystanek tramwaju wodnego. Na zbudowanie miasta jako pływającego ogrodu wyznaczono czas do 2050 r. Strategia jest długoterminowa i z dzisiejszej perspektywy jej realizacja może wydać się dość odległa, ale trzeba przyznać, że wstępne projekty i kompleksowa wizja wydają się imponujące. Dzięki temu, że Szczecin ma bezpośredni dostęp do kanałów, plaż i zatok wizja ta jest bardzo realna i może być podstawą do zrewitalizowania miasta. Za sprawą wizji Floating Garden 2050 Szczecin będzie także jedną z największych i najnowocześniejszych marin na Bałtyku (Strategia Rozwoju Szczecina 2025, 2015). Dzięki przyjętej strategii Floating Garden 2050, żeglarstwo ma szansę stać się marką Szczecina.

## **CEL PRACY**

Celem pracy jest ocena wybranych aspektów atrakcyjności turystycznej Szczecina pod kątem możliwości rozwoju turystyki wodnej oraz przedstawienie uwarunkowań, mogących mieć istotny wpływ na rozwój żeglarstwa w granicach administracyjnych Szczecina na Jeziorze Dąbie i Odrze wraz z jej nurtami i kanałami.

## **MATERIAŁ I METODY**

Badaniem metodą sondażu diagnostycznego objęto 188 respondentów, w tym 54 kobiety. W pracy posłużono się też analizą SWOT, wykonaną na podstawie danych z materiałów internetowych 2014–2015 (adresy w bibliografii). Opierając się na uzyskanych wynikach analizy SWOT, przeprowadzono ocenę potencjału strategicznego dla produktu turystycznego Szczecina: turystyka wodna/żeglarstwo. Pozwoliło to na sformułowanie strategii rozwoju w tym zakresie oraz sformułowanie hipotezy, że zdaniem mieszkańców i turystów miasto Szczecin dysponuje potencjałem sprzyjającym rozwojowi turystyki wodnej, w tym szczególnie żeglarstwa, a to jest forma turystyki, która przyczynia się do rozwoju gospodarczego i społecznego Szczecina, natomiast żeglarstwo, w ramach strategii Floating Garden 2050, ma szansę stać się marką Szczecina.

W ramach oceny potencjału strategicznego dokonano: punktowej wyceny wewnętrznych i zewnętrznych czynników strategicznych warunkujących rozwój turystyki wodnej/żeglarstwa w Szczecinie, wyboru optymalnej strategii marketingowej dla produktu turystycznego ze względu na jego pozycję strategiczną i oceny prawdopodobieństwa sukcesu strategicznego na rynku turystycznym dla Szczecina, wyliczając: pozycję rynkową (PR), atrakcyjność rynkową (AR) oraz prawdopodobieństwo sukcesu strategicznego Szczecina (PSS).

## WYNIKI BADAŃ

Badani charakteryzowali się szeroką skalą wieku chronologicznego (15–75 lat), byli osobami uprawiającymi sporty wodne, uczestniczącymi w imprezach żeglarskich i odbywających się cyklicznie imprezach marynistycznych typu Dni Morza – Sail Szczecin, Flis Odrzański, regaty żeglarskie.

### Analiza SWOT rozwoju turystyki wodnej/żeglarstwa w Szczecinie

Przeprowadzona analiza SWOT nie ukazuje wprawdzie nieznaczącej przewagi mocnych stron nad zagrożeniami w sensie liczby mocnych stron rozwoju turystyki wodnej/żeglarstwa, ale są one znaczące w sensie jakościowym (akwen, atrakcyjne położenie, walory turystyczne, dostępność komunikacyjna); do tego dochodzą dogodne warunki w postaci szans ich wykorzystania (środki unijne, bliskość Berlina, rosnący popyt, polityka władz samorządowych). Występują jednakże liczne słabe strony (infrastruktura, brak miejsc postojowych, słaba promocja produktu turystycznego), które mogą być potęgowane przez występujące w otoczeniu zagrożenia (postępująca marginalizacja, brak współpracy z branżą turystyczną, brak polityki przyjazdowej, konkurencja, kryzys ekonomiczny i polityczny).

Tabela 1. Analiza SWOT rozwoju turystyki wodnej/żeglarstwa w Szczecinie

Lp.	Zalety (mocne strony)	Lp.	Wady (słabe strony)
1.	atrakcyjne walory turystyczne (wypoczynkowe, krajoznawcze i specjalistyczne)	1.	brak nowoczesnej infrastruktury portowej, przystani i marin (istniejąca wymaga natychmiastowej modernizacji); brak zbyt wolnego miejsca
2.	unikatowe położenie Szczecina – ujście Odry, niewielka odległość od Wybrzeża Bałtyckiego, bliskość Berlina	2.	zbyt mała liczba miejsc do cumowania jednostek pływających
3.	urozmaicony krajobraz naturalny – zróżnicowanie przyrodnicze i przestrzenne, bogactwo wód powierzchniowych i podziemnych, bogaty zasób zieleni	3.	brak integracji „środowiska wodniaków” Szczecina, brak koordynacji ich działań
4.	duże i różnorodne zasoby wodne powiązane z europejską siecią dróg wodnych	4.	brak spójnej koncepcji promocji turystycznej, w tym promocji turystyki wodnej/żeglarstwa
5.	istnienie węzła transportowego zespołu portów morskich, regionalnego portu lotniczego, węzła kolejowo-drogowego	5.	niewystarczająca liczba miejskich produktów turystyki wodnej/żeglarstwa
6.	pozytywne działania i zaangażowanie władz miejskich w zakresie rozwoju turystyki wodnej / żeglarstwa, w tym jej promocji	6.	słabe skomunikowanie miasta z krajem i niedrożny komunikacyjny układ tranzytowy, zwłaszcza na osi Północ-Południe
7.	dobrze warunki do uprawiania sportu i rekreacji, turystyki aktywnej (kajakowej, żeglarskiej, windsurfingu)	7.	zbyt mała przepustowość miejskiej sieci drogowej, w szczególności połączeń Prawobrzeża i Lewobrzeża

Tabela 1. Analiza SWOT rozwoju turystyki wodnej/żeglarstwa w Szczecinie (cd.)

8.	dobrze rozwinięta baza hotelowa i gastronomiczna	8.	sezonowość świadczonych usług wypoczynkowych i żeglarskich
9.	duże tradycje żeglarskie	9.	ograniczenie działań związanych z turystyką wodną do rynku wewnętrznego (mieszkańców)
10.	międzynarodowa współpraca w zakresie żeglarstwa	10.	skromna oferta dla obsługi ruchu pasażerskiego (brak terminalu do obsługi cruiserów)
11.	akademicki charakter miasta (uczelnie kształcące dla sektora turystycznego)	11.	brak działań w sferze rozwoju żeglugi wycieczkowej śródlądowej
12.	wysoki poziom wiarygodności finansowej miasta (BBB)	12.	niska klasa żeglowności Odry i toru żeglugi śródlądowej na Jeziorze Dąbie
13.	strategia marki Miasta Szczecina Floating Garden – Pływający Ogród	13.	zanieczyszczenie wód powierzchniowych, w tym Odry i jej dopływów
		14.	małe wykorzystanie walorów wypoczynkowych i przyrodniczych Międzyodrza, Jeziora Dąbie, Zalewu Szczecińskiego
		15.	wysokie koszty utrzymania drogi wodnej dla potrzeb turystyki wodnej/żeglarstwa (pogłębianie torów wodnych i podejść do portów)
Lp.	Szanse	Lp.	Zagrożenia
1.	nadgraniczne położenie Szczecina w kontekście integracji z UE	1.	postępująca marginalizacja miasta w wyniku niekorzystnych decyzji władz centralnych dotyczących przemysłu stoczniowego i rozwoju gospodarczego
2.	możliwość skorzystania z unijnych funduszy pomocowych na projekty związane z rozwojem turystyki, w tym żeglarstwa	2.	brak systemowych działań w zakresie rozwoju turystyki, w tym turystyki wodnej/żeglarstwa
3.	położenie sprzyjające rozwojowi turystycznemu, gospodarczemu, w obszarze centralnym UE i w korytarzu transportowym Doliny Odry	3.	brak polityki miasta dla turystyki przyjazdowej
4.	bliskość i dobre połączenia z Berlinem i innymi państwami Europy Zachodniej	4.	brak jasno sprecyzowanych perspektyw zagospodarowania Jeziora Dąbie i rozwoju rejonu Osiedla Dąbie
5.	polityka samorządowa „otwartości na wodę”, władz Szczecina i władz województwa zachodniopomorskiego oraz rządu RP	5.	niewystarczający poziom finansowania rozwoju turystyki, w tym turystyki wodnej/żeglarstwa
6.	strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, w tym: budowa i rozwój produktów markowych turystyki wodnej/żeglarstwa - Zachodniopomorski Szlak Żeglarski	6.	ograniczenia związane z ochroną środowiska, Obszar Natura 2000, utrudnienia w uzyskaniu pozwoleń wodno-prawnych na rozbudowę miejsc do cumowania
7.	rosnący popyt na usługi związane z turystyką wodną/żeglarstwem	7.	wzrost obciążeń finansowych (kosztów mediów, usług, kosztów pracy)
8.	moda na zdrowy i aktywny styl życia (w tym uprawianie turystyki wodnej/żeglarstwa)	8.	konkurencja, ze strony portów niemieckich (marin) śródlądowych
9.	powiązanie świadczonych usług portowych z ofertą edukacyjną i wypoczynkową	9.	brak sieci portów, marin śródlądowych
10.	wzrost zamożności części społeczeństwa	10.	niezadawalająca współpraca pomiędzy branżą turystyczną i organizacjami turystycznymi a Urzędem Miasta
11.	organizacja masowych imprez turystycznych i zawodów sportowych w oparciu o morski charakter miasta i dostęp do akwenów	11.	krzys ekonomiczny i polityczny, w tym zmniejszający się popyt na usługi turystyczne

### Analiza SWOT oceny potencjału rynkowego Szczecina

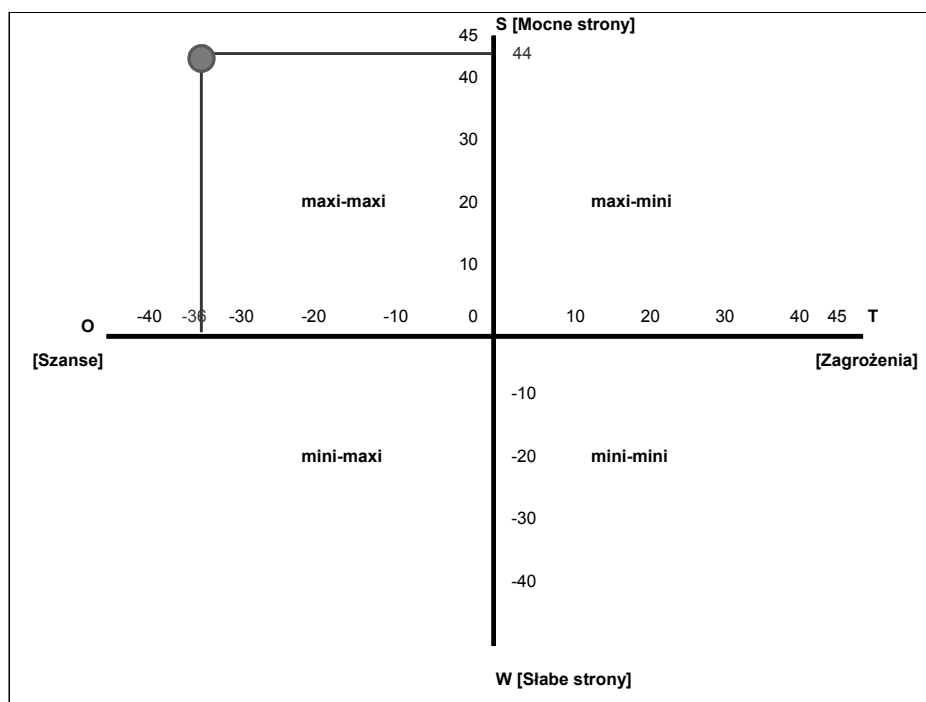
W analizie SWOT, dla sformułowania strategii rozwoju, dokonano oceny jakościowej wybranych czynników najistotniejszych dla rozwoju turystyki w Szczecinie, ukierunkowanych na rozwój przede wszystkim turystyki wodnej/żeglarstwa. Analizę wykonano pod kątem

ważności czynników. Rangowanie i szacowanie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń potencjału turystycznego Szczecina wykonano według opracowanego kwestionariusza, przy zastosowaniu odpowiedniej skali punktowej (punktowa wycena wewnętrznych i zewnętrznych czynników strategicznych warunkujących rozwój turystyki wodnej/żeglarstwa w Szczecinie).

Analizę wykonano w oparciu o dane zebrane w grupie 188 respondentów. Wyliczono średnią ze 188 kwestionariuszy dla poszczególnych kategorii, która wynosi:

dla S (mocne strony – strenghts) = 230; W (słabe strony – weakness) = 186; O (szanse – opportunities) = 202 i T (zagrożenia – threats) = 166.

Następnie zgodnie z założeniami metody wyliczono pozycję S i T:  $S - W = 230 - 186 = 44$  oraz  $T - O = 166 - 202 = -36$ . Sporządzono wykres ukazujący pozycję strategiczną produktu turystycznego Szczecina poprzez wybór optymalnej strategii marketingowej dla tego produktu, tj. turystyki wodnej/żeglarstwa, ze względu na jego pozycję strategiczną, którą jest pozycja maxi–maxi (rys. 1). Przedstawiona pozycja maxi–maxi oznacza uprzywilejowaną pozycję na rynku. Występuje tu przewaga mocnych stron nad słabymi i szans nad zagrożeniami. Zalecana jest w tym przypadku strategia agresywna skierowana na umocnienie tej pozycji.



Rys. 1. Pozycja strategiczna maxi–maxi produktu turystycznego Szczecina

Na podstawie danych (wyliczonej średniej) dla poszczególnych czynników mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń wyliczono prawdopodobieństwo sukcesu strategicznego dla Szczecina poprzez wyznaczenie pozycji rynkowej i atrakcyjności Szczecina.

#### 1) Pozycja rynkowa

Pozycja rynkowa (PR) jest funkcją mocnych i słabych stron Szczecina:  $PR = f(S, W)$  według wzoru:

$$PR = \frac{S}{S+W} \quad PR = \frac{230}{230+186} = 0,55$$

gdzie:

S – oznacza średnią wartość punktów z tabeli po stronie S,

W – średnią wartość punktów po stronie W.

### 2) Atrakcyjność rynkowa

Atrakcyjność rynkowa (AR) Szczecina jest funkcją szans i zagrożeń  $AR = f(O, T)$ , a wyznacza się ją według wzoru:

$$AR = \frac{O}{O+T} \quad AR = \frac{202}{202+166} = 0,55$$

gdzie:

O – oznacza średnią wartość punktów po stronie O,

T – oznacza średnią wartość punktów po stronie T.

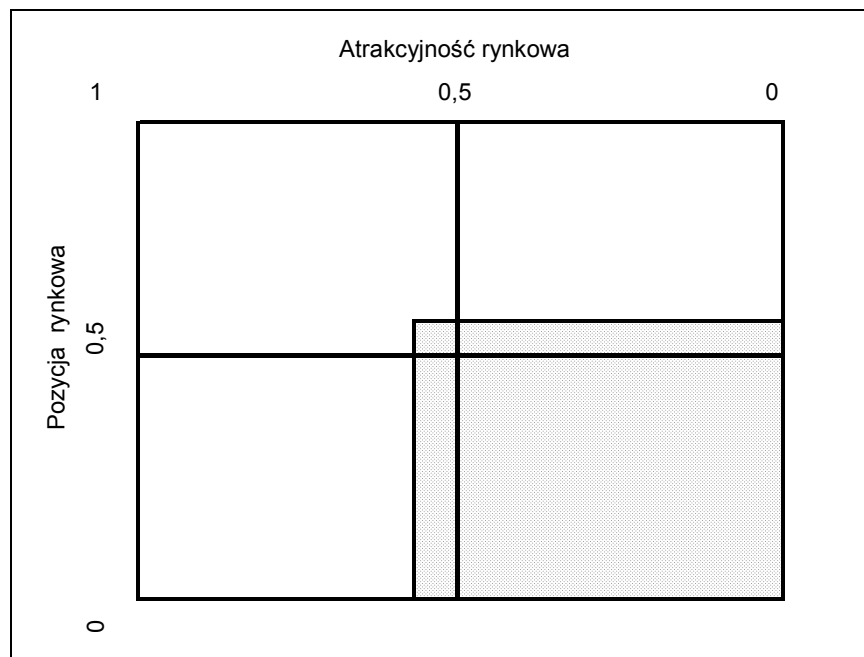
### 3) Prawdopodobieństwo sukcesu strategicznego

Prawdopodobieństwo sukcesu strategicznego (PSS) Szczecina wylicza się wg wzoru:

$$PSS = \frac{AR+PR}{2} \quad PSS = \frac{0,55+0,55}{2} = 0,55$$

przy czym graniczna wartość PSS wynosi 0,50. Poniżej tej wartości przyjmuje się, że jednostka terytorialna nie ma szans na rozwój. Wyliczona wartość prawdopodobieństwa sukcesu strategicznego dla rozwoju produktu turystycznego w Szczecinie wyniosła  $PSS = 0,55$  i w niewielkim stopniu przekracza wartość graniczną.

Na podstawie wyliczonych wskaźników pozycji rynkowej (PR) i atrakcyjności rynkowej (AR) wykonano rys. 2, obrazujący prawdopodobieństwo osiągnięcia sukcesu (PSS).



Rys. 2. Prawdopodobieństwo osiągnięcia sukcesu strategicznego

Analiza czynników strategicznych warunkujących rozwój turystyki wodnej w Szczecinie, w tym żeglarstwa, dokonane obliczenia i wykres pozycji strategicznej, ukazały pozytywną ocenę dla możliwości rozwoju tego rodzaju turystyki w Szczecinie.

Dominujące mocne strony i szanse rozwojowe przekładają się na uzyskanie uprzywilejowanej pozycji nad stronami słabymi i szans nad zagrożeniami. Pozycja maxi–maxi oznacza uprzywilejowaną – najkorzystniejszą pozycję na rynku, zgodnie ze strategią marketingu. Mimo niskich wskaźników osiągnięcia sukcesu strategicznego dla Szczecina (PSS = 0.55), istnieje jednak takie prawdopodobieństwo. Pozycja w polu wykresu analizy SWOT oznacza najkorzystniejszą sytuację, ponieważ szanse, jakie posiada Szczecin w określonych obszarach mogą być skutecznie wykorzystane, gdyż istnieją ku temu sprzyjające, kompleksowe warunki.

## PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Dokonana ocena potencjału strategicznego dla turystyki wodnej/żeglarstwa, przeprowadzona metodą SWOT, poprzez analizę czynników strategicznych warunkujących rozwój turystyki wodnej w Szczecinie, w tym żeglarstwa (mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia), dokonane obliczenia i wykres pozycji strategicznej, ukazała pozytywną ocenę dla możliwości rozwoju turystyki wodnej w Szczecinie (tab. 1, rys. 1 i 2) oraz to, że Szczecin ma szansę stać się stolicą jachtingu przy konsekwentnym wdrażaniu Strategii Rozwoju Szczecina 2025. Dominujące mocne strony i szanse rozwojowe przekładają się na uzyskanie uprzywilejowanej pozycji nad słabymi stronami i zagrożeniami. Pozycja strategiczna dla turystyki wodnej, maxi–maxi, oznacza uprzywilejowaną – najkorzystniejszą pozycję na rynku, zgodnie ze strategią marketingową (rys. 1). W oparciu o wyliczone wskaźniki pozycji i atrakcyjności rynkowej prawdopodobieństwo osiągnięcia sukcesu strategicznego (PSS = 0,55) oznacza, że istnieją szanse dalszych możliwości wszechstronnego rozwoju turystyki wodnej/żeglarstwa, czemu sprzyja zapotrzebowanie na rozwój różnych form turystyki kwalifikowanej, krajoznawczej i zrównoważonej, w połączeniu z posiadanym środowiskiem przyrodniczym. Szczeciński Węzeł Wodny, Międzyodrze i Śródoodrze, jako miejsca do organizowania imprez plenerowych, żeglarskich, turystycznych, a także zawodów sportowych, stwarzają szansę rozwojową. Dochodzi do tego członkostwo w Unii Europejskiej (środki unijne na rozwój) i bliskość Niemiec (w tym zwłaszcza Berlina), które wpływają na rozwój współpracy transgranicznej z Niemcami w tym zakresie. Miasto ma dużą szansę, by stać się centrum jachtingu rangi krajowej i międzynarodowej.

Wykazane słabe strony Szczecina to ciągły brak nowoczesnej infrastruktury portowej, przystani i marin oraz zagospodarowania Jeziora Dąbie, Zalewu Szczecińskiego, a także niewystarczające zagospodarowanie wybrzeża morskiego do uprawiania żeglarstwa. Do słabych stron zaliczono również małą liczbę miejskich produktów turystyki wodnej, a także wysoką sezonowość, determinującą tylko częściowe wykorzystywanie walorów i infrastruktury turystycznej po sezonie.

Nowe inwestycje to nowe miejsca pracy i wpływy do budżetu z tytułu opłat, podatków CIT i PIT, a tym samym rozwój gospodarczy, który może być również efektem działalności żeglarskiej. Potrzebę inwestycji, a więc modernizacji istniejącej bazy do uprawiania żeglarstwa oraz poszerzenie jej o nowe obiekty potwierdza ocena dokonana przez



ankietowanych, którzy ocenili warunki do uprawiania żeglarstwa w Szczecinie jako średnio atrakcyjne. Wpływ na tę ocenę miały niskie oceny infrastruktury sanitarnej, brak usług naprawczych, miejsc do tankowania, czy wypożyczalni sprzętu. Również wpływ na niską ocenę miała niewystarczająca liczba miejsc postojowych (898, w tym 163 gościnne), wykorzystywanych w aż 85–90% przez mieszkańców, co potwierdza, wykonana metodą segmentacji, identyfikacja profilu docelowego rynku żeglarskiego Szczecina, pokazująca, że nabywcą produktu żeglarskiego jest mieszkaniec Szczecina, czyli oferta produktu żeglarskiego jest konsumowana przez rynek wewnętrzny.

Położenie Szczecina nad wodą jest jego głównym atutem w rozwoju urbanistycznym i architektonicznym. Obserwując Szczecin z lotu ptaka, można zobaczyć, że stanowi on konglomerat wysp, kanałów, plaż i zatok. Zagospodarowanie licznych wysp Śródnodrza, kanałów i wielkich rozlewisk na południu i wschodzie może sprawić, że Szczecin stanie się ekologicznym miastem na wodzie, pływającym ogrodem (Strategia Rozwoju Szczecina 2050, 2012). Tereny zielone i akweny pozwalają mieszkańcom i turystom wypoczywać w otoczeniu przyrody i natury. Puszcze otaczające miasto Wkrzańska, Bukowa, Goleniowska, a także parki i skwery w jego centrum, liczne wyspy Śródnodrza, kanały oraz wielkie rozlewiska nadają Szczecinowi niepowtarzalny urok zielonego pływającego ogrodu.

Dokonując oceny atrakcyjności turystycznej Szczecina pod względem uprawiania turystyki wodnej, można stwierdzić, że istnieją dysproporcje pomiędzy posiadanym potencjałem turystycznym a jego wykorzystaniem, turystyka wodna/żeglarstwo ogranicza się do rynku wewnętrznego, brak jest oferty zintegrowanej, zawierającej elementy zbudowane w oparciu o posiadane walory turystyczne. Obecnie należy podjąć odpowiednie działania strategiczne mające na celu wykorzystanie posiadanego potencjału do rozwoju turystyki wodnej, w tym żeglarstwa w Szczecinie. Ważne jest przekonanie decydentów, że bez inwestowania w rozwój bazy wzrost ruchu turystycznego jest niemożliwy, nawet wobec wyjątkowych walorów otoczenia.

Przeprowadzone badania pozwalają na wyciągnięcie następujących wniosków:

- 1) Zdaniem mieszkańców i turystów miasto Szczecin dysponuje potencjałem sprzyjającym rozwojowi turystyki wodnej, w tym szczególnie żeglarstwa.
- 2) Żeglarstwo przyczynia się do rozwoju gospodarczego i społecznego Szczecina.
- 3) W ramach strategii Floating Garden 2050 żeglarstwo ma szansę stać się marką Szczecina.

## PIŚMIENNICTWO

**Leszczyńska M.** 2009. Międzyodrze. Szczecin, Oficyna IN PLUS.

**Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J.** 2008. Geografia turystyki Polski. Warszawa, PWE.

**Miotke-Dzięgiel J.** 2002. Turystyka morska. Gdańsk, Wydaw. Uniw. Gdan.

**Projekt Floating Garden 2050**, [mosrir.szczecin.pl/cit-turystyka/projekt-floating-garden-2050/](http://mosrir.szczecin.pl/cit-turystyka/projekt-floating-garden-2050/), dostęp: 12.07.2015.

**Strategia Rozwoju Szczecina 2050**, 2012. [bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/files/](http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/files/), dostęp: 04.02.2015, 10.07.2015.

**Strategia Rozwoju Szczecina 2025**, [bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/files/](http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/files/), dostęp: 09.05.2015.

**Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin**. [bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/chapter\\_11398.asp](http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/chapter_11398.asp), dostęp: 12.12.2014, 18.04.2015.

