



„Czynniki warunkujące rozwój turystyki morskiej w regionie
polskiego środkowego wybrzeża”

Oliwia Pietrzak

Szczecin, 2010



**INNOWACYJNA
GOSPODARKA**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



mgr inż. Oliwia Pietrzak

Zakład Logistyki i Informatyki

Instytut Zarządzania Transportem

WIET, Akademia Morska w Szczecinie

Czynniki warunkujące rozwój turystyki morskiej w regionie polskiego środkowego wybrzeża

Wstęp

Turystyka, jako istotna sfera aktywności społeczno – gospodarczej, jest odzwierciedleniem poziomu życia społeczeństw i wskaźnikiem świadomości i postępu cywilizacyjnego. Rozwój turystyki jest, z jednej strony impulsem rozwoju społeczno – gospodarczego, z drugiej zaś stanowi jego odbicie. Dane statystyczne Światowej Organizacji Turystyki (UNWTO) oraz Światowej Rady Podróży i Turystyki (WTTC) potwierdzają, iż turystyka jest jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi gospodarki światowej¹.

Wraz ze zmianą koncepcji polityki społeczno – ekonomicznej kraju nastąpiła zmiana podejścia do rozumienia pojęcia turystyki i produktu, jakim jest usługa turystyczna. Wymiana wzorców spędzania wolnego czasu, jaka od tego czasu następuje, przyczynia się do zmiany jego form na rzecz bardziej aktywnych i mobilnych.

Jednym z najbardziej atrakcyjnych obszarów działalności w tym zakresie staje się szeroko rozumiana turystyka morska. Stanowi ona doskonałą alternatywę dla tradycyjnego podejścia do zagadnienia turystyki, nabierając coraz to nowego i szerszego znaczenia.

Region polskiego środkowego wybrzeża

Specyfikę regionu polskiego środkowego wybrzeża wyznacza szereg czynników, mających zarówno bezpośredni, jak i pośredni wpływ na możliwości i kierunki rozwoju lokalnego i regionalnego. Uwarunkowania dotyczą zarówno charakteru całego regionu, jak i poszczególnych jego elementów.

Polskie wybrzeże charakteryzuje się dużą nierównomiernością rozkładu na jego obszarze struktur portowych. Największe z nich, tzw. porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Szczecin, Świnoujście, Gdańsk i Gdynia, usytuowane są na zachodnim i wschodnim skraju wybrzeża, wydzielając tym samym wybrzeże środkowe

¹ *Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku*, Ministerstwo Sportu i Turystyki, dokument rządowy przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2008 r., Warszawa, wrzesień 2008, s. 3

o zgoła innym charakterze. Istotę polskiego środkowego wybrzeża tworzy zbiór lokalnych i regionalnych, tzw. pozostałych portów morskich, o marginalnym charakterze dla gospodarki narodowej, ściśle natomiast powiązanych z charakterem regionu je otaczającym.

Obszar środkowego wybrzeża tworzą przeważnie tereny rolnicze (w dużej mierze tereny byłych Państwowych Gospodarstw Rolnych) o niskim stopniu uprzemysłowienia i dużym nacechowaniu turystyczno – uzdrowiskowym. Specyfika obszaru determinuje, w znacznym stopniu, charakter funkcjonujących w jego ramach struktur portowych.

W niniejszym artykule analiza czynników warunkujących rozwój turystyki morskiej w regionie polskiego środkowego wybrzeża oparta zostanie na strukturach portów morskich w: Kołobrzegu, Darłowie, Ustce, Łebie i Mrzeżynie.

Port Morski Kołobrzeg (54°11' szerokości geograficznej północnej i 15°33' długości geograficznej wschodniej) jest naturalnym, powstałym w ujściu rzeki Parsęty lokalnym portem morskim usytuowanym w bezpośredniej styczności z morzem. Wejście do portu osłaniają dwa falochrony: wschodni o długości 308 m i zachodni o długości 205 m, znajdujące się obecnie w przebudowie. Szerokość wejścia na wysokości zachodniego falochronu wynosi 47 m i ulega zwężeniu do 24 m. Do portu mogą zawijać jednostki pływające o maksymalnej długości do 75 m i zanurzeniu 4,7 m. Trwająca inwestycja ma na celu poszerzenie wejścia do portu tak, by przyjmowane mogłyby być jednostki o długości do ok. 90 m². Tereny portowe zlokalizowane są po obu brzegach rzeki Parsęty. Wschodnia strona to przystań pasażerska oraz port handlowy. Przy ujściu rzeki Parsęty do kanału portowego, na Wyspie Solnej usytuowany jest Port Jachtowy, w którym obsługiwane może być jednocześnie ok. 50 jachtów. Na zachodnim zaś brzegu rzeki usytuowany jest port rybacki i port wojenny. Granice administracyjne Portu Kołobrzeg obejmują 58,52 ha i łączą się bezpośrednio z terenami miejskimi i uzdrowiskowymi³.

Port Morski Darłowo jest handlowo – rybacko – turystycznym portem otwartym Morza Bałtyckiego, leżącym w ujściu rzeki Wieprzy (54°26' szerokości geograficznej północnej i 16°22' długości geograficznej wschodniej). Jest to struktura portowa położona w odległości około 25 Mm na zachód od portu Ustka i w odległości 33 Mm na wschód od portu Kołobrzeg⁴. Do Portu Morskiego Darłowo mogą zawijać jednostki do 75 metrów o zanurzeniu maksymalnym do 4 metrów. Za zezwoleniem Kapitana Portu w Darłowie

² <http://www.portalmorski.pl/port-kołobrzeg.php> - stan na dzień 31.05.2010

³ Strategia rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., Kołobrzeg 2010, s. 3

⁴ Strategia rozwoju Portu Morskiego Darłowo, Darłowo 2007, s. 3

istnieje możliwość zawinięcia większych jednostek. Jednostki powyżej 40 metrów zobowiązane są skorzystać z usług pilotażowych⁵.

Port w Ustce (54°35' szerokości geograficznej północnej i 16°52' długości geograficznej wschodniej) usytuowany jest w ujściu rzeki Słupi. Wejście do portu o szerokości 40 m osłonięte jest dwoma betonowymi falochronami (303 i 420 metrów długości). Główny kanał prowadzący do wewnętrznej części portu ma 28 m szerokości. Maksymalne jednostki, jakie mogą zawijać do portu ograniczone są wymiarami: 58 m długości, 11,5 m szerokości lub 4,5 m zanurzenia⁶.

Port w Łebie (54° 46' szerokości geograficznej północnej, 17°33' długości geograficznej wschodniej) usytuowany w ujściu rzeki Łeby do morza. Wejście do portu osłaniają dwa betonowe falochrony: wschodni i zachodni. Port w Łebie jest portem rybackim i turystycznym. W 1998 rok otworzony został Port Jachtowy w Łebie. Usytuowany jest on ok. 500 m od wejścia do główek portu. Może w nim cumować ponad 120 jednostek różnych klas, w tym także jachty żaglowe o długości do 18 m i motorowe do 24 m długości⁷.

Port w Mrzeżynie usytuowany u ujścia rzeki Regi, osłonięty dwoma falochronami, wybiegającymi w morze. Falochron wschodni ma długość 206 m, zachodni – 327 m. Szerokość wejścia do portu wynosi 50m. Maksymalne parametry jednostek pływających, jakie może przyjmować port w Mrzeżynie to: długość – 12 m, szerokość – 4 m. Dopuszczalne zanurzenie w porcie wynosi ok. 2,5 m, a w basenie rybackim ok. 1,8 m⁸.

Porty środkowego wybrzeża, zwane małymi portami to jednostki o często słabo rozwiniętej infrastrukturze, ograniczonej dostępności, zarówno od strony lądu, jak morza, a także o charakterze ściśle związanym z charakterem regionu, z silnie odznaczającym się w tym zakresie sprzężeniem zwrotnym. Powyższe determinanty, a także uwarunkowania regionalne i lokalne wpłynęły na rozwinięcie się w tych portach głównie takich funkcji, jak: obsługi rybołówstwa, transportowa, turystyczno – rekreacyjna i jachtowa, a tym samym ograniczenie funkcji handlowej, przemysłowej, czy też logistyczno – dystrybucyjnej.

Turystyka i turystyka morska w rejonie polskiego środkowego wybrzeża

Turystyka, zgodnie z Wielką Encyklopedią PWN określana jest jako nie związana z pracą zawodową, czy też zmianą miejsca zamieszkania, każda forma zmiany miejsca

⁵ <http://www.portalmorski.pl/port-darlowo.php> - stan na dzień 31.05.2010

⁶ <http://www.portalmorski.pl/port-ustka.php> - stan na dzień 31.05.2010

⁷ <http://www.portalmorski.pl/port-leba.php> - stan na dzień 31.05.2010 r.

⁸ <http://ms.ums.gov.pl/pl/Karty/mrzezyno/port.php> - stan na dzień 31.05.2010 r.

pobytu, zarówno w kraju, jak i za granicą⁹. Zagadnienie turystyki, w rejonie środkowego wybrzeża zawsze stanowiło kluczowy element jego funkcjonowania. Atrakcyjne położenie, nad Morzem Bałtyckim i specyficzne warunki klimatyczne przesądzały o atrakcyjności regionu na rynku usług turystycznych. Turystyka stanowiła i stanowi do dnia dzisiejszego o charakterze regionu, wyznaczając tym samym kierunki i profil jego rozwoju.

Pierwotne rozumienie turystyki, oparte jedynie o formułę „3xS” (Sea-Sun-Sand) sprowadzało się do zapewnienia osobom odwiedzającym region warunków dla zażywania kąpeli morskich i słonecznych oraz odpowiedniego zaplecza gastronomiczno – sanitarnego i kulturalno – rozrywkowego. Wraz z postępującą dość szybko ewolucją pojęcia turystyki, w tym turystyki nadmorskiej, formuła „3xS” zastąpiona została rozumieniem turystyki w aspekcie formuły „5xS” (Sea – Sun – Sand – Scenery – Salt), a co za tym idzie zaczęła przybierać bardziej aktywne formy. Chęć (ale i konieczność) sprostania nowym wymaganiom turystów, zarówno zagranicznych, jak i krajowych, nałożyła na gminy nadmorskie konieczność dostosowania infrastruktury ruchu turystycznego do nowych wymagań i oczekiwań klientów. Dostrzeżenie aktualnych wymagań potencjalnego klienta i dostosowanie do nich działań podejmowanych przez jednostki administracji samorządowej, wydają się być szansą dla zaistnienia i utrzymania się regionu na rynku międzynarodowych usług turystycznych¹⁰.

Doskonałą alternatywą dla tradycyjnych form spędzania wolnego czasu w rejonie środkowego wybrzeża staje się turystyka morska. Współczesny turysta to już nie tylko osoba odwiedzająca nadmorskie plaże celem biernego korzystania z walorów regionu; współczesny turysta to świadomy klient, posiadający często bogate „doświadczenie turystyczne”, wymagający określonego standardu usług, a także, co w ostatnich latach mocno przybiera na znaczeniu, żądny wrażeń i nowych doświadczeń.

Pojęcie turystyki morskiej, choć coraz częściej i coraz powszechniej używane w literaturze przedmiotu jest niejednoznaczne i definiowane, zależnie od celu opracowania, czy też obszaru którego dotyczy. Zestawienie wybranych określeń wraz z zakresem rozumienia zagadnienia turystyki morskiej proponowane przez różnych autorów zawiera tabela nr 1.

⁹ *Wielka Encyklopedia PWN*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005, t. 28, s. 158

¹⁰ Pietrzak O., Pietrzak K., *Rozwój międzynarodowej żeglugi pasażerskiej w polskich portach środkowego wybrzeża*, w: *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego*, praca zbiorowa pod red. H. Salmanowicza, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2005, s. 146

Tabela 1. Wybrane określenia pojęcia i zakresu turystyki morskiej w literaturze

Lp.	Autor	Określenie i zakres (formy) turystyki morskiej
1.	J. Zaleski	Wszelkie przejawy ruchliwości turystycznej znajdującej swój wyraz w wycieczkach morskich na statkach wycieczkowych, specjalnie do tego celu przeznaczonych lub na statkach liniowych, oferujących wycieczki w sezonach martwych, w uprawianiu turystycznego żeglarstwa morskiego, traktowanego nie jako wyczyn sportowy, lecz forma spędzania czasu oraz w korzystaniu z wycieczek statkami żeglugi przybrzeżnej ¹¹
2.	J. Miotke-Dzięgiel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pełnomorskie podróże i wypoczynek krajowych i zagranicznych turystów, ▪ przewozy turystyczne żeglugi przybrzeżnej turystów krajowych, ▪ przybrzeżne rejsy żeglarskie i inne turystów krajowych¹²
3.	T. Kowalewski	Trwałe zjawisko społeczno – gospodarcze, obejmujące: <ul style="list-style-type: none"> ▪ podróże oraz wypoczynek turystów krajowych i zagranicznych statkami, promami i jachtami, ▪ przewozy turystyczne żeglugi przybrzeżnej, ▪ rejsy żeglarskie morskie i przybrzeżne turystów krajowych¹³
4.	I. Tarski	<ul style="list-style-type: none"> ▪ turystyka przybrzeżna, ▪ turystyka pełnomorska
5.	W. Gaworecki	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wycieczki pełnomorskie, ▪ żeglarstwo morskie, ▪ pasażerska żegluga przybrzeżna, ▪ żegluga promowa, ▪ kajakarstwo, ▪ turystyka podwodna¹⁴

Źródło: Opracowanie własne

Turystyka morska może być dzielona według różnych kryteriów. Najczęściej wyróżnianymi są¹⁵:

- *kryterium czasu trwania*, obejmujące turystykę morską krótko – i długookresową;
- *kryterium odległości celów podróży*, w ramach którego wyróżnia się turystykę morską o podróżach bliskich i dalekich;
- *kryterium ilościowe*, dzielące turystykę morską na indywidualną, grupową i masową;
- *kryterium miejsca pochodzenia turysty*, obejmujące turystykę morską krajową i zagraniczną;
- *kryterium sposób uprawiania*, w ramach którego wyróżnia się turystykę morską kwalifikowaną i niekwalifikowaną oraz zorganizowaną i niezorganizowaną.

¹¹ Zaleski J., *Problemy rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w świetle współczesnych tendencji badawczych*, w: I Seminarium Naukowe Turystyka i rekreacja nadmorska – problemy teorii praktyki, Gdańsk 1980, s. 29

¹² Miotke-Dzięgiel J., *Turystyka morska*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 13

¹³ Kowalewski T., *Ocena wykorzystania walorów rekreacyjnych Wybrzeża Gdańskiego na podstawie działalności przedsiębiorstw organizujących wypoczynek nad morzem*, w: I Seminarium Naukowe Turystyka i rekreacja nadmorska – problemy teorii praktyki, Gdańsk 1980, s. 29

¹⁴ Gaworecki W., *Turystyka*, PWE, Warszawa 2007, s. 42

¹⁵ Gaworecki W., *Turystyka...* op cit. 41-42

Identyfikowanie i rozumienie pojęcia turystyki morskiej w aspekcie regionu polskiego środkowego wybrzeża różni się nieznacznie od rozumienia przytoczonego w literaturze przedmiotu. Specyfika tego regionu ogranicza możliwości występowania wszystkich form turystyki morskiej. Zakres turystyki morskiej realizowany w obrębie małych portów środkowego wybrzeża obejmuje¹⁶:

- żeglugę redową,
- żeglugę wewnątrzportową,
- pasażerskie rejsy krajowe,
- międzynarodowe przewozy pasażerskie,
- czarter jachtów,
- wędkowanie na pełnym morzu,
- nurkowanie oraz eksplorację Bałtyku i wraków statków, znajdujących się na jego dnie.

Wychodząc naprzeciw ewoluującym potrzebom turystów krajowych i zagranicznych, polskie gminy nadmorskie środkowego wybrzeża zaczęła dostosowywać ofertę turystyczną do zmieniających się warunków. Położenie tych gmin nad brzegiem morza zdeterminowało możliwość rozwijania w ich rejonie nowej formy turystyki jaką jest turystyka morska. Kierunki i możliwości rozwojowe nie są jednak tożsame dla wszystkich gmin; zdeterminowane są szeregiem czynników zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych.

Determinanty i perspektywy rozwoju turystyki morskiej w regionie polskiego środkowego wybrzeża

Czynniki warunkujące możliwości i kierunki rozwoju turystyki morskiej w regionie małych portów różnią się w zależności od charakteru danej struktury i regionu ją otaczającego. Wynikają głównie z wykształconych funkcji pełnionych przez dany port, specyfiki gminy i regionu wokółportowego (np. posiadanie statusu uzdrowiska), wielkości gminy i samej struktury portowej, a także tradycji ruchu turystycznego w danym rejonie.

Charakterystyka wybranych czynników, zarówno o charakterze endogenicznym dla danej struktury portowej, jak i o charakterze egzogenicznym, rozwoju turystyki morskiej w regionie środkowego wybrzeża zawiera tabela nr 2. W tabeli zawarty został także opis możliwości oraz kierunków ograniczania negatywnego i rozwoju pozytywnego oddziaływania danego czynnika na rozwój turystyki morskiej.

¹⁶ Pietrzak O., Pietrzak K., *Rozwój międzynarodowej żeglugi pasażerskiej...* op. cit., s. 146-147

Tabela 2. Wybrane endo – i egzogeniczne czynniki rozwoju turystyki morskiej w regionie środkowego wybrzeża

Czynniki wewnętrzne	Oddziaływanie czynnika
infrastruktura portowa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ występujące ograniczenia w zakresie parametrów wejścia do portów środkowego wybrzeża uniemożliwiają obsługę większych jednostek pływających; ▪ ewolucja pojęcia „mały statek” powodująca problemy w pozyskaniu przez armatorów jednostek, które mogłyby być przez te porty obsługiwane; ▪ z uwagi na silną intensyfikację zabudowy wokółportowej i turystyczny charakter terenów przyległych ograniczona jest możliwość rozwoju przestrzennego portów; ▪ trwająca przebudowa wejścia do portu Kołobrzeg umożliwi zawijanie większych jednostek
zaplecze turystyczne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dobrze rozwinięte i wciąż podnoszące swoje standardy zaplecze turystyczno – rekreacyjne regionu stanowi o jego konkurencyjności na rynku usług turystycznych
współpraca na linii port – miasto i region wokółportowy	<ul style="list-style-type: none"> ▪ strategia partnerska współpracy portu, miasta i regionu wokółportowego może przyczynić się do zacieśnienia tej współpracy w zakresie rozwoju turystyki morskiej, co w efekcie może przynieść korzyści obu stronom¹⁷
współpraca pomiędzy gminami (miastami) wokółportowymi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wspólna polityka na rzecz rozwoju turystyki morskiej w regionie polskiego środkowego wybrzeża mogłaby przyczynić się do popularyzacji i wzrostu konkurencyjności tej formy wypoczynku nad morzem
funkcje pełnione przez porty	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zrównoważony rozwój poszczególnych funkcji portów może ułatwić rozwój turystyki morskiej w danym regionie, przy uwzględnieniu zachowania walorów środowiskowych
Czynniki zewnętrzne	Oddziaływanie czynnika
dostępność transportowa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ obszar środkowego wybrzeża ma ograniczoną dostępność od strony lądu (brak szybkich połączeń drogowych i kolejowych); ▪ planowana zmiana parametrów drogi krajowej nr 11 na drogę ekspresową S11, łączącą Kołobrzeg (a dalej Mrzeżyno) poprzez Koszalin (odgałężenia m.in. do portów w Darłowie i Ustce) z Poznaniem i dalej Katowicami wpłynie na poprawę dostępności od strony lądu; ▪ rozpoczęcie remontu drogi Kołobrzeg – Dźwirzyno – Mrzeżyno wraz z budową nowego mostu w Dźwirzynie usprawni połączenie drogowe pomiędzy portami środkowego wybrzeża
polityka morska na szczeblu krajowym	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sklasyfikowanie w Ustawie o portach i przystaniach morskich małych portów jako „inne porty i przystanie” ogranicza dostęp do niektórych środków finansowych
polityka turystyczna na szczeblu krajowym	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przyjęty w 2008 r. przez Radę Ministrów dokument <i>Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku</i> w ramach celu „Zwiększanie dostępności turystycznej regionów przez rozwój transportu” zakłada wsparcie budowy, remontu lub przebudowy portów pasażerskich żeglugi śródlądowej i morskiej z uwzględnieniem ruchu turystycznego poprzez m.in.¹⁸: <ul style="list-style-type: none"> - budowę i remont lub przebudowę stanic wodnych, portów żeglarskich i pasażerskich (...), zwiększając dostępność i ofertę turystyki wodnej w Polsce, przy zachowaniu rygoru ekologicznego; - wsparcie dla obiektów realizowanych nad morzem, na obszarze systemów jezior oraz rzek o znaczeniu turystycznym; - wsparcie działań mających na celu zwiększenie ruchu turystycznego w oparciu o transport morski i śródlądowy oraz kontynuowanie inwestycji portowych i inwestycji ułatwiających dostęp do portów
światowe trendy w zmianie charakteru i formy spędzania wolnego czasu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zmierzający ku aktywnym, czy wręcz ekstremalnym, formom spędzania wolnego czasu światowy trend jest szansą dla regionu na rozszerzenie oferty turystycznej regionu o szeroko rozumianą turystykę morską

Źródło: Opracowanie własne

¹⁷ szerzej: Pietrzak O.: *Turystyka morska jako czynnik aktywizacji i rozwoju regionu środkowego wybrzeża na przykładzie miasta Kołobrzeg*, w: Handel wewnętrzny. Rynek. Przedsiębiorstwo. Konsumpcja. Marketing, praca zb. pod red. naukową J. Witek i E. Marszałek, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2009, s. 283

¹⁸ *Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku*, Ministerstwo Sportu i Turystyki, dokument rządowy przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2008 r., Warszawa, wrzesień 2008, s. 100

Jak wynika z tabel nr 2 czynniki wpływające na możliwości rozwoju turystyki morskiej w regionie polskiego środkowego wybrzeża mają zróżnicowany charakter. Specyfika regionu, będącego „spadkobiercą” okresu funkcjonowania Państwowych Gospodarstw Rolnych i prowadzonej wówczas polityki nakazowo – rozdzielczej, z jednej strony ogranicza możliwości silnej aktywizacji regionu, z drugiej zaś jest dla niego szansą. Brak tradycji lokalizacji infrastruktury przemysłowej na wybrzeżu środkowym spowodował zachowanie w tym regionie szczególnych walorów przyrodniczych sprzyjających rozwojowi szeroko rozumianej turystyki. Dodatkowo specyficzne walory mikroklimatyczne oraz występowanie bogatych źródeł borowiny wód mineralnych sprzyjało rozwojowi funkcji turystycznej regionu, a w przypadku gminy Kołobrzeg również uzdrowskiej.

Obecne kierunki polityki realizowanej przez władze samorządowe wydają się dostrzegać ogromną rolę turystyki, w tym turystyki morskiej dla regionu, co uwidocznione jest w realizacjach i planach inwestycyjnych regionu takich, jak m.in.

- przebudowa wejścia do portu Kołobrzeg;
- budowa obwodnicy miasta Kołobrzeg wraz z estakadą, umożliwiającą ominięcie terenów uzdrowskich przy wjeździe do portu handlowego;
- budowa profesjonalnego, obsługującego ruch międzynarodowy, terminala pasażerskiego (lub pasażersko – samochodowego) w porcie Kołobrzeg;
- budowa Portu Jachtowego Łeba;
- budowa nowego mostu w miejscowości Dźwirzyno;
- przebudowa istniejącej drogi Kołobrzeg – Mrzeżyno.

Szczególnie istotnymi dla aktywizacji regionu środkowego wybrzeża, poza podjęciem działań inwestycyjnych na rzecz infrastruktury drogowej, portowej, czy też ściśle turystycznej wydają się być ponadto¹⁹:

- umieszczenie turystyki morskiej w planach i strategiach regionu jako jednego z jego priorytetów rozwojowych;
- wykreowanie turystyki morskiej jako nowego produktu na lokalnym i regionalnym rynku usług turystycznych i związanie z nim nowej marki regionu.

Dla pełnego osiągnięcia możliwości rozwojowych turystyki morskiej w regionie niezbędna wydaje się ponadto współpraca nadmorskich gmin środkowego wybrzeża w szczególności w zakresie podejmowania nowych inwestycji i promocji regionu.

¹⁹ Pietrzak O.: Turystyka morska jako czynnik aktywizacji i rozwoju regionu środkowego wybrzeża na przykładzie miasta Kołobrzeg, w: Handel wewnętrzny. Rynek. Przedsiębiorstwo. Konsumpcja. Marketing, praca zb. pod red. naukową J. Witek i E. Marszałek, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2009, s. 291

Podsumowanie

Współczesna turystyka:

- jest elementem współczesnego stylu życia;
- jest sposobem poznawania świata, przyrody, ludzi, kultury;
- daje możliwość odpoczynku, relaksu, regeneracji sił, poprawy stanu zdrowia;
- powoduje rozwój gospodarczy i społeczny regionów turystycznych²⁰.

Współczesna turystyka morska:

- jest wyrazem zmieniającego się stylu życia społeczeństwa;
- jest sposobem aktywnego spędzania wolnego czasu;
- daje możliwość obcowania z morzem i przeżycia niezwykłych przygód.

Turystyka morska w regionie polskiego środkowego wybrzeża:

- jest szansą aktywizacji i rozwoju gospodarczego gmin nadmorskich;
- jest alternatywą dla turystów wymagających i świadomych swoich potrzeb;
- ma charakter interdyscyplinarny; bardzo dobrze współgra z innymi rodzajami ofertami turystyczno – rekreacyjnymi regionu;
- wymaga jasno określonej polityki turystyczno – rekreacyjnej regionu (nastawionej na promocję alternatywnych form usług turystycznych) popartej współdziałaniem na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym.

²⁰ *Kompendium wiedzy o turystyce*, praca zbiorowa pod red. G. Gołębskiego, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 20

Literatura:

1. Gaworecki W., Turystyka, PWE, Warszawa 2007
2. Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku, Ministerstwo Sportu i Turystyki, dokument rządowy przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2008 r., Warszawa, wrzesień 2008
3. Kompendium wiedzy o turystyce, praca zbiorowa pod red. G. Gołębskiego, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006
4. Kowalewski T., Ocena wykorzystania walorów rekreacyjnych Wybrzeża Gdańskiego na podstawie działalności przedsiębiorstw organizujących wypoczynek nad morzem, w: I Seminarium Naukowe Turystyka i rekreacja nadmorska – problemy teorii praktyki, Gdańsk 1980
5. Miotke-Dzięgiel J., Turystyka morska, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002
6. Pietrzak O.: Turystyka morska jako czynnik aktywizacji i rozwoju regionu środkowego wybrzeża na przykładzie miasta Kołobrzeg, w: Handel wewnętrzny. Rynek. Przedsiębiorstwo. Konsumpcja. Marketing, praca zb. pod red. naukową J. Witek i E. Marszałek, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2009,
7. Pietrzak O., Pietrzak K., Rozwój międzynarodowej żeglugi pasażerskiej w polskich portach środkowego wybrzeża, w: Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego, praca zbiorowa pod red. H. Salmanowicza, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2005
8. Strategia rozwoju Portu Morskiego Darłowo, Darłowo 2007
9. Strategia rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., Kołobrzeg 2010
10. Wielka Encyklopedia PWN, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005
11. <http://ms.ums.gov.pl> (stan na dzień 31.05.2010 r.) – strona internetowa Urzędu Morskiego w Szczecinie
12. <http://www.portalmorski.pl> (stan na dzień 31.05.2010)
13. Zaleski J., Problemy rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w świetle współczesnych tendencji badawczych, w: I Seminarium Naukowe Turystyka i rekreacja nadmorska – problemy teorii praktyki, Gdańsk 1980