

Mariusz Barczak, Piotr Szymański

Możliwości wykorzystania międzynarodowej drogi wodnej E-70 jako atrakcji turystycznej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 83, 141-153

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MARIUSZ BARCZAK

PIOTR SZYMAŃSKI

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA MIĘDZYNARODOWEJ DROGI WODNEJ E-70 JAKO ATRAKCJI TURYSTYCZNEJ

Wprowadzenie

Wymagania europejskich podmiotów polityki transportowej w odniesieniu do polskich dróg wodnych zostały określone m.in. w umowie AGN, tj. umowie o głównych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia¹. W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, zawartych w Niebieskiej Księdze wydanej w 1998 roku na podstawie umowy AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe przebiegające przez terytorium Polski, tj.: E-30, który łączy Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie i obejmuje na terenie Polski rzekę Odrę – od Świnoujścia do granicy z Czechami; E-40, który łączy Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyła i – przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń – z Morzem Czarnym; szlak ten obejmuje na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia; E-70, który łączy Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmuje Odrę od ujścia kanału Odra–Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła–Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską.

¹ www.untreaty.un.org/unts/144078_158780/9/5/2638.pdf, s. 13, 25.10.2011.

Z proponowanych połączeń międzynarodowych realna jest tylko realizacja połączenia E-70, i to jedynie dla celów żeglugi turystycznej². Szansą jest przede wszystkim obecna rewitalizacja poszczególnych odcinków tej drogi wodnej, jak i możliwości pomocy z UE.

Z pewnością w przyszłości będzie możliwe podniesienie klasy tej drogi wodnej do wykorzystania przez żeglugę towarową, jednak obecnie jedynym realnym sposobem na zwiększenie roli omawianej drogi wodnej wydaje się koncentracja uwagi na ruchu pasażerskim (zwłaszcza turystycznym i rekreacyjnym)³.

Powyższe stwierdzenia wpisują się w *Deklarację współpracy w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 (MDW E-70) na obszarze Polski* podpisaną przez marszałków sześciu województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Mając na uwadze potrzebę aktywizacji gospodarczej i turystycznej MDW E-70, sygnatariusze deklaracji wyrazili wolę współpracy, m.in. w zakresie wspierania inicjatyw zmierzających do aktywizacji turystyki wodnej na MDW E-70 przy wykorzystaniu walorów kulturowo-przyrodniczo-krajobrazowych województw uczestniczących⁴.

Turystyka śródlądowa uznawana jest za formę turystyki kwalifikowanej, a wraz z turystyką morską zaliczana do turystyki wodnej⁵. Polska ze swoją bardzo bogatą – na tle państw UE⁶ – siecią dróg wodnych ma olbrzymie szanse na rozwijanie tej formy turystyki kwalifikowanej.

Niestety, długość eksploatowanych dróg wodnych drastycznie się zmniejszyła po minionych powodziach, zaś ich obecny stan znacznie utrudnia żeglugę śródlądową. Aktualnie śródlądowe drogi wodne mają bardzo zróżnicowane parametry i układ niedostosowany do współczesnych potrzeb⁷. Kryteria dróg

² T. Jarzębińska, *Problems of Inland Navigation In Poland in View of Integrated Water Resources Management (IWRM)*, w: *Proc. of the 10th, International Symposium on Water Management and Hydraulic Engineering*, red. J. Petraš, Šibenik 2007.

³ M. Gorączko, *Natężenie ruchu żeglownego na bydgoskim odcinku drogi wodnej E-70 – stan obecny i perspektywy rozwoju*, w: *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła–Odra szansą dla gospodarki regionu*, red. Z. Babiński, Wydawnictwo Logo, Bydgoszcz 2008, s. 34.

⁴ R. Wasil, *Rewitalizacja szlaków wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego*, w: *Rewitalizacja..., op. cit.*, s. 60.

⁵ W.W. Gaworecki, *Turystyka*, PWE, Warszawa 2003.

⁶ *UE energy and transport in figures*, Statistical Pocketbook 2010, s. 153.

⁷ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, W. Rydzkowski, *Transport wodny śródlądowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, s. 69.

wodnych określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych⁸. Analizowany odcinek międzynarodowej drogi wodnej E-70 jest drogą wodną klasy II.

Tabela 1

Struktura dróg wodnych śródlądowych w Polsce w 2009 roku

Drogi wodne wg klas o znaczeniu							razem
regionalne				międzynarodowe			
Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb	
1085	893	1071	397	38	55	121	3660

Źródło: *Transport – wyniki działalności 2009*, GUS, Warszawa 2010, s. 196.

Wśród cech transportu wodnego należy przede wszystkim wymienić: ograniczoną dostępność, małą szybkość, sezonowość, wysoką ekologiczność, a także duży stopień bezpieczeństwa. Wymienione cechy stanowią znaczną przeszkodę do wykorzystania dróg wodnych w transporcie ładunków. Jednak negatywne cechy, które utrudniają transport towarowy, stają się atutami w przewozach pasażerskich, które mają z reguły charakter turystyczny⁹.

Turystyczny charakter transportu wodnego nie wiąże się z zaspokajaniem podstawowych potrzeb człowieka, zatem aby doszło do konsumpcji, muszą być spełnione określone warunki, tj.: potencjalny turysta musi mieć potrzebę odczuwania czegoś (rzeczy, zjawiska, procesu), a także musi istnieć czynnik uruchamiający funkcje motywujące do działań zmieniających ten stan¹⁰. W pracy podjęto próbę zhierarchizowania potrzeb uprawiania turystyki wodnej śródlądowej oraz rozpoznania czynników motywujących.

Celem przeprowadzonych badań było m.in. wskazanie barier rozwoju turystyki wodnej śródlądowej oraz próba stworzenia hierarchii ważności przyczyn korzystania z ofert związanych z turystyką wodną. Badaczy interesowały ponadto opinie mieszkańców, turystów i przedsiębiorców na temat możliwości

⁸ DzU. z 2002 r. nr 77, poz. 695.

⁹ Z. Kordel, K. Senator-Bentkowska, *Transport w turystyce*, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz 2008, s. 126–127.

¹⁰ *Ekonomika turystyki*, red. A. Panasiuk, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 78–79.

wykorzystania tej drogi wodnej jako atrakcji turystycznej. Kolejnym istotnym celem pracy była ocena infrastruktury turystycznej, walorów antropogenicznych i przyrodniczych.

Autorzy postawili tezę, że wśród najważniejszych czynników wewnętrznych, dzięki którym będzie można wykorzystać międzynarodową drogę wodną jako atrakcję turystyczną, znajduje się zadowolający stan urządzeń wodnych. Natomiast wśród czynników zewnętrznych wskazali zwiększenie źródeł wiedzy o ofercie.

1. Obszar i metoda badań

W związku z tym, że przeprowadzenie badań pełnych obejmujących całą drogę wodną E-70 jest praktycznie niemożliwe, autorzy przeprowadzili badania pilotażowe. Na potrzeby badania wybrano odcinek o długości 27,5 km – pomiędzy Nakłem nad Notecią (śluzą Nakło Wschód) a Bydgoszczą (Śluza Miejska) – którego pokonanie możliwe było podczas jednego dnia rejsu. Do udziału w badaniu zaproszono przedstawicieli wszystkich interesariuszy związanych w rozwoju dróg wodnych, w tym m.in.: turystów, mieszkańców, przedsiębiorców, pracowników nauki oraz władze lokalne. Rejs statkiem „Łokietek” należącym do Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią odbył się w sierpniu 2010 roku.

W badaniach wykorzystano kwestionariusz ankiety składający się z dwóch części – w pierwszej z nich ankietowani odpowiadali na pytania dotyczące infrastruktury i atrakcyjności turystycznej, natomiast w drugiej posłużono się testem zróżnicowania semantycznego. W badaniu wykorzystano ponadto zamykające pytanie otwarte, w którym ankietowani mogli wskazać swoje uwagi na temat przedmiotu badań. Wielkość próby ustalono na 47 osób¹¹.

2. Wyniki badań

Badana próba składała się w 53% z kobiet oraz w 47% z mężczyzn. Dominowały osoby w wieku 25–44 lata (51%). Najwięcej osób posiadało wy-

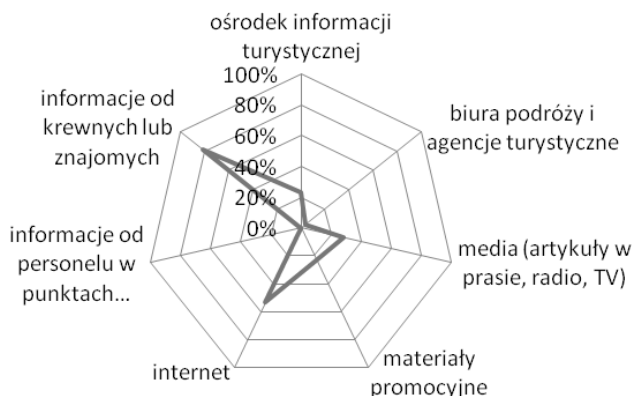
¹¹ Badania przeprowadzono podczas rejsu w dniu 21.08.2010 r.

kształcenie wyższe (64%). Osoby biorące udział w badaniu były w 64% pracownikami sektora prywatnego, w 30% – publicznego i w 6% – sektora non-profit.

W pierwszej kolejności zapytano respondentów o warunki rozwoju turystyki wodnej śródlądowej w regionie. Aż 81% badanych oceniło warunki jako dobre bądź nawet bardzo dobre. Tylko 17% ankietowanych oceniło je jako neutralne, a 2% – jako złe.

Wynik ten należy uznać za szczególnie interesujący ze względu na fakt, że 49% respondentów korzystało już w przeszłości z ofert związanych z drogami wodnymi – badani uczestniczyli m.in.: w rejsie, imprezach wodnych organizowanych przez władze miejskie, korzystano też z wypożyczalni sprzętu wodnego, a 98% respondentów zapowiedziało skorzystanie z tego typu oferty w przyszłości.

W dalszej kolejności zapytano o źródła wiedzy o ofercie (rysunek 1). W tym przypadku produkty związane z turystyką wodną śródlądową można uznać za niszowe, gdyż większość badanych uzyskała informacje od krewnych i znajomych (81%).



Rys. 1. Źródła wiedzy o ofercie

Źródło: opracowanie własne.

Następnie respondenci mieli możliwość oceny stanu infrastruktury turystycznej, m.in. stanu urządzeń wodnych. W tym przypadku odpowiedzi były następujące: „stan zadowalający” (38%), „dobry” (28%) i „dostateczny” (28%). Ponadto, mimo że ten odcinek MDW E-70 przebiega przez wybudowany

w latach 1773–1774 Kanał Bydgoski, dobrze i dostatecznie infrastrukturę oceniło aż 56% badanych.

W badaniach autorzy podjęli także próbę zdiagnozowania (aczkolwiek w mniejszym zakresie) sfery podażowej. W tym celu zapytano m.in. o to, czy mieszkańcy mają wpływ na tworzenie oferty związanej z turystyką wodną śródlądową, na co 66% badanych odpowiedziało twierdząco. Autorów zainteresowała jednak kwestia poznania ewentualnych przyczyn zaangażowania lub braku zaangażowania w tworzenie oferty. Choć 53% badanych odczuwa brak informacji na temat tej atrakcji turystycznej oraz w 21% źle ocenia działania władz samorządowych we wspomnianym zakresie, to aż 55% respondentów widzi możliwości poprawy własnej sytuacji ekonomicznej dzięki rozwojowi turystyki wodnej śródlądowej.

Ankietowanych zapytano też o to, gdzie szukaliby pracy dla siebie, gdyby rola turystyki wodnej znacznie wzrosła (rysunek 2).



Rys. 2. Potencjalne miejsca pracy związane z TWS¹²

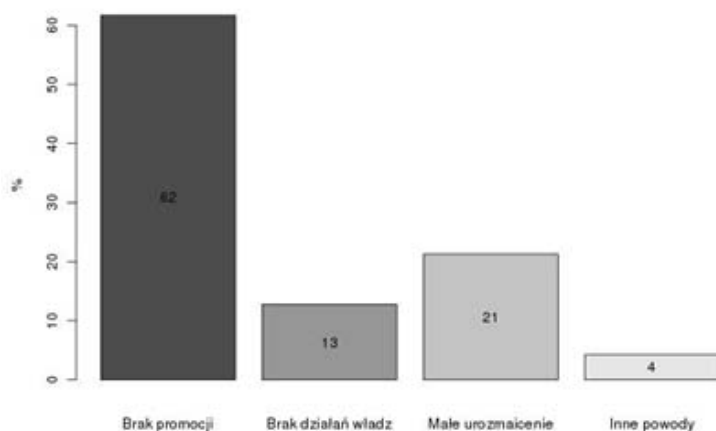
Źródło: opracowanie własne.

Uczestnicy rejsu, oprócz szansy na poprawę własnej sytuacji ekonomicznej, w 94% w rozwoju turystyki wodnej śródlądowej widzą nadzieję na popra-

¹² *Turystyka Wodna Śródlądowa.*

wę ogólnej sytuacji gminy Bydgoszcz, w tym 59% uznało, że jest to ważny czynnik rozwoju gospodarczego regionu.

W dalszej kolejności próbowano zdiagnozować bariery rozwoju turystyki wodnej śródlądowej w analizowanym regionie (rysunek 1). Okazało się, że najistotniejszą barierą jest brak promocji tej formy wypoczynku, a także małe urozmaicenie ofert. Należy wspomnieć, że statek porusza się ze średnią prędkością 8 km/h, co w przypadku pokonywania większych odcinków bez śluzowań mogło wywołać odczucia braku urozmaicenia.



Rys. 3. Bariery rozwoju TWS

Źródło: opracowanie własne.

Z punktu widzenia popytu turystycznego istotne było poznanie hierarchii ważności przyczyn korzystania z oferty (tabela 2). Respondenci mogli zaznaczyć, które elementy produktu, jakim był rejs, są dla nich najistotniejsze (5 – bardzo ważne, 4 – ważne), które obojętne (3 – obojętne), a które nieważne (2 – nieważne, 1 – zupełnie nieważne).

Kolejnym aspektem badania była ocena infrastruktury turystycznej i wyposażenia turystycznego, tj. zakresu i dostępności punktów zakwaterowania, zakresu i dostępności punktów gastronomicznych, infrastruktury drogowej, dostępności w ramach komunikacji zbiorowej, a także gotowości regionu do obsługi imprez o charakterze wodniackim (tabela 3).

Tabela 2

Hierarchia ważności przyczyn korzystania z oferty

Hierarchia	Odpowiedzi (%)				
	5	4	3	2	1
Ucieczka od codzienności	4	0	11	54	31
Zwiedzanie, odkrywanie nowych portów, akwenów	4	0	11	54	31
Przebywanie z przyjaciółmi, rodziną	0	0	21	44	35
Doświadczenie spokoju i ciszy	0	0	8	25	67
Obcowanie z naturą	0	0	0	51	49
Przeżycia estetyczne	0	0	13	54	33
Relaks fizyczny, odpoczynek	0	0	4	60	36

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3

Ocena infrastruktury turystycznej i wyposażenia turystycznego

Pytanie	Odpowiedzi (%)				
	5	4	3	2	1
Ocena zakresu i dostępności punktów zakwaterowania	0	28	34	28	11
Ocena zakresu i dostępności punktów gastronomicznych	4	32	32	19	13
Ocena infrastruktury drogowej	0	21	59	9	11
Ocena dostępności w ramach komunikacji zbiorowej	2	36	58	2	2
Ocena przygotowania regionu do imprez wodnych	6	19	49	23	2

Źródło: opracowanie własne.

W dalszej kolejności poruszono kwestie dbałości o rozwój turystyczny regionu w różnych aspektach, takich jak: świadczenie informacji o regionie, lokalne oznaczenie orientacyjne atrakcji, dbałość o zabytki i atrakcje turystyczne, dbałość o środowisko naturalne, dbałość o bezpieczeństwo gości, oferta programów spędzania czasu wolnego, przyjazny stosunek miejscowych do gości (tabela 4).

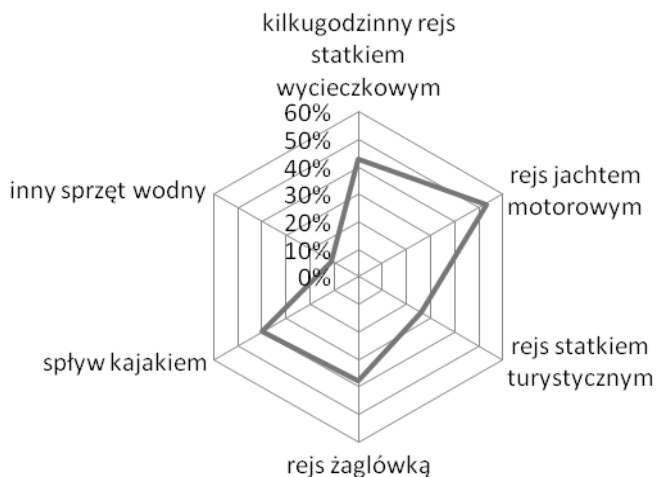
Tabela 4

Ocena dbałości o rozwój turystyczny regionu

Zagadnienie	Odpowiedź (%)				
	5	4	3	2	1
Dbalność w zakresie świadczenia informacji o regionie	4	36	49	11	0
Dbalność w zakresie lokalnego oznaczenia atrakcji	4	26	51	19	0
Dbalność o zabytki i atrakcje	0	40	49	9	2
Dbalność o środowisko naturalne	2	17	60	15	6
Dbalność o bezpieczeństwo gości	17	43	34	4	2
Dbalność o ofertę programów spędzania czasu wolnego	6	13	62	15	4
Dbalność o przyjazny stosunek miejscowych do gości	13	32	51	2	2

Źródło: opracowanie własne.

W badaniu podjęto także próbę diagnozy potencjalnego popytu na poszczególne produkty i usługi, np.: kilkugodzinny rejs statkiem wycieczkowym, rejs jachtem motorowym, rejs statkiem turystycznym, rejs żaglówką, spływ kajakiem, inny sprzęt wodny. Najwyższe wyniki (rysunek 4) uzyskano dla kilkugodzinnego rejsu statkiem wycieczkowym (43%) oraz rejsu jachtem motorowym (53%).

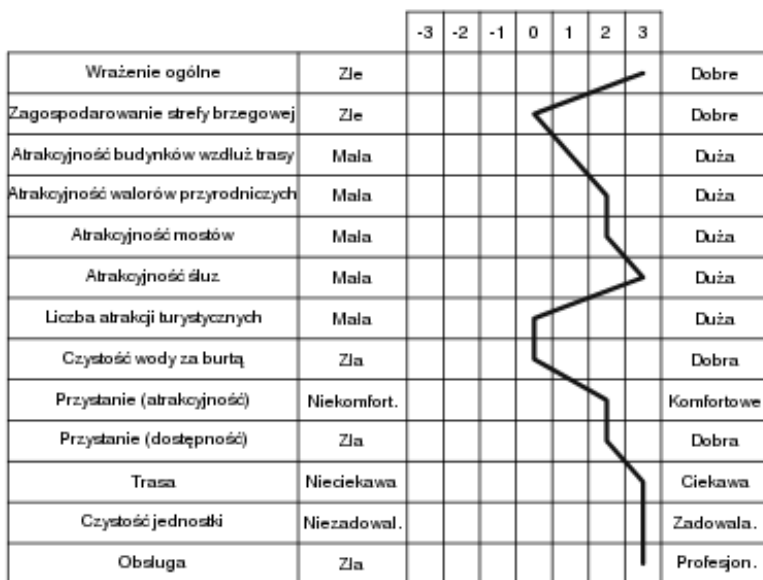


Rys. 4. Diagnoza popytu potencjalnego

Źródło: opracowanie własne.

W drugiej części badań posłużono się testem zróżnicowania semantycznego, którego celem było poznanie opinii pasażerów na temat rejsu na analizowanej trasie. Kwestionariusz w tej części opracowano pod kątem cech skrajnych dla wybranych czynników mogących mieć istotny wpływ na ocenę rejsu. W tym celu wybrano m.in. takie czynniki, jak: zagospodarowanie strefy brzegowej, atrakcyjność walorów antropogenicznych wzdłuż trasy, atrakcyjność walorów przyrodniczych, czystość wody za burtą, obsługę oraz czystość jednostki. Profil zamykały czynniki podsumowujące, tj.: wrażenie ogólne oraz atrakcyjność trasy.

Autorzy, bazując na wcześniejszych doświadczeniach¹³, rozszerzyli liczbę czynników podlegających ocenie. W pierwszej kolejności wykonano profil semantyczny dla dominanty (rysunek 5). Wyniki pokazują, że czynniki ogólne uzyskały najwyższą ocenę punktową. Wyróżniającym się walorem antropogenicznym okazały się liczne śluzy oraz mosty, natomiast czynniki ocenione neutralnie to: zagospodarowanie strefy brzegowej oraz czystość wody za burtą.

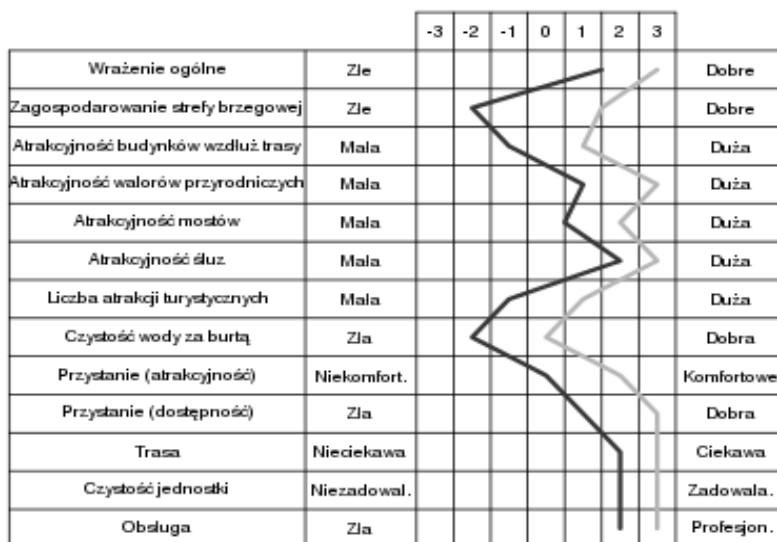


Rys.5. Profil semantyczny dla dominant

Źródło: opracowanie własne.

¹³ M. Barczak, P. Szymański, *Test zróżnicowania semantycznego dla Bydgoskiego Tramwaju Wodnego*, w: Zeszyty Naukowe nr 590, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010.

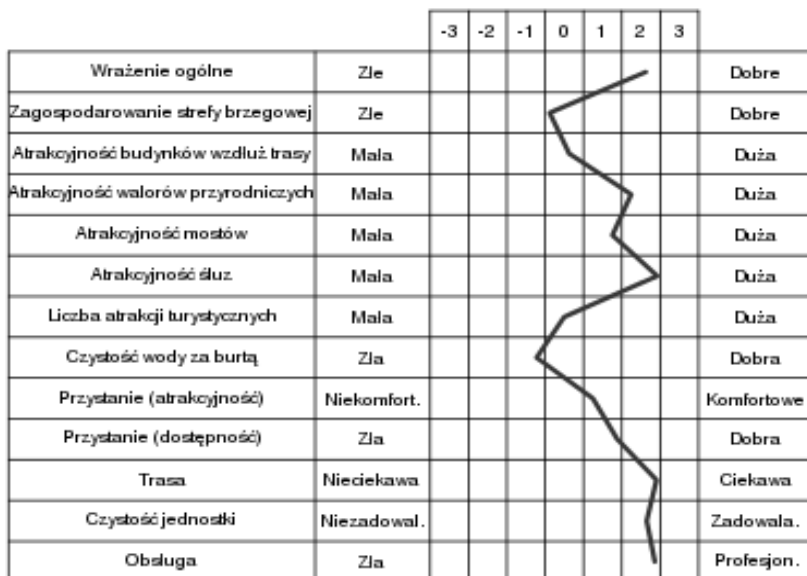
Następnie wykonano profil semantyczny ukazujący 50% środkowych odpowiedzi (odrzucono 25% najgorszych i 25% najlepszych). Kolorem czerwonym oznaczono odpowiedzi najgorsze, a zielonym – najlepsze w środkowej 50-procentowej grupie odpowiedzi (rysunek 6).



Rys. 6. Zakres profilu pomiędzy skrajnymi wypowiedziami 50% badanych

Źródło: opracowanie własne.

Trzecim krokiem było wykonanie profilu semantycznego w wersji uśrednionej (rysunek 7). Również w tym przypadku potwierdzono, że poprawy wymaga czystość wody za burtą, a czynnikiem najbardziej atrakcyjnym są śluzy. Z tego punktu widzenia najbardziej optymalną trasą mogłaby być trasa pomiędzy śluzą Osowa Góra a Śluzą Miejską. W tym przypadku dużą rolę odgrywa także różnica poziomów podczas śluzowania, sięgająca nawet 7,6 m. Analizując odcinek pomiędzy śluzą Józefinki a śluzą Osowa Góra, należy wspomnieć, że jest to trasa bardzo bogata tylko i wyłącznie w atrakcje przyrodnicze. Pokonanie tego etapu zajmuje średnio około 2 godzin, toteż właśnie w tym miejscu autorzy proponują rozbudowanie w przyszłości oferty o atrakcje towarzyszące.



Rys. 7. Profil semantyczny uśredniony

Źródło: opracowanie własne.

Uwagi końcowe

Przeprowadzona analiza potwierdza przypuszczenia autorów odnośnie do faktu, że warunki rozwoju turystyki wodnej śródlądowej należą do bardzo dobrych. W opinii respondentów produkty związane z tą formą turystyki kwalifikowanej można uznać za niszowe, głównie za sprawą małej liczby ofert dostępnych na rynku. Na uwagę zasługuje także fakt, że rejs ten miał charakter jedynie badawczy¹⁴.

Mimo znacznego wieku urządzeń wodnych, stan infrastruktury oceniono w dużej mierze jako zadowolający. Z tego też powodu śluzy uznano za największą atrakcję rejsu. Jako bariery rozwoju turystyki wodnej śródlądowej w badanym regionie ankietowani wskazali przede wszystkim: brak odpowiedniej promocji tej formy wypoczynku oraz mało urozmaiconą ofertę. Podjęta próba dia-

¹⁴ Wśród oferty armatorów autorzy nie znaleźli stałej oferty rejsu na tej trasie.

gnozy popytu potencjalnego wykazała, że pasażerowie skorzystaliby w przyszłości z kilkugodzinnego rejsu statkiem wycieczkowym oraz rejsu jachtem o napędzie motorowym.

Bardzo wysoko oceniono dbałość o rozwój turystyki śródlądowej w różnych aspektach, podkreślając, że jest to ważny czynnik rozwoju gospodarczego regionu.

Autorów zaskoczyły odpowiedzi respondentów w zakresie hierarchii ważności przyczyn korzystania z oferty, która w zasadzie nie została stworzona. Badani w większości odpowiadali, że czynniki są obojętne, nieważne lub zupełnie nieważne.

THE POSSIBILITIES OF USING INTERNATIONAL WATERWAY E-70 AS A TOURIST ATTRACTION

Summary

A fragment of international E-70 waterways has been characterized in the article with special consideration to Bydgoski Channel. The paper covers main barriers to the development of inland water tourism and an attempt at creation of a hierarchy of grounds for accepting an offer. The authors have also made an assessment of tourist infrastructure, and anthropogenic and natural virtues. Collected views have shown possibilities of using the waterway as a tourist attraction. Semantic differentiation test has been used in the research.

Translated by Olgierd Rogoziński