

Ewa Rogowska

Finansowanie inwestycji ze środków unijnych szansą na rozwój turystyki wodnej województwa zachodniopomorskiego

Ekonomiczne Problemy Usług nr 85, 83-97

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.

EWA ROGOWSKA

Uniwersytet Szczeciński

**FINANSOWANIE INWESTYCJI ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH
SZANSĄ NA ROZWÓJ TURYSTYKI WODNEJ
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

Wprowadzenie

Turystyka ma dla rozwoju województwa zachodniopomorskiego istotne znaczenie. Warunki naturalne Pomorza Zachodniego stwarzają szczególne możliwości rozwoju różnorodnych ofert, w tym w obszarze turystyki wodnej. Wybrzeże morskie, na którym leży województwo zachodniopomorskie wraz z Zalewem Szczecińskim, pojezierza oraz rzeki wymagają jednak zakrojonych na szeroką skalę działań, aby sporty wodne i turystyka żeglarska znalazły na obszarach przybrzeżnych województwa właściwe miejsce. Szczególne znaczenie ma rozwój portów jachtowych morskich, zalewowych i śródlądowych wraz z całym zapleczem lądowym. Rozwój portów łączy się ściśle z udostępnianiem ich infrastruktury żeglarzom, którzy w odwiedzonym porcie oczekują odpowiednich warunków w czasie postoju oraz określonych atrakcji turystycznych przyciągających ich do wybranego miejsca. Aby sprostać tym wymaganiom, podjęto działania zmierzające do przezwyciężenia barier infrastrukturalnych w zakresie rozwoju turystyki wodnej, a tym samym poszerzenia oferty regionu, tak aby stał się on atrakcyjny turystycznie dla mieszkańców całej Europy. Wspomniane działania realizowane są w ramach projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”, którego celem jest zintegrowanie żeglugi wodnej ze specy-

ficznymi możliwościami regionu oraz działania związane z budową nowych i usprawnianiem istniejących portów jachtowych wraz z usługami towarzyszącymi, po to by wykorzystać je do celów turystycznych i poprawy stanu otoczenia portowego. Jednakże realizacja tego projektu nie byłaby możliwa bez wsparcia finansowego ze środków Unii Europejskiej. Celem artykułu jest przedstawienie wykorzystania funduszy unijnych w aspekcie rozwoju turystyki wodnej jako istotnego czynnika zwiększającego atrakcyjność turystyczną województwa, a tym samym przyczyniającego się do wzrostu szans rozwojowych regionu.

2. Turystyka w krajowych dokumentach strategicznych

Rolę turystyki w rozwoju kraju wyznaczają obecnie kluczowe dokumenty strategiczne. Na podstawie wytycznych UE określających główne cele polityki spójności oraz uwzględniając uwarunkowania społeczno-gospodarcze Polski przygotowano *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007–2013* (NSRO) wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie. W dokumencie tym jako mocne strony polskiej gospodarki wskazano „wysokie walory turystyczne i przyrodniczo-krajobrazowe, w tym atrakcyjność obszarów dziedzictwa kulturowego”, z kolei szansą dla polskiej gospodarki upatruje się m.in. w możliwości wykorzystania „zróżnicowanych przestrzennie walorów przyrodniczych i kulturowych do rozwoju turystyki i rekreacji”¹. W celu zapewnienia dostępu do wysokiej jakości usług turystycznych oraz podniesienia atrakcyjności turystycznej Polski i jej regionów środki zostaną skoncentrowane przede wszystkim na poprawie jakości funkcjonującej infrastruktury turystycznej poprzez projekty z zakresu jej rozbudowy, modernizacji i wyposażenia. Przedsięwzięcia w tym zakresie będą również ukierunkowane na powstawanie nowych obiektów służących do prowadzenia działalności turystycznej, które będą spełniały standardy UE. Wsparcie turystyki dotyczyło będzie zarówno projektów spełniających kryteria infrastruktury społecznej – służącej nieodpłatnie ogółowi społeczeństwa, jak i tych, na zasadach komercyjnych – stanowiących element schematów

¹ *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie, Narodowa Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa maj 2007, s. 12.

pomocy publicznej². Realizacja celów wskazanych w NSRO będzie dokonywana głównie w ramach PO IG, ale również m.in. w oparciu o realizację Regionalnych Programów Operacyjnych.

W powstałej równoległe do NSRO *Strategii rozwoju kraju na lata 2007–2015* (SRK) również zwrócono uwagę na turystykę. Jak podkreśla się w tekście, Polska powinna czerpać „korzyści z rozwoju turystyki przyczyniającej się do wzrostu gospodarczego regionów, tworzenia nowych miejsc pracy oraz promocji regionów i kraju”³. Dla wielu słabiej uprzemysłowionych, atrakcyjnych środowiskowo regionów Polski turystyka stanowi podstawową szansę rozwojową. Jej wykorzystanie wymaga jednak wsparcia inicjatyw lokalnych przez władze publiczne, które wyznaczają m.in. szlaki turystyczne i wodne oraz pomagają w rozbudowie niezbędnej infrastruktury⁴.

Założenia i cele polityki turystycznej zostały rozwinięte w dokumencie pt. *Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku*. Turystykę określa się m.in. jako dziedzinę generującą wzrost gospodarczy, tworzącą nowe miejsca pracy, przyczyniającą się do rozwoju regionalnego i lokalnego, kreującą dbałość o ład przestrzenny, estetykę i środowisko przyrodnicze, wpływającą na zachowania prozdrowotne, prorodzinne i proekologiczne⁵. Dla województwa zachodniopomorskiego charakterystyczna jest różnorodność krajobrazu i zasoby naturalne umożliwiające rozwój zróżnicowanych form turystyki. Zasoby wodne województwa, w tym zwłaszcza Morze Bałtyckie i Zalew Szczeciński oraz liczne rzeki i jeziora, są podstawą do kształtowania bogatej oferty w zakresie turystyki morskiej, żeglarstwa morskiego i śródlądowego, kajakarstwa itp. Jednakże w regionie występują braki pod względem kompleksowego i o wysokim standardzie zagospodarowania zasobów wodnych, a więc infrastruktury typu: przystanie, mariny, ośrodki turystyki wodnej – zarówno nad Zalewem Szczecińskim i w pasie wybrzeża morskiego, jak i nad jeziorami i rzekami⁶. Aby przezwyciężyć bariery hamujące rozwój turystyki, a wynikające z braku dostatecznie rozwiniętej infrastruktury turystycznej i towarzyszącej, w dokumencie przewidzia-

² *Tamże*, s. 60.

³ *Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006, s. 27.

⁴ *Tamże*, s. 17.

⁵ *Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku*, Ministerstwo Sportu i Turystyki, Warszawa 2008, s. 3 i nast.

⁶ *Tamże*, s. 28.

no podjęcie przedsięwzięć nakierowanych m.in. na utworzenie lub rozbudowę produktów turystycznych o ogólnopolskim znaczeniu, tworzenie infrastruktury wokół szlaków turystyki kwalifikowanej, rozwój infrastruktury wodnych szlaków śródlądowych i morskich, tworzenie udogodnień i usprawnień dla uprawiania specjalistycznych form turystyki, służących m.in. organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012⁷.

3. Turystyka wodna w dokumentach strategicznych województwa zachodniopomorskiego

W województwie zachodniopomorskim turystyka stanowi ważny element strategii rozwojowej. W *Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020* (SRWZ) turystykę określono jako ważny dział gospodarki województwa, który ma duże potencjalne możliwości rozwoju, zwłaszcza jeśli chodzi o turystykę aktywną i specjalistyczną (na przykład turystyka piesza, rowerowa, konna, wodna, lotnicza), przygraniczną, morską oraz biznesową na terenach wiejskich (agroturystyka i ekoturystyka). Rozwojowi tego sektora sprzyja duże bogactwo walorów przyrodniczych i turystycznych, które wpływają na atrakcyjność regionu, w tym w kontekście turystyki wodnej:

- wybrzeże morskie ze wszystkimi jego walorami;
- bogactwo pojezierzy (drawskie, ińskie, myśliborskie, wałeckie);
- Dolina Odry z szerokimi rozlewiskami tworzącymi obszary cenne ekologicznie i krajobrazowo oraz pozostałe wody śródlądowe;
- Zalew Szczeciński oraz urozmaicona przyroda morskich wysp Uznam i Wolin⁸.

W województwie brakuje jednak obiektów przystosowanych do całorocznego użytkowania – nowoczesnych, zapewniających rozrywkę niezależnie od pogody⁹. Walory zachodniopomorskiego wybrzeża, portów i przystani oraz lotnisk dają szansę stworzenia rynku usług turystycznych na poziomie porównywalnym z innymi leżącymi wokół Bałtyku państwami. W strategii wskazano

⁷ Tamże, s. 59.

⁸ *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020*, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, grudzień 2009, s. 49.

⁹ Tamże, s. 50.

kluczowe problemy hamujące rozwój turystyki w województwie, w tym niski standard bazy turystycznej i infrastruktury turystycznej, niewystarczającą promocję regionu i jego atrakcji turystycznych oraz niewykorzystane możliwości rozwoju turystyki aktywnej, w tym turystyki wodnej rozwijanej na rzekach i pojezierzach¹⁰. Wskazano jednocześnie, że szansą dla rozwoju turystyki jest możliwość wykorzystania szlaku wodnego Odry oraz połączenia z systemem śródlądowych dróg wodnych Berlina i Europy Zachodniej¹¹.

Kierunki rozwoju turystyki w regionie oraz wskazanie działań, które należy przedsięwziąć, zawarto w *Strategii Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 roku*¹². Jest to średniookresowy dokument planistyczny określający priorytety operacyjne, działania i zadania związane z rozwojem turystyki na poziomie województwa zachodniopomorskiego. Zawarte w dokumencie zadania i działania powinny scalać i integrować rozwiązania objęte priorytetami sektorowymi i regionalnymi w obszarze turystyki. W związku z tym, że województwo zachodniopomorskie jest regionem cechującym się największym zróżnicowaniem i bogactwem rodzajów akwenów i cieków wodnych w kraju, autorzy dokumentu nadali turystyce wodnej uprzywilejowane miejsce i wyodrębnili ją spośród rodzajów turystyki aktywnej. Turystyka wodna ma szansę stać się nie tylko obszarem kreacji całej gamy produktów markowych, ale także wizytówką regionu. Z tą formą turystyki wiąże się możliwość kreowania imprez o charakterze wizerunkowym, które ze względu na swą naturę są oczywistym obiektem zainteresowania mediów¹³. Za czynniki krytyczne warunkujące osiągnięcie przewagi konkurencyjnej produktów turystyki wodnej uznano:

- rozwój szlaków wodnych i ich infrastruktury;
- stworzenie szlaku wodnego łączącego pojezierza;
- wzrost poczucia bezpieczeństwa w portach, marinach na szlakach wodnych;
- konieczność zmian regulacji prawnych – nałożenie opłat celnych na jachty zagranicznych armatorów rezydujących w Polsce;

¹⁰ Tamże, s. 51 i 72.

¹¹ Tamże, s. 78.

¹² *Strategii Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 roku*, Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Warszawa – Szczecin – Koszalin, 2005/2006 (Aktualizacja, Grudzień 2008/Sierpień 2010).

¹³ Tamże, s. 26.

- stworzenie sieci wypożyczalni sprzętu wodnego, czarterowania jachtów (w tym dla turysty zagranicznego);
- wykształcenie odpowiednich kadr do obsługi i zarządzania ruchem turystyki wodnej;
- wykształcenie się i rozwój miejscowości o charakterze centrów obsługi ruchu turystyki wodnej (Barlinek, Widuchowa, Drawsko Pomorskie, Dąbki, Niechorze, Czaplinek, Gryfino, Szczecinek, Trzebież, Stepnica i in.);
- regulacja stanu wód rzek zachodniopomorskich, w tym Odry.

Stwierdzono, że konieczne inwestycje infrastrukturalne przyczyniające się do rozwoju turystyki wodnej to:

1. budowa portów, marin i przystani wodnych;
2. rozwój i rozbudowa do standardów europejskich sieci portów, marin, przystani i stanic wodnych wchodzących w skład szlaków, a w szczególności:
 - Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego oraz pozostałych portów zalewowych,
 - Odrzańskiego Szlaku Wodnego,
 - szlaków (m.in. na Parsęcie, Inie, Drawie, Pilawie, Redze);
3. portów morskich, w tym w: Dźwirzynie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Dąbkach;
4. rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż miejskich nabrzeży w miastach położonych nad wodą (m.in. Szczecin, Gryfino, Świnoujście, Kołobrzeg);
5. zagospodarowanie turystyczne Kanału Jamieńskiego i Jeziora Jamno¹⁴.

Na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego został stworzony „Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego”, w którym podkreślono bardzo korzystną pozycję wyjściową infrastruktury żeglarskiej w omawianym regionie. Porty i przystanie jachtowe w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Bałtyku są rozmieszczone dość równomiernie i tworzą sieć powiązanych ze

¹⁴ *Tamże*, s. 27.

sobą funkcjonalnie obiektów¹⁵. W opracowaniu wskazano, że działania w zakresie promocji sieci portów i przystani morskich będą się koncentrowały głównie na wypromowaniu marki Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego jako wiodącego produktu turystyki wodnej obszaru Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Bałtyku i będą one obejmowały identyfikację marki i wizerunku oraz kreację spójnego systemu prezentacji portów i oferty turystycznej Szlaku¹⁶.

4. Finansowanie kluczowego projektu turystyki wodnej województwa zachodniopomorskiego („Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”) ze środków Unii Europejskiej

Przedmiotem projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” jest budowa infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. W wyniku jego realizacji planowana jest modernizacja istniejącej bazy do uprawiania żeglarstwa oraz poszerzenie jej o nowe lokalizacje. W związku z realizacją projektu pozyskiwane są środki na stopniową modernizację i budowę nowych obiektów infrastruktury żeglarskiej. Poszczególne inwestycje w ramach projektu dofinansowane są z następujących funduszy europejskich: Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007–2013 (PO IG), Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 (RPO WZ) oraz Programu Operacyjnego Celu 3 „Europejska Współpraca Terytorialna” – „Współpraca Transgraniczna” Krajów Meklemburgia–Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007–2013 (znanego jako INTERREG IVA). Wszystkie inwestycje tworzą infrastrukturę dla budowy jednego produktu turystycznego. Czas realizacji projektu wraz z przygotowaniem i oceną wniosku przewidziany został na lata 2009–2012¹⁷.

¹⁵ *Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego, Stowarzyszenie POMOST – Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2008, s. 76.*

¹⁶ *Tamże*, s. 107.

¹⁷ Wyjątek stanowi projekt dofinansowywany z RPO WZ "Budowa nabrzeży obsługi jednostek pasażerskich oraz turystyki żeglarskiej na prawym brzegu rzeki Odry Wschodniej km 717,5 – 718,6. Nabrzeże pasażerskie – północne", którego beneficjentem jest Gmina Gryfino. Przewiduje się zakończenie tego projektu w czerwcu 2013 roku.

Projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego” ze względu na strategiczny charakter związany z możliwością stworzenia transgranicznego produktu turystyki wodnej o dużym potencjale i znaczeniu w Europie znalazł się na liście podstawowej projektów indywidualnych¹⁸ dofinansowywanych z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007–2013 w ramach osi priorytetowej 6 Polska gospodarka na rynku międzynarodowym, działania 6.4. „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”. Celem osi priorytetowej 6 jest poprawa wizerunku Polski jako atrakcyjnego partnera gospodarczego, miejsca nawiązywania wartościowych kontaktów handlowych, lokowania inwestycji, prowadzenia działalności gospodarczej oraz rozwoju usług turystycznych¹⁹. Celem działania 6.4. jest wsparcie inwestycji dla stworzenia konkurencyjnych i innowacyjnych produktów turystycznych o charakterze unikatowym i ponadregionalnym przy jednoczesnym zachowaniu chłonności terenów turystycznych i ich pojemności turystycznej. Z tego względu w PO IG przewidziano wsparcie projektów o największym znaczeniu turystycznym, w szczególności takich, które przyczynią się do wzrostu atrakcyjności kraju w świetle przygotowań do organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012²⁰. Przedmiotowy projekt przyczynia się do realizacji celów wyżej wymienionego działania, a tym samym celów PO IG.

W realizację projektu zaangażowanych jest 13 podmiotów. Celem projektu jest modernizacja istniejącej bazy do uprawiania żeglarstwa oraz poszerzenie jej o nowe lokalizacje. Wybudowane zostaną mariny i porty turystyczne w Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Rewalu, Mielnie i Darłowie oraz zostaną zmodernizowane mariny i przystanie jachtowe w Szczecinie (Marina Pogoń, Marina Gocław i Przystań Jachtowa AZS), Port Turystyczny w Trzebieży oraz Marina w Kołobrzegu. Porty te tworzą najważniejsze centra jachtowe sieci portów i przystani Pomorza Zachodniego połączonych Zachodniopomorskim Szlakiem Żeglarskim. Trasa szlaku leży na głównej drodze wodnej prowadzącej ze stolicy

¹⁸ *Lista projektów indywidualnych w ramach PO IG po aktualizacji w sierpniu 2011 r.*, www.poig.gov.pl, s. 16.

¹⁹ *Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka, 2007–2013. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013*, Warszawa, 1 października 2007 r., s. 117.

²⁰ *Szczegółowy opis priorytetów Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, 2007–2013. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007–2013*, Warszawa, 12 czerwca 2009, s. 109.

Niemiec – Berlina poprzez Bałtyk do Skandynawii²¹. Atutem projektu jest jego sieciowy charakter wynikający z faktu, że łączy on w jeden spójny produkt turystyczny porty jachtowe Województwa Zachodniopomorskiego. Produkt ten z kolei jest komplementarny do istniejących oraz realizowanych projektów zagospodarowania wybrzeża bałtyckiego w sąsiednim województwie na potrzeby turystyki i żeglarstwa²².

Wnioskodawcą projektu jest Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, a jego całkowity koszt wynosi 99.356.614,81 zł, w tym dotacja to 35.015.352,43 zł. Wartość dofinansowania stanowi 40% kwalifikowanych nakładów inwestycyjnych i nadzoru. Szczegółowy wykaz inwestycji realizowanych w ramach projektu zaprezentowano w tabeli 1.

Realizacja projektu pozwoli na stworzenie ponadregionalnego produktu turystycznego – unikatowego w kraju. Powstanie sieć portów turystycznych pełniących funkcję najważniejszych ośrodków żeglarskich Pomorza Zachodniego z 638 nowymi miejscami postojowymi dla jednostek. Ponadto rozszerzona zostanie oferta turystyczna Pomorza Zachodniego w zakresie turystyki wodnej, co wynika z włączenia akwenów Pomorza Zachodniego do systemu dróg wodnych Europy.

Szansą na szybszy i bardziej intensywny rozwój polskiej turystyki stało się wsparcie w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych, które stworzono odrębnie w poszczególnych województwach. Głównym celem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 (RPO WZ) jest rozwój województwa zmierzający do zwiększenia konkurencyjności gospodarki, spójności przestrzennej, społecznej oraz wzrostu poziomu życia mieszkańców²³.

²¹ *Sprawozdanie roczne z realizacji Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007–2013 za 2010 r.*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011, s. 349.

²² *Tamże*, s. 350.

²³ Na realizację Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) przyznano kwotę 835.437.299 euro. Uzupełnieniem są środki jednostek samorządu terytorialnego, budżetu państwa oraz środki prywatne. (*Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego*, <http://funduszeonline.cmsmirage.pl/9833.dhtml>).

Tabela 1

Projekty Inwestycje dotyczące portów i przystani jachtowych w ramach projektu
 „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych
 Pomorza Zachodniego” dofinansowywanych z PO IG (zł)

Nr kontraktu	Partner	Nazwa inwestycji	Wartość projektu	Wartość dofinansowania
Kontrakt 1	Stowarzyszenie Euro Jacht Klub Pogoń	Modernizacja infrastruktury Miejskiego Portu Turystycznego Marina Pogoń. Rozbudowa przystani żeglarskiej związana z robotami bagrowniczymi	1.165.162,18	395.748,68
Kontrakt 2	Jacht Klub AZS Szczecin	Budowa pomostów pływających – przystań jachtowa Jacht Klub Akademickiego Związku Sportowego w Szczecinie	965.747,51	371.345,32
Kontrakt 3	Gmina Międzyzdroje	Budowa portu jachtowego w miejscowości Wapnica w gminie Międzyzdroje	10.217.083,73	3.521.004,77
Kontrakt 4	Gmina Wolin	Basen Jachtowy w Wolinie	5.971.352,18	2.441.347,31
Kontrakt 5	Gmina Kamień Pomorski	Port jachtowy w Kamieniu Pomorskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą	20.416.066,20	7.069.328,02
Kontrakt 6	Gmina Rewal	Budowa przystani jachtowej w Niechorzu – gmina Rewal	37.584.599,94	12.523.234,13
Kontrakt 7	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg sp. z o.o.	Modernizacja i rozbudowa portu jachtowego w Kołobrzegu	10.627.679,15	3.423.047,85
Kontrakt 8	Gmina Mielno	Budowa portu jachtowo-pasażerskiego w gminie Mielno	8.947.123,64	4.004.100,00
Kontrakt 9	Zarząd Portu Morskiego Darłowo sp. z o.o.	Budowa przystani jachtowej na pomostach pływających w basenie rybackim w Darłowie	1.499.420,28	465.416,35
		Nakłady wspólne partnerów na dokumentację wniosku (studium), audyty, koszty obsługi prawnej, obsługę finansowo-księgową projektu	1.962.380,00	800.780,00
		Razem:	99.356.614,81	35.015.352,43

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z Biura Turystyki Wydziału Turystyki, Gospodarki i Promocji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Projekty mogą dotyczyć różnych dziedzin – począwszy od gospodarki, a skończywszy na spójności społecznej. Dziedziny te są opisane szczegółowo w samym Programie w postaci osi priorytetowych. W RPO WZ określono osiem obszarów priorytetowych. W ramach działań wspierających turystykę dofinansować można na przykład projekty z zakresu budowy, rozbudowy, przebudowy obiektów infrastruktury turystycznej, w tym bazy noclegowej i gastronomicznej oraz związane z tworzeniem infrastruktury rekreacyjnej, sportowej i turystycznej²⁴.

Projekty związane z budową oraz rozbudową infrastruktury turystycznej związanej z turystyką wodną są realizowane w ramach osi priorytetowych 5 i 6²⁵:

Działanie 5.1. Infrastruktura turystyczna,

– Poddziałanie 5.1.1. Infrastruktura turystyki;

Działanie 6.1. Infrastruktura turystyczna na obszarze metropolitalnym,

– Poddziałanie 6.1.1 Infrastruktura turystyki na obszarze metropolitalnym.

Obecnie²⁶ realizowanych jest pięć przedsięwzięć turystycznych, które uzyskały dofinansowanie w ramach osi priorytetowych 5 i 6 RPO WZ 2007–2013, a które związane są z realizacją projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” (tabela 2).

Łącznie na dofinansowanie wspomnianych projektów przeznaczono 36.148.855,78 zł, z czego 25.014.174,78 zł na przedsięwzięcia w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i 11.134.681,00 zł na wsparcie inwestycji turystycznych w pozostałym regionie. Na uwagę zasługuje fakt, że dofinansowanie szlaku stanowi 44% łącznego dofinansowania turystyki z RPO WZ (rysunek 1), przy czym obecnie z tego programu finansowanych jest 51 projektów.

²⁴ *Mapa przedsiębiorcy 2007–2013. Przewodnik po funduszach europejskich dla przedsiębiorców*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa grudzień 2009, s. 81.

²⁵ Działania w ramach osi 6 dotyczą Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM), w skład którego wchodzi miasta Szczecin i Stargard Szczeciński oraz dziewięć gmin: Goleniów, Gryfino, Stare Czarnowo, Police, Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka, Stargard Szczeciński oraz Nowe Warpno (Szczeciński Obszar Metropolitalny został powołany decyzją Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego nr XXVIII/332/06 z dnia 27 marca 2006 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego). Natomiast wsparcie w ramach osi priorytetowej 5 może być udzielone na realizację projektów zlokalizowanych wyłącznie poza Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym.

²⁶ Stan na dzień 15.11.2011 roku.

Tabela 2

Projekty portów i przystani jachtowych – projekty kluczowe RPO WZ (zł)

Beneficjent	Tytuł projektu	Całkowita wartość projektu	Wartość dofinansowania
Gmina Miasto Świnoujście	Zagospodarowanie Basenu Północnego w Świnoujściu na port jachtowy	18.621.680,00	7.152.800,00
Gmina Stepnica	Budowa infrastruktury rekreacyjnej i żeglarskiej w Stepnicy	7.963.763,00	3.981.881,00
Gmina Miasto Szczecin	Budowa Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej	36.200.000,00	14.154.355,04
Gmina Gryfino	Budowa nabrzeży obsługi jednostek pasażerskich oraz turystyki żeglarskiej na prawym brzegu rzeki Odry Wschodniej km 717,5 – 718,6. Nabrzeże pasażerskie – północne	18.296.863,88	7.659.819,74
Gmina Goleniów	Odbudowa i modernizacja przystani żeglarskiej w Lubczynie – Gmina Goleniów	8.000.000,00	3.200.000,00
	Razem:	89.082.306,88	36.148.855,78

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z Biura Turystyki Wydziału Turystyki, Gospodarki i Promocji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.



Rys. 1. Dofinansowanie Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego w ramach RPO WZ 2007–2013 w odniesieniu do osi priorytetowych

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych otrzymanych z Biura Turystyki Wydziału Turystyki, Gospodarki i Promocji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu turystyki otrzymało łącznie 5 beneficjentów, przy czym największym beneficjentem jest Gmina Miasto Szczecin, która dzięki regionalnemu programowi operacyjnemu otrzymała wsparcie w wysokości 14.154.355,04 zł na realizację projektu „Budowa Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej”. Zakres projektu obejmuje: utworzenie mariny na 200 jachtów, budowę nabrzeża, budowę pomostów pływających z odnogami, budowę ślipu, budowę i modernizację infrastruktury towarzyszącej, w szczególności zaplecza gastronomicznego, konferencyjnego i dydaktycznego, noclegowego i sanitarnego oraz spójne zagospodarowanie całego terenu. Pozostałe projekty wiążą się z podobnym zakresem prac, jak ten realizowany przez Gminę Miasto Szczecin. Dotyczą one głównie budowy nowych oraz wyremontowania istniejących nabrzeży oraz budowy bądź modernizacji infrastruktury towarzyszącej.

Realizacja projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” wspierana jest także ze środków programu INTERREG IVA w ramach priorytetu 1²⁷. Projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” jest w istocie jedną z nielicznych inicjatyw gospodarczych umożliwiających rzeczywistą realizację inwestycji o naturalnym charakterze transgranicznym. Szerszym kontekstem dla tego kierunku rozwoju jest pozycja Berlina jako wiodącej metropolii Europy. Wzmocnienie bazy infrastrukturalnej Szczecina i regionu Zalewu Szczecińskiego, a następnie wzrost potencjału i wielkości ruchu turystycznego spowoduje, że staną się one atrakcyjnym zapleczem turystyki wodnej dla tego olbrzymiego rynku. Dofinansowanie dotyczy dwóch projektów, które przedstawiono w tabeli 3.

Realizacja powyższych inwestycji pozwoli utworzyć transgraniczny szlak wodny, a co za tym idzie nastąpi wzmocnienie roli turystyki wodnej i możliwości uprawiania sportów wodnych w regionie polsko-niemieckiego pogranicza.

²⁷ Szczegółowy opis priorytetu 1 zawarto w dokumencie *Program Operacyjny Celu 3 „Europejska Współpraca Terytorialna” – „Współpraca Transgraniczna” Krajów Meklemburgia–Pomorze Przednie/Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007–2013*, Program Operacyjny zmieniony w roku 2009, zmiana zatwierdzona przez Komisję Europejską w dniu 17 maja 2010 r., s. 38–39.

Tabela 3

Projekty dotyczące turystyki wodnej związane z projektem „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” dofinansowywane z programu INTERREG IVA (euro)

Tytuł projektu	Partnerzy	Całkowita wartość projektu	Wartość dofinansowania
Rozbudowa infrastruktury Centrum turystyki wodnej w Schwedt nad Odrą i budowa śródmiejskiej części Nabrzeża w Gryfinie w celu zintensyfikowania rozwoju transgranicznej turystyki wodnej	Miasto Schwedt/Odra – partner wiodący, Gmina Gryfino	5.722.160,49	4.765.751,00
Baza turystyki żeglarskiej – Port Jachtowy Szczecin i ZeRUM Ueckermunde – na transgranicznym szlaku wodnym	Gmina Miasto Szczecin – partner wiodący, Powiat Uecker-Randow	2.999.961,94	2.049.967,65
	Razem:	8.722.122,43	6.815.718,65

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych otrzymanych z Biura Turystyki Wydziału Turystyki, Gospodarki i Promocji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Uwagi końcowe

Projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” to kompleksowa koncepcja stworzenia bazy dla uprawiania turystyki wodnej w regionie. Działania realizowane w ramach projektu mają na celu podniesienie atrakcyjności turystycznej województwa poprzez rozwój infrastruktury marin, portów jachtowych i przystani żeglarskich, co w bezpośredni sposób stymuluje rozwój gospodarki turystycznej regionu, wzmacniając również jego konkurencyjność. Realizacja zapisów programu odbywa się poprzez budowę infrastruktury poszczególnych portów i przystani dofinansowywanych w dużej mierze ze środków finansowych Unii Europejskiej, tj. z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 i programu INTERREG IVA. Dofinansowanie unijne pozwoli na stworzenie ponadregionalnego i unikatowego produktu turystycznego, który ma szansę stać się atrakcją turystyczną nie tylko regionu, ale także kraju.

**FINANCING OF INVESTMENT BY EU FUNDS AS AN OPPORTUNITY
FOR DEVELOPMENT OF WATER TOURISM IN ZACHODNIOPOMORSKIE
REGION**

Summary

Tourism is important for the development of Zachodniopomorskie voivodship. The natural conditions of Western Pomerania create specific opportunities for development of various offers, including in the area of water tourism. Special importance has a development of sea marinas for yachts, bay- and inland- ones together with entire land resources. Therefore some efforts have been undertaken due to overcome infrastructural barriers in area of development of water tourism, and thus due to widen the offer of the region. Above mentioned actions are implemented in range of the project Zachodniopomorski Sailing Route. However, realization of this project would not be possible without financial support from the European Union. EU subsidies will allow to create supra-regional, unique tourism product that has a chance to become a tourist attraction not only for the region but also for the country.

Translated by Ewa Rogowska