

Szwedzki trakt jako przykład produktu turystyki kulturowej w obszarze zalewu szczecińskiego

Wprowadzenie

Nowe trendy w turystyce obejmujące z jednej strony procesy globalizacyjne powodujące potaniecie usług transportowych, dostęp do coraz bardziej aktualnej informacji oraz standaryzacja usług turystycznych, a z drugiej strony tendencja do mikrosegmentacji, czyli personalizowania sprzedawanego produktu, wymagają nie tylko od przedsiębiorstw turystycznych ale również od podmiotów publicznych, będących gestorami obszarowych produktów turystycznych, podjęcia odpowiednich działań które im sprostają. Oferowany produkt turystyczny zwłaszcza ten obszarowy powinien charakteryzować się różnorodnością tak, aby potencjalny turysta mógł wybrać preferowane usługi oraz możliwości spędzania wolnego czasu. Celem artykułu jest analiza możliwości rozszerzenia produktu turystyki wodnej w obszarze Zalewu Szczecińskiego o elementy turystyki kulturowej – Szwedzki Trakt.

Szwedzki Trakt

Według J. Styperek **szlak turystyczny** jest formą linearnego systemu penetracji rekreacyjnej, który w ujęciu geoeologicznym definiowany jest jako fragment przestrzeni turystycznej użytkowanej rekreacyjnie i odpowiednio przystosowanej do uprawiania różnorodnych form penetracji rekreacyjnej. Elementy tworzące system to rekreant (turysta) przemieszczający się w przestrzeni turystycznej, oś systemu czyli trasa penetracji i jej infrastruktura oraz środowisko przyrodnicze i antropogeniczne położone w strefie percepcji wzrokowej. Natomiast kompleks wzajemnych powiązań stanowią interakcje jakie zachodzą pomiędzy, elementami systemu w wyniku penetracji rekreacyjnej¹. J. Kaczmarek, A. Stasiak,

¹ J. Styperek, Szlak turystyczny jako produkt turystyczny w: Gospodarka turystyczna w XXI wieku. Szanse i bariery rozwoju w warunkach integracji międzynarodowej, pr. zbior. pod red. S. Bosiackiego, J. Grella, Akademia Wychowania Fizycznego, Poznań 2004, s. 419-420

B. Włodarczyk podkreślają potrzebę nadrzędnej idei łączącej ze sobą elementy szlaku².

Przykładem szlaku turystycznego przeznaczonego głównie dla turystów szwedzkich jest tzw. **Szwedzki Trakt** („*Schwedenstrasse*”). Obejmuje on walory turystyczne wraz z infrastrukturą powiązane ze szwedzką prewencją (1630 – 1815) na terenie obecnych landów Meklemburgii Pomorze Przednie oraz Brandenburgii. Szlak powstał w wyniku współpracy Ambasady Szwecji w Berlinie z landem Brandenburgią, Pomorzem Przednim i miastami Greifswald, Wismar, Wittstock i Stralsund w listopadzie 2000 roku. Ma on około 700 kilometrów i rozciąga się od wyspy Rugia na północy do Berlina na południu i od miejscowości Gadebusch na zachodzie do wyspy Uznam przy granicy z Polską. Szwedzki Trakt po stronie niemieckiej składa się z 3 tras - drogi północnej, wschodniej i zachodniej. Szlak wschodni (tzw. *Ostroute*), obejmuje trasę na wybrzeżu od Greifswaldu do Anklam. Ponieważ pod panowaniem szwedzkim znajdowały się również obszary należące obecnie do Polski, w 2004 roku Urząd Marszałkowski wspólnie z partnerami niemieckimi w ramach programu INERREG podjął próbę stworzenia polskiej części Szwedzkiego Traktu oraz połączenia jej z istniejącą już częścią niemiecką³. Ze względu na powiązania historyczne z Szwecją wytypowano po polskiej stronie 6 miejscowości mających zostać węzłami na szlaku: Szczecin, Świnoujście, Wolin, Kołobrzeg, Darłowo i Nowe Warpno. Na terenie wymienionych miejscowości znajduje się szereg walorów turystycznych, spośród których duża część znajduje się w stolicy województwa Szczecinie. Możliwości drogowego połączenia szlaków po stronie polskiej i niemieckiej przedstawia rysunek 1.

² Por. J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk, Produkt Turystyczny albo jak organizować poznawanie świata, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2002, s. 55

³ A. Panasiuk, A. Tokarz, A. Pawlicz, Analiza szlaku „Szwedzki trakt”, Szczecin 2004, mat. niedrukowane.



Rysunek 1 Szwedzki szlak w Polsce i w Niemczech i możliwości jego drogowego połączenia

Źródło: Opracowanie własne

Ponieważ przejście graniczne na wyspie Uznam jest dostępne jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego, dla turysty zmotoryzowanego jedyną drogą łączącą oba szlaki są drogowe przejścia graniczne w pobliżu Szczecina. Ponieważ wszystkie miejscowości na szlaku posiadają dostęp bądź bezpośrednio do Morza Bałtyckiego bądź do Zalewu Szczecińskiego wydaje się możliwa koncepcja połączenia turystyki kulturowej związanej z obecnością Szwedów na Pomorzu i turystyki wodnej.

Turystyka wodna

Turystyka wodna zasadniczo dzieli się na turystykę **morską**, która obejmuje przede wszystkim podróże pełnomorskie realizowane różnymi środkami transportu – statkami pasażerskimi, zwłaszcza wycieczkowymi (*cruisers*), jachtami, statkami pasażersko-towarowymi i towarowymi, promami, ale także łodziami podwodnymi, czy statkami rybackimi⁴. Poza turystyką morską do turystyki wodnej zaliczamy również turystykę **śródlądową**. Należy podkreślić, iż turystyka wodna śródlądowa jest turystyką w znacznie większej części kwalifikowaną niż turystyka pełnomorska. Ma to związek z większym bezpieczeństwem poruszania się po wodach terytorialnych niż morskich, a co za tym idzie mniejszymi wymaganiami w zakresie sprzętu, umiejętności i uprawnień. Z wymienionych powodów turystyka wodna śródlądowa jest znacznie bardziej dostępna niż turystyka morska dla turystów poruszających się

⁴ J. Miotke-Dzięgiel, Turystyka morska, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 11.

własnym środkiem lokomocji. Wybór danego środka transportu determinuje jednocześnie obszar odbywania podróży i sposób podróżowania. Turysta poruszający się własnym jachtem dysponuje dużą swobodą wyboru celu podróży będąc w stosunkowo niewielkim stopniu uzależniony od poziomu infrastruktury podczas gdy osoby uprawiające turystykę kajakową korzystają przeważnie ze znacznie szerszego spektrum usług hotelarskich, gastronomicznych, wypożyczalni sprzętu itp.

Zalew Szczeciński stwarza bardzo szerokie możliwości uprawiania turystyki wodnej. Łączy on w sobie zalety uprawiania turystyki wodnej na otwartym morzu (przestrzeń) i na wodach śródlądowych (bezpieczeństwo, niskie fale itp.).

Szwedzki Trakt dla turystów wodnych

Ponieważ cztery (Świnoujście, Wolin, Nowe Warpno, Szczecin) z sześciu polskich miast leżących na Szwedzkim Trakcie znajdują się bezpośrednio nad Zalewem Szczecińskim istnieje możliwość stworzenia produktu turystycznego łączącego turystykę wodną i walory kulturowe powiązane ze szwedzką obecnością na Pomorzu. Do wymienionych czterech miast można dołączyć niemiecki Anklam, co pozwoliłoby nadać produktowi charakter międzynarodowy. Miasta będące na szlaku rozmieszczone są mniej więcej równomiernie wokół zalewu i oddalone są od siebie o nie więcej niż jeden dzień żeglugi.

Przedstawiony produkt będzie miał z natury rzeczy charakter niszowy i adresowany będzie przede wszystkim do turystów szwedzkich, ale również do turystów niemieckich i polskich zainteresowanych kulturą szwedzką. Przedstawiony produkt może pełnić dwie zasadnicze funkcje:

1. Stanović produkt poszerzony o elementy Szwedzkiego Traktu dla turystów wodnych nad Zalewem Szczecińskim,
2. Stanović produkt poszerzony o turystykę wodną dla turystów kulturowych podróżujących Szwedzkim Traktem.

Należy pamiętać, iż otoczeniem konkurencyjnym dla Zalewu Szczecińskiego w odniesieniu do klientów szwedzkich będą inne zatoki Morza Bałtyckiego. Rozszerzenie produktu o elementy Szwedzkiego Traktu może być bardzo istotnym elementem przewagi konkurencyjnej.

Analizę SWOT projektu przedstawia Tabela 1.

Tabela 1 Analiza SWOT szwedzkiego traktu dla turystów wodnych

| MOCNE STRONY | SŁABE STRONY |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • niewielka odległość pomiędzy portami, • ukierunkowanie na turystów skandynawskich, • bliskość i połączenie wodne z Berlinem, • bogate walory naturalne, • możliwość przedłużenia pobytu turysty w regionie. | <ul style="list-style-type: none"> • brak infrastruktury, • konieczność odprawy granicznej, • brak świadomości znaczenia turystyki wodnej dla rozwoju regionów, • elitarność turystyki wodnej, • stosunkowo duża odległość od Szwecji dla turystów żeglujących samodzielnie. |
| SZANSE | ZAGROŻENIA |
| <ul style="list-style-type: none"> • międzynarodowy charakter projektu ułatwi pozyskanie ew. środków na rozwój projektu • możliwość rozszerzenia szlaku o morską część do Darłowa i Graifswaldu oraz o szlak na rzece Odrze, • rozwój wypożyczalni jachtów, • wejście Polski do strefy Schengen oraz wprowadzenie wspólnej waluty ułatwi turystom poruszanie się po szlaku, • większy ruch turystyczny może spowodować ożywienie gospodarcze w miastach leżących na szlaku. | <ul style="list-style-type: none"> • względy ochrony środowiska mogą ograniczyć w przyszłości ruch turystyczny na szlaku, • niechęć mieszkańców do turystów zwłaszcza w niewielkich miejscowościach. |

Źródło: Opracowanie własne

Największą słabą stroną Szwedzkiego Traktu na Zalewie Szczecińskim jest brak infrastruktury dla uprawiania turystyki kwalifikowanej. Pomimo, iż sytuacja się zmienia turyści wodni, zwłaszcza właściciele jachtów, ciągle mają problemy zwłaszcza z tankowaniem paliwa czy odprowadzaniem ścieków. Budowa

infrastruktury wymaga inicjatywy oraz poparcia (także finansowego) władz lokalnych, które często chętniej wspierają działania podnoszące poziom życia mieszkańców gminy. Zmiana postrzegania turystyki z formy rekreacji na czynnik ożywiający gospodarkę przez lokalnych decydentów może być kluczem dla powodzenia idei szlaku.

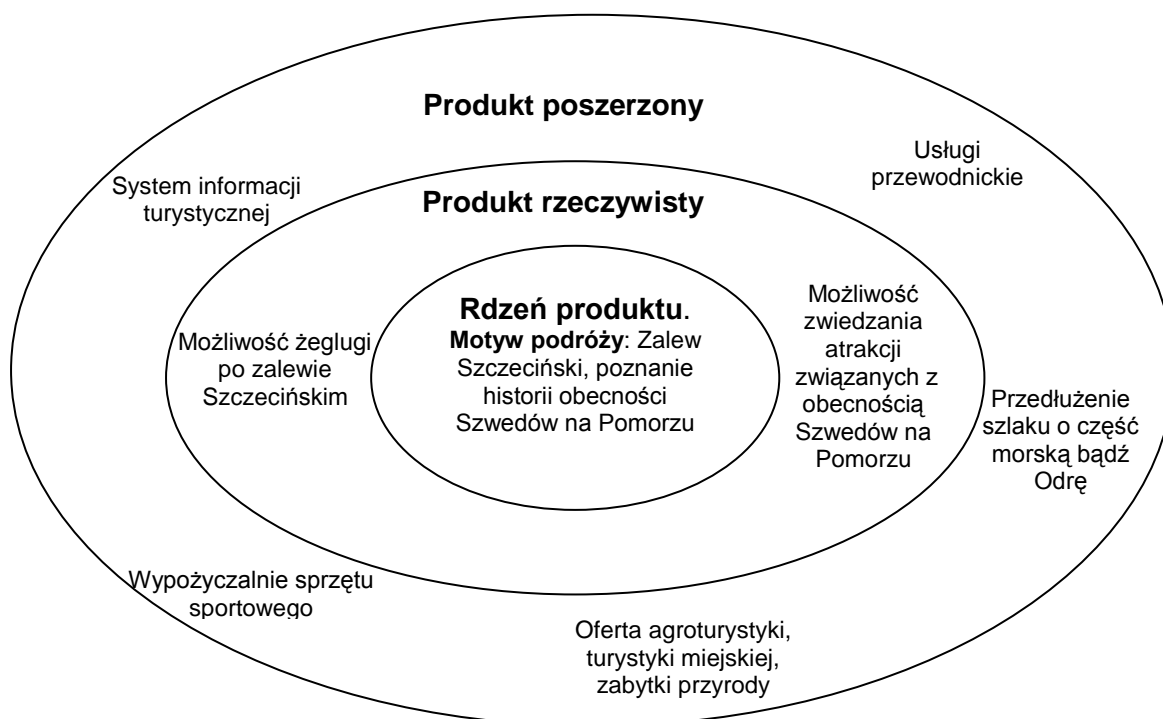
Uprawianie turystyki wodnej wymaga znacznych nakładów finansowych w związku z czym jest to forma turystyki wciąż w dużej mierze elitarna. Wzrost gospodarczy oraz rozwój wypożyczalni jachtów powoduje zmianę istniejącego stanu rzeczy, niemniej jednak turystyka wodna wciąż jest mało popularna w kraju. Z tego powodu większość turystów wodnych to cudzoziemcy, co powoduje dodatkowe trudności w komunikacji, wzrost kosztów obsługi oraz może powodować antagonizmy ze społecznością lokalną. Obsługa turystów z zagranicy niesie ze sobą jednak również wiele korzyści: cudzoziemcy korzystają częściej z usług hotelarskich i gastronomicznych a ich średnie wydatki są wyższe od turystów polskich.

Istotną słabą stroną projektu szlaku jest dosyć znaczna odległość Zalewu Szczecińskiego od Szwecji. Turysta szwedzki decydujący się na podróż do Polski musi liczyć się z kilkudniową żeglugą w obie strony co znacznie wydłuża okres podróży i zmniejsza atrakcyjność produktu. Rozwiązaniem mogłoby być spopularyzowanie wypożyczalni jachtów oraz innego sprzętu wodnego w miastach będących na szlaku. Podróż zostałaby skrócona, rozszerzyłby się krąg potencjalnych klientów, a wydatki turystów powiększyłyby się o koszty wynajmu sprzętu wodnego. Opisane działania wymagałyby jednak znacznych nakładów marketingowych.

Mocną stroną szlaku jest możliwość rozszerzenia oferty o morską część na trasie Szwedzkiego Traktu do Kołobrzegu i Darłowa po stronie polskiej oraz do Wolgast i Graifswald po stronie niemieckiej. Dla turystów mniej zaawansowanych bądź nie posiadających środków i umiejętności niezbędnych dla żeglugi pełnomorskiej opisany produkt można rozszerzyć o atrakcje (zwłaszcza naturalne) rzeki Odry. Możliwe jest również poszerzenie produktu o ofertę gospodarstw agroturystycznych, zwłaszcza w gminie Nowe Warpno, ofertę turystyki miejskiej i zwiedzanie Wolińskiego Parku Narodowego oraz licznych parków krajobrazowych.

Strukturę omawianego produktu turystycznego przedstawia rysunek 2.

Rysunek 2 Struktura produktu turystycznego szwedzkiego szlaku dla turystów wodnych



Źródło: Opracowanie własne

Rdzeń produktu przedstawiony na rysunku 2 może być inny w przypadku gdy głównym motywem przyjazdu dla turysty będzie chęć wypoczynku nad zalewem. W tym przypadku element turystyki kulturowej dotyczący Szwedzkiego Traktu będzie przeniesiony do elipsy z produktem poszerzonym.

Podsumowanie

Badania stron internetowych polskich miast nadbałtyckich wykazały, iż liczba wersji obcojęzycznych jest tam niewielka w porównaniu z miastami w pozostałych państwach basenu Morza Bałtyckiego. Na żadnej ze stron nie znaleziono wersji szwedzkiej pomimo, iż Szwecja jest jednym z najbliższych sąsiadów Polski⁵. Utworzenie i promocja produktu turystycznego skierowanego zarówno do turystów Szwedzkich jak i turystów wodnych mogłoby zmienić wizerunek Zalewu Szczecińskiego, poprawić klimat współpracy transgranicznej oraz ożywić gospodarkę gmin położonych nad zalewem.

⁵ A. Tokarz, A. Pawlicz, Analiza promocji małych miast nadbałtyckich za pomocą stron internetowych, w: Determinanty rozwoju lokalnego i regionalnego w przededniu wejścia Polski do Unii Europejskiej, Gospodarka Morska, Turystyka, Finanse, pr. zbior. pod. red. B. Filipiak, S. Flejterski, Szczecin-Darłowo 2004, s. 183

Literatura

1. J. Grella, Akademia Wychowania Fizycznego, Poznań 2004, s. 419-420, w: J. Styperek, Szlak turystyczny jako produkt turystyczny w: Gospodarka turystyczna w XXI wieku. Szanse i bariery rozwoju w warunkach integracji międzynarodowej, pr. zbior. pod red. S. Bosiackiego,
2. J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk, Produkt Turystyczny albo jak organizować poznawanie świata, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2002, s. 55
3. J. Miotke-Dzięgiel, Turystyka morska, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 11.
4. A. Panasiuk, A. Tokarz, A. Pawlicz, Analiza szlaku „Szwedzki trakt”, Szczecin 2004, mat. niedrukowane.
5. A. Tokarz, A. Pawlicz, Analiza promocji małych miast nadbałtyckich za pomocą stron internetowych, w: Determinanty rozwoju lokalnego i regionalnego w przededniu wejścia Polski do Unii Europejskiej, Gospodarka Morska, Turystyka, Finanse, pr. zbior. pod. red. B. Filipiak, S. Flejterski, Szczecin-Darłowo 2004, s. 183

Summary

Swedish Route as an example of cultural tourism in the Bay of Stettin

The paper describes the possibilities of incorporation the cultural tourism connected with Swedish Route to water tourism in the Bay of Stettin. New route would consist of 4 Polish (Świnoujście, Wolin, Nowe Warpno, Szczecin) and one German city (Anklam). International nature of the product would facilitate the funding from border cooperation funds such as INTERREG.

Creating such product may extend the average stay period both for water tourism and cultural tourism. It would be one of a very few Swedish-shaped tourism product in Poland, what would significantly improve the image of the Bay. The long distance to Sweden is mentioned as a main threat.