

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA W BASENIE MORZA BAŁTYCKIEGO NA RZECZ ROZWOJU TURYSTYKI MORSKIEJ

Głównym celem badań jest analiza form i zakresu współpracy podejmowanej przez różnorodne środowiska na rzecz rozwoju turystyki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego. Artykuł składa się z czterech części. W części pierwszej wskazano cele analizy, problemy badawcze oraz metodologię badań przeprowadzonych przez autorkę. Następnie zawarto teoretyczne rozważania na temat form współpracy i partnerstwa pomiędzy różnymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój turystyki morskiej w basenie Morza Bałtyckiego. Wyniki badań wśród instytucji, organizacji i przedsiębiorstw związanych z branżą turystyki, w tym turystyki morskiej, pokazano w trzeciej części opracowania. Artykuł kończy się opisem przykładowych międzynarodowych projektów rozwoju turystyki morskiej w basenie Morza Bałtyckiego.

WSTĘP

Kraje regionu Morza Bałtyckiego (RMB) już od dwóch dekad realizują różnorodne formy współpracy i partnerstwa na rzecz rozwoju gospodarczego i społecznego. Szczególnymi obszarami zainteresowania są: ochrona środowiska morskiego, zintegrowane planowanie przestrzenne oraz inwestycje infrastrukturalne w strefie wybrzeża, a także promocja regionu, jako morskiej destynacji turystycznej. Gospodarka turystyczna jest również przedmiotem zainteresowania wielu międzynarodowych organizacji i instytucji. Dzięki aktywności tych podmiotów udało się dotychczas z sukcesem zrealizować wiele inicjatyw i projektów rozwoju turystyki, w tym także w zakresie turystyki morskiej.

Celem badań jest analiza form i zakresu współpracy podejmowanej na rzecz rozwoju turystyki morskiej w RMB. Postawiono następujące problemy badawcze: 1. Jakie są cele współpracy międzynarodowej w RMB?, 2. Jakie podmioty są zaangażowane we współpracę na rzecz rozwoju turystyki morskiej w RMB?, 3. Jakie formy współpracy są podejmowane na rzecz rozwoju turystyki morskiej w RMB?

W badaniach wykorzystano metodę badań ankietowych połączoną z wywiadem ustandaryzowanym oraz zastosowano metody analizy krytycznej, analizy porównawczej oraz metody typu *desk research* dostępnej literatury polskojęzycznej i obcojęzycznej, w tym raportów z badań instytutów badawczych i dostępne

raporty z realizacji projektów międzynarodowych w RMB. Badania były realizowane od sierpnia do listopada 2012 r. wśród organizacji, instytucji i innych podmiotów zaangażowanych w działania na rzecz rozwoju turystyki w województwie pomorskim, m.in. w Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej (PROT) w Gdańsku, w Referacie Promocji i Turystyki oraz Wydziale Polityki Gospodarczej i Nieruchomości Urzędu Miasta Gdynia, Agencji Rozwoju Gdyni Sp. z o.o., Biurze Podróży Baltic Gateway Poland oraz Stena Line Polska Sp. z o.o.

1. FORMY I ZAKRES WSPÓŁPRACY W REGIONIE MORZA BAŁTYCKIEGO

Aktywność na rzecz współpracy w Europie bałtyckiej budzi podziw wśród innych regionów morskich w świecie. W Europie bałtyckiej zauważalna jest tendencja do zawierania współpracy międzynarodowej pomiędzy rządami państw, współpracy transgranicznej pomiędzy regionami oraz współpracy i integracji sektorowej pomiędzy organizacjami, stowarzyszeniami i reprezentantami branży gospodarczej. Zakres działalności i obszar zainteresowań podmiotów tej współpracy jest determinowany czynnikami prawnymi, organizacyjnymi, administracyjnymi i finansowymi. Wśród najważniejszych czynników determinujących formy i zakres współpracy trzeba wymienić: politykę regionalną i politykę spójności UE, uwarunkowania prawne krajowe i unijne, ograniczenia finansowe jednostek samorządu terytorialnego, rządowe i samorządowe dokumenty programowe, poziom rozwoju społecznego i gospodarczego miast i gmin nadmorskich, regionów oraz krajów, a także priorytety grup interesu reprezentujących różne sektory gospodarki.

Wytyczne Unii Europejskiej dotyczące realizacji programów operacyjnych promują szeroko rozumianą współpracę i partnerstwo pomiędzy podmiotami. Projekty współfinansowane z funduszy strukturalnych i funduszu spójności realizowane w partnerstwie mają większe szanse na uzyskanie wsparcia.

Przygotowanie i realizacja projektów rozwoju turystyki morskiej wymaga zaangażowania podmiotów z różnych środowisk sfery politycznej oraz gospodarczej i społecznej, a w szczególności:

- premierów rządów państw nadbałtyckich – działania podejmowane w ramach Rady Państw Morza Bałtyckiego CBSS czy VASAB oraz Unii Europejskiej;
- ministerstw właściwych ds. finansów, ds. gospodarki i ds. rozwoju regionalnego w państwach nadbałtyckich – negocjacje z Komisją Europejską w sprawie współfinansowania inwestycji infrastrukturalnych;
- Ministerstwa Planowania Przestrzennego – aktywność w programie VASAB;
- lokalnych i regionalnych władz samorządowych – działania w Związku Miast Bałtyckich (UBC), czy w projektach *Cruise Baltic* i *Enjoy the South Baltic*;
- inwestorów i przedsiębiorców – aktywność np. w BPO i BTC;
- środowisk naukowych – wymiana naukowa uczelni, np. Baltic Academy.

Współpraca pomiędzy partnerami na szczeblu międzynarodowym może być realizowana w różnorodnych konfiguracjach kształtowanych przez uwarunkowania prawne, administracyjne, organizacyjne, środowiskowe oraz finansowe. Na przykład rozpatrując jako kryterium podziału formę prawną działalności podmiotów, współpraca może być realizowana pomiędzy instytucjami, organizacjami oraz przedsiębiorcami. Natomiast biorąc pod uwagę rodzaj umowy wiążącej partnerów, można wymienić np. kontrakt, umowę czy koncesję. Z kolei ze względu na przedmiot współpracy występują partnerstwa dotyczące wymiany wiedzy i doświadczeń, czy dotyczące świadczenia usług, lub realizacji inwestycji (tab. 1).

Tabela 1. Klasyfikacja form współpracy i partnerstwa [9] [15]

Table 1. The classification of the forms of cooperation and partnership [9] [15]

Kryterium	Rodzaje partnerstwa
Szczebel decyzyjny [19]	operacyjne, taktyczne, strategiczne
Zasięg oddziaływania [19]	lokalne, regionalne, krajowe, międzynarodowe
Identyfikacja własnościowa [19]	jednostek publicznych, PPP, jednostek prywatnych
Stopień agregacji podmiotów [19]	osób, grup, instytucji (organizacji)
Rodzaj umowy [9]	kontrakt usługowy, kontrakt menadżerski, umowa leasingowa, koncesja, joint venture, projekt hybrydowy
Typ modelu koncesyjnego [15] [1]	BOT, BTL, BOOT, DBFO, BOO, BOR ¹
Strumienie [19]	oparte na powiązaniach informacyjnych / powiązaniach osobowych / powiązaniach kapitałowych

Współpraca międzynarodowa w regionie bałtyckim realizowana jest w różnorodny sposób poprzez:

- spotkania, kongresy, konferencje i seminaria, np. kongresy CBSS;
- opracowywane wspólnie wizje i strategie, np. VASAB;
- konwencje, np. HELCOM;
- międzynarodowe porozumienia, np. Baltic Cruise Project;
- międzynarodowe projekty, np. współfinansowane przez Unię Europejską czy projekty CBSS;
- projekty transgraniczne, np. South Baltic Cross-border Co-operation Programme i inne.

Obszary współpracy w RMB dotyczą prawie wszystkich sfer gospodarki i życia społecznego, tj.: polityki, gospodarki, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, edukacji, spraw społecznych, transportu, opieki zdrowotnej oraz turystyki i kultury. **Priorytety współpracy na rzecz turystyki morskiej w RMB to:**

- rozwój portów i przystani morskich, np. projekty Baltic Port Organization;
- rozbudowa infrastruktury dostępu do portów i przystani morskich – transport intermodalny, np. projekt Baltic Link Motorway of the Sea Karlskrona-Gdynia;

¹ BOT (ang. *Build-Operate-Transfer*) Buduj–Świadczyć usługi–Przekazać; BTL (ang. *Build-Transfer-Lease*) Buduj–Przekazać–Dzierżawa; BOOT (ang. *Build-Own-Operate-Transfer*) Buduj–Bądź Właścicielem–Świadczyć usługi–Przekazać; DBFO (ang. *Design-Build-Finance-Operate*) Projekt–Konstrukcja–Finansowanie–Obsługa; BOO (ang. *Build-Own-Operate*) Buduj–Bądź Właścicielem–Ekspluataj; BOR (ang. *Build-Operate-Renewal*) Buduj–Odnawiaj–Ekspluataj.

- zintegrowana promocja regionu Morza Bałtyckiego na rynkach zewnętrznych, tj. USA, Kanada, Azja i Europa Południowa, np. projekt BaltMet Promo;
- zrównoważony rozwój i ochrona środowiska morskiego, np. VASAB;
- tworzenie międzynarodowych produktów turystycznych, np. projekt SeaSide – Developing excellent cultural destinations in the Southern Baltic Area.

Rozwój rynku turystyki morskiej w RMB jest determinowany szeregiem uwarunkowań natury ekonomicznej, prawnej, organizacyjno-technicznej oraz przyrodniczej. Do najważniejszych należy zaliczyć poziom rozwoju infrastruktury portowej i supraportowej oraz dostępność komunikacyjną do portów, do których zawijają statki wycieczkowe, promy i inne jednostki morskie. W celu optymalizacji ryzyka i maksymalizacji efektów instytucje i organizacje bałtyckie wraz z pozostałymi podmiotami decydują się na współpracę i realizację projektów partnerskich.

2. ORGANIZACJE I INSTYTUCJE WSPIERAJĄCE ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W BASENIE MORZA BAŁTYCKIEGO

W regionie Morza Bałtyckiego funkcjonują liczne organizacje i instytucje inicjujące współpracę na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego oraz ochrony środowiska. Współpraca w RMB nasiliła się po okresie przemian politycznych i gospodarczych, które nastąpiły w Europie po 1990 r. Wówczas powstały liczne podmioty, których celem był rozwój i promocja różnych dziedzin życia społecznego i gospodarczego. Oczywiście już wcześniej inicjowano międzynarodową współpracę gospodarczą, szczególnie państwa skandynawskie wykazywały dużą aktywność i współpracowały w Radzie Nordyckiej (ang. Nordic Council) czy w Europejskim Stowarzyszeniu Wolnego Handlu (ang. European Free Trade Assocations – EFTA). Obecnie współpraca w RMB rozumiana jest szeroko, tzn. że obejmuje kraje posiadające bezpośredni dostęp do Bałtyku, a do współpracy zapraszane są inne państwa, dla których Morze Bałtyckie ma również znaczenie strategiczne, czyli Dania, Norwegia oraz Białoruś.

Ważną rolę w procesie integracji w RMB odgrywa Unia Europejska. Niestety, trzeba przyznać, że RMB traktowany był przez UE marginalnie. „Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego to pierwsza strategia makroregionalna. Nadano jej charakter horyzontalny, oparty na czterech filarach tematycznych: ochronie środowiska, dobrobycie, dostępności i atrakcyjności oraz bezpieczeństwie. Implementację Strategii oparto na Planie Działania, zawierającym 15 obszarów priorytetowych i 80 projektów flagowych oraz 12 działań horyzontalnych” [18].

Organizacje rządowe (tab. 2) zrzeszają przedstawicieli rządów państw bałtyckich, najczęściej reprezentowane przez ministrów właściwych ds. planowania przestrzennego, ochrony środowiska, gospodarki, transportu i finansów. W większości przypadków przedmiotem współpracy międzyrządowej są projekty na rzecz

zrównoważonego rozwoju oraz projekty infrastrukturalne. Wśród najważniejszych organizacji tego typu należy wymienić: konwencję HELCOM (ang. The Baltic Marine Environment Protection Commission HELCOM), Radę Państw Morza Bałtyckiego (ang. Council of the Baltic Sea States CBSS), Wizję i strategię wokół Bałtyku VASAB 2010 (ang. Vision & Strategy around the Baltic Sea VASAB 2010) oraz Baltic 21.

Tabela 2. Organizacje rządowe działające na rzecz rozwoju regionu Morza Bałtyckiego
Table 2. Governmental organisations acting for development of the Baltic Sea Region

Nazwa organizacji/ instytucji/ stowarzyszenia	Rok powstania	Zakres działalności organizacji/institucji /stowarzyszenia	Członkowie organizacji/institucji /stowarzyszenia
The Baltic Marine Environment Protection Commission HELCOM	1974	Ochrona środowiska morskiego Morza Bałtyckiego; promowanie ekologicznych rozwiązań	Zrzesza przedstawiciele rządów państw: Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Litwy, Łotwy, Polski, Rosji i Szwecji oraz Komisję Europejską
Ars Baltica	1991	Wspiera współpracę kulturalną wokół Bałtyku	Członkami są ministrowie kultury rządów z 11 krajów regionu: Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Litwy, Łotwy, Polski, Rosji, Szwecji, Norwegii i Białorusi
Council of the Baltic Sea States CBSS	1992	Ochrona środowiska, rozwój gospodarczy, energetyka, edukacja i kultura	Członkami są przedstawiciele rządów z 11 krajów regionu: Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Litwy, Łotwy, Polski, Rosji, Szwecji, Norwegii i Białorusi
Vision & Strategy around the Baltic Sea VASAB 2010	1992	Planowanie przestrzenne wokół Bałtyku zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju	Ministrowie planowania przestrzennego z: Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Litwy, Łotwy, Polski, Rosji, Szwecji, Norwegii i Białorusi
Baltic 21	1992	Współpraca na rzecz zrównoważonego rozwoju w regionie Bałtyku w odpowiedzi na światową Agendę 21, przyjętą w Rio de Janeiro w 1992 r.	Członkowie rządów z 11 krajów regionu: Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Litwy, Łotwy, Polski, Rosji, Szwecji, Norwegii i Białorusi oraz Komisja Europejska, organizacje międzyrządowe, międzynarodowe instytucje finansowe oraz organizacje pozarządowe

Celem działalności Rady Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) jest wzmocnienie bezpieczeństwa i stabilności w regionie Morza Bałtyckiego poprzez współpracę w wielu obszarach. W 2008 r. państwa członkowskie uzgodniły kilka strategicznych obszarów wsparcia: ochrona środowiska, rozwój gospodarczy, energetyka oraz edukacja i kultura. Wprawdzie przemysł turystyczny nie został tutaj bezpośrednio wyodrębniony jako obszar wsparcia, niemniej jednak każde działanie podejmowane na rzecz poprawy stanu środowiska i rozwoju kultury dają

podstawy do budowania produktów turystycznych, opartych na dziedzictwie kulturowym i zrównoważonym rozwoju. Jako przykład mogą posłużyć międzynarodowe produkty turystyczne takie jak: rejsy szlakiem zabytków gotyckich, rejsy szlakiem Wikingów, rejsy starymi żaglowcami czy ekoturystyka morska itp.

Z kolei sekretariat VASAB przewiduje wsparcie zrównoważonego rozwoju wg wytycznych Agencji 21 dla RMB oraz udostępnianie rekomendacji dla planowania przestrzennego w strefach nadmorskich i wspólne wdrażanie projektów międzynarodowych na rzecz zrównoważonego rozwoju. Zatem inwestycje w infrastrukturę portową, a przede wszystkim budowę i modernizację marin, terminali promowych i nabrzeży dla statków wycieczkowych powinny być realizowane według zasad zrównoważonego rozwoju w strefach nadmorskich.

Jednostki samorządu terytorialnego szczebla lokalnego i wojewódzkiego podejmują współpracę na rzecz rozwoju oferty turystycznej, poprawy atrakcyjności turystycznej obszaru, wymiany kulturalnej, rozwoju nowych produktów turystycznych czy inwestycji infrastrukturalnych (tab. 3).

Kluczową rolę w rozwoju turystyki morskiej na Bałtyku przypisuje się Bałtyckiej Komisji Turystyki (BTC). Organizacja ta skupia wyłącznie podmioty działające w segmencie rynku turystycznego i paraturystycznego, tj. 125 firm turystycznych, hotelowych, przedsiębiorstw transportowych, linii lotniczych, armatorów promowych i statków wycieczkowych z krajów bałtyckich. Jest współautorem licznych projektów rozwoju turystyki i partnerem UE w zakresie inicjatyw ukierunkowanych na turystykę.

Obok BTC warto podkreślić znaczenie Związku Miast Bałtyckich (ang. Union of the Baltic Cities UBC) oraz Współpracę transgraniczną w basenie Morza Bałtyckiego (ang. Baltic Sea States Subregional Co-operation BSSSC) [16]. UBC był pierwszą szeroką platformą współpracy lokalnych władz regionu bałtyckiego. Celem współpracy organizacji pozarządowych jest demokratyczny, ekonomiczny, społeczny, kulturalny i zrównoważony środowiskowo RMB oraz rozwój współpracy i reprezentowanie interesów miast wobec władz regionalnych i rządowych.

„Do organizacji pozarządowych należy także Komisja Morza Bałtyckiego Konferencji Przymorskich Regionów Europy (ang. Conference of Pheripheral and Maritime Regions). Bałtycka gałąź Konferencji Regionów Peryferyjnych i Morskich powstała w 1996 r. w Kotce. Organizacja zrzesza 28 regionów przybrzeżnych Morza Bałtyckiego. Zadaniem Konferencji jest zapewnianie tego, by interesy RMB były uwzględniane w przyszłych projektach i strategiach rozwoju na szczeblu europejskim i krajowym. Jej priorytety obejmują m.in. rozwój gospodarczy i procesy integracji, zagadnienia gospodarki morskiej, kultury, współpracy naukowej, ochrony środowiska” [14].

Tabela 3. Organizacje pozarządowe działające na rzecz rozwoju regionu Morza Bałtyckiego [16]**Table 3.** Non-governmental organisations acting for development of the Baltic Sea Region [16]

Nazwa organizacji/instytucji/stowarzyszenia	Rok powstania	Zakres działalności organizacji/Instytucji/stowarzyszenia	Członkowie organizacji/instytucji/stowarzyszenia
Baltic Sea Tourism Commission BTC	1983	Stworzenie sieci współpracy zajmującej się wzrostem atrakcyjności turystycznej miast i ich promocją; przygotowanie i realizacja projektów promocji turystyki	125 organizacji z krajów bałtyckich oraz innych unijnych; członkami są władze samorządowe, zarządy portów oraz touroperatorzy, linie lotnicze, promowe, wycieczkowe z RMB
Baltic Seven Islands B-7	1989	Wspólna promocja strategicznych wysp w celu przyciągnięcia turystów i inwestorów	Siedem wysp na Morzu Bałtyckim z 5 krajów: Dania (Borholm), Szwecja (Gotlandia i Olandia), Finlandia (Wyspy Alandzkie), Estonia (Hiiuma i Saarema)
Union of the Baltic Cities UBC	1991	Demokratyczny, ekonomiczny, społeczny, kulturalny i zrównoważony rozwój RMB	Zrzesza 100 miast z 10 państw leżących wokół Bałtyku; UBC powołano Komisję ds. Turystyki
Baltic Sea States Subregional Co-operation BSSSC	1993	Promowanie współpracy w dziedzinie ekonomii, technologii, ekologii, zdrowia, spraw społecznych, edukacji, kultury, transportu pomiędzy RMB	Zrzesza 162 regiony z Danii, Niemiec, Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Szwecji, Finlandii, Norwegii
Four Corners Group	1995	Wspieranie różnorodności ofert kulturalnych i tradycji w 4 regionach Morza Bałtyckiego	Skupia cztery regiony południowo-zachodniego Bałtyku: Rugię, Borholm, Świnoujście i Skanię
South Baltic Cross-border Co-operation Programme	2007	Zrównoważony rozwój obszaru południowego Bałtyku; budżet wyniósł 75 342 210 EURO, w tym wsparcie z EFRR wyniosło 60 735 659 EUR	Partnerami są lokalne i regionalne organizacje turystyczne z Polski, Litwy, Niemiec oraz Danii i Szwecji
Conference of Pheripheral and Maritime Regions	1996	Dbanie, aby interesy RMB, były uwzględniane w przyszłych projektach i strategiach rozwoju	Organizacja ta zrzesza 28 regionów przybrzeżnych Morza Bałtyckiego

Sektor biznesowy jest też żywo zainteresowany współpracą w RMB (tab. 4). W szczególności przedsiębiorstwa stawiają na: nowoczesne technologie, ochronę środowiska, turystykę i kulturę, transport i łączność pomiędzy subregionami. Szczególne znaczenie w rozwoju RMB odgrywają podmioty zrzeszające przedsiębiorstwa, gdyż stanowią one silne lobby w kontaktach z rządami państw oraz Unią Europejską. Wiodącą rolę przypisuje się tutaj Izbie Gospodarczej Morza Bałtyckiego (ang. Baltic Sea Chamber of Commerce Association BSCCA), która za

priorytet stawia sobie wypracowanie korytarzy współpracy pomiędzy państwami w celu ułatwiania przedsiębiorcom dostępu do rynków narodowych innych państw leżących nad Bałtykiem oraz przełamywanie ograniczeń formalno-administracyjnych utrudniających swobodny przepływ towarów i usług.

Ponadto do priorytetów działalności Organizacji Portów Bałtyckich (ang. Baltic Ports Organization BPO) należy zaliczyć poprawę konkurencyjności transportu morskiego w RMB poprzez wzrost efektywności wykorzystania portów morskich, m.in. poprzez zastosowanie nowych technologii, promocję Morza Bałtyckiego jako strategicznego centrum logistycznego. BPO podkreśla również konieczność rozwoju współpracy pomiędzy właścicielami portów a ich użytkownikami oraz władzami samorządowymi i innymi podmiotami rynku. BPO wskazuje swoją wizję rozwoju jako promocję Niebieskiej Autostrady Morskiej (ang. Blue Maritime Highway) [2].

Tabela 4. Organizacje samorządu gospodarczego działające na rzecz rozwoju RMB [14]

Table 4. Business organisations acting for development of the Baltic Sea Region [14]

Nazwa organizacji/ /instytucji/ /stowarzyszenia	Rok powstania	Zakres działalności organizacji/instytucji/ /stowarzyszenia	Członkowie organizacji/instytucji/ /stowarzyszenia
Baltic Ports Organization BPO	1991	Poprawa konkurencyjności transportu morskiego w regionie Bałtyku poprzez wzrost efektywności portów, marketing RMB, jako strategicznego centrum logistycznego, rozwój infrastruktury w portach i powiązań z innymi sektorami	Porty z państw bałtyckich, tj.: Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Łotwa, Litwa, Polska, Rosja, Szwecja
Association of Museums and Castles around the Baltic Sea	1991	Integracja kulturalna poprzez współpracę muzeów i zamków położonych wokół Bałtyku	Instytucje kulturalne i muzea z państw bałtyckich
Baltic Sea Chamber of Commerce Association BSCCA	1992	Osiągnięcie zrównoważonej konkurencyjności gospodarek i poprawa powiązań ekonomicznych, ułatwianie dostępu do rynków narodowych, pokonywanie barier prawnych w przepływie towarów i kapitału. Organizuje targi handlowe, konferencje, sieć wymiany informacji i badań	Zrzesza 50 izb członkowskich reprezentujących 450 tys. przedsiębiorstw gospodarczych z krajów bałtyckich
Baltic Sea Alliance	1996	Ścisła współpraca pomiędzy UBC, Bałtycką Konferencją Współpracy Subregionalnej, Bałtyckim Stowarzyszeniem Izb Handlowych w celu poprawy przepływu informacji w RMB	Forma współpracy skupiająca ponad 40 organizacji pozarządowych

RMB wyróżnia się wśród innych obszarów morskich pod względem liczby i różnorodności podmiotów działających na rzecz rozwoju. Szczególnie dużo inicjatyw w RMB podejmowanych jest w zakresie zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska morskiego. Oczywiście czyste środowisko ma podstawowe znaczenie dla wszystkich sektorów gospodarki, w tym również turystyki. Turystyka

morska jest obszarem zainteresowania wielu organizacji funkcjonujących w regionie bałtyckim, tzn. BPO, BTC, VASAB czy UBC. Przedstawiciele tych podmiotów uczestniczą pośrednio lub bezpośrednio w programach i projektach rozwoju turystyki w RMB.

3. PROJEKTY ROZWOJU TURYSTYKI MORSKIEJ W BASENIE MORZA BAŁTYCKIEGO

Region Morza Bałtyckiego posiada dogodne warunki fizjograficzne, gospodarcze oraz walory turystyczne, aby stać się morską destynacją turystyczną i konkurować z rynkiem śródziemnomorskim. Przemawia za tym wiele argumentów, takich jak:

- większość aglomeracji w RMB jest zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeża morskiego, co daje możliwości współpracy;
- RMB wciąż pozostaje obszarem mało zdegradowanym pod względem zanieczyszczenia środowiska aniżeli np. basen Morza Śródziemnego;
- stopień zabudowy pasa nadmorskiego w RMB jest stosunkowo niski w porównaniu z innymi regionami morskimi Europy, przeciętnie jest na poziomie około 15%, gdy tymczasem we: Włoszech, Francji, Hiszpanii wynosi już 20% lub nawet więcej [5];
- żegluga promowa na Bałtyku rozwija się intensywnie i stanowi obecnie obszar największej koncentracji przewozów promowych z udziałem 35% w łącznych przewozach promowych ogółem na rynku światowym;
- według statystyk HELCOM permanentnie na Bałtyku znajduje się 1800 jednostek promowych, co stanowi rekord w skali świata [5];
- w regionie Morza Bałtyckiego znajdują się unikatowe szerokie piaszczyste plaże, gdy tymczasem w regionie śródziemnomorskim plaże są z reguły kamieniste, żwirowe czy klifowe;
- w końcu region Morza Bałtyckiego posiada bogate tradycje morskie związane z żeglugą, które mogą stanowić potencjał dla rozwoju;
- miasta zlokalizowane wokół Bałtyku posiadają długą historię i bogatą tradycję, ciekawą ofertę imprez kulturalno-rozrywkowych i sportowych.

Turystyka morska to „przebywanie na morzu lub oceanie w celach turystycznych lub służbowych przy wykorzystaniu środków transportu wodnego w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy. A z kolei wycieczka morska to aktywność turystyczna przy wykorzystaniu środków transportu wodnego w celach turystycznych lub służbowych trwająca nie dłużej niż 24 godziny” [7]. W RMB występuje kilka segmentów rynku turystyki morskiej, tj.: żegluga promowa, rejsy na statkach wycieczkowych i na statkach pasażersko-towarowych, jachting morski oraz rejsy na żaglowcach.

Rynek przewozów pasażerskich drogą morską w RMB jest zdominowany przez żeglugę promową. Działają tutaj armatorzy promowi tacy jak: Stena Line, Silija Line, Viking Line, DFDS Seaways, Unity Line, PŻB Polferries i inni. Natomiast udział procentowy przewozów pasażerskich statkami wycieczkowymi kształtuje się na poziomie zaledwie 3% ogółu przewozów pasażerskich w 27 krajach Unii Europejskiej [3]. Z kolei rynkiem dominującym w przewozach na statkach wycieczkowych jest region Morza Śródziemnego, z udziałem 66,5% w liczbie ogółem (tab. 5). Na drugim miejscu jest północno-wschodni obszar Oceanu Atlantyckiego (13,8%), a RMB zajmuje trzecie miejsce (10,2%) [5] (tab. 5). Sytuacja ta jest spowodowana m.in. faktem, że w Europie Południowej panują bardziej sprzyjające warunki pogodowe, dzięki którym letni sezon turystyczny trwa dłużej, bo od kwietnia do października, a w RMB – od czerwca do września.

Tabela 5. Przewozy pasażerów statkami wycieczkowymi w UE, wg akwenów w 2010 r. (% ogółem) [1, 5]

Table 5. Cruise passengers in the EU, by basin, 2010 (% share of total) [1, 5]

Region	Udział % w przewozach wycieczkowych ogółem*
Morze Bałtyckie	10,2
Morze Północne	7,3
Płn.-wsch. Ocean Atlantycki	13,8
Morze Śródziemne	66,5
Pozostałe obszary	2,3

*Nie sumuje się do 100% z powodu zaokrągleń

Dokonana diagnoza dowodzi, że RMB posiada potencjał dla rozwoju gospodarki turystycznej. W ostatnich latach podjęto wiele inicjatyw na rzecz rozwoju turystyki morskiej w RMB oraz opracowano i wdrożono projekty, których celem był rozwój ruchu turystycznego. Na wniosek Rady Europy Komisja Europejska w 2009 r. zaprezentowała komunikat na temat Strategii dla RMB (ang. *Strategy for the Baltic Sea Region*) zgodny z Planem działania (ang. *Action Plan*), formułując tym samym zintegrowaną makrostrategię dla RMB. W ramach tych dokumentów opracowano 80 projektów flagowych, które mają być kierowane przez wiodących partnerów. Do kluczowych turystycznych projektów flagowych należy zaliczyć: nr 12.7 – Przyciąganie turystów do obszarów wiejskich, szczególnie w obszarach nadmorskich, nr 12.8 – Wspieranie armatorów statków wycieczkowych odpowiedzialnych ekologicznie, nr 12.9 – Promowanie dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz nr 12.10 – Rozwój strategii dla turystyki zrównoważonej.

RMB słynie z aktywności w zakresie współpracy międzynarodowej, czego wynikiem są liczne projekty rozwoju turystyki, w tym także turystyki morskiej. Wśród projektów bałtyckich (tab. 6), obecnie priorytetowo traktowanych przez stronę polską, należy wymienić: Cruise Baltic Northern Europe oraz Enjoy the South Baltic, a także Baltic Link Motorway of the Sea Karlskrona-Gdynia i BaltMet Promo.

Tabela 6. Wybrane międzynarodowe projekty rozwoju turystyki morskiej w RMB
Table 6. Chosen international projects for development of maritime tourism in the Baltic Sea Region

Nazwa projektu	Cel/charakterystyka projektu	Czas trwania projektu	Partnerzy projektu	Rezultaty projektu
Baltic Cruise Project [4]	Zwiększenie atrakcyjności RMB (20% wzrostu liczby pasażerów w 3 lata). W latach 2005–2007 projekt współfinansowano ze środków UE. W latach 2007–2009 projekt finansowano ze składek partnerów. Rozwój turystyki, stworzenie sieci lokalnej współpracy oraz promocja RMB w USA, Wielkiej Brytanii, Włoszech oraz Hiszpanii	Projekt zaplanowano na dwa etapy: 2004–2007 oraz 2007–2009	Współpraca 35 partnerów z 10 państw Morza Bałtyckiego, tj. Port i Gmina Gdynia, Kopenhaga, Sztokholm, St. Petersburg, Tallin, Helsinki, Rostock, Ryga, Kłajpeda, Turku, Kalmar i Oslo	5–11 tys. miejsc pracy, foldery w 4 językach, wystawy na targach Produkty: Northern Light & Mild climate, Kings & Tsars, Modern Architecture & Design, City Life & Outdoor Events, Great Shopping & Fine Food, Ancient & Modern
BaltMet Promo [8]	Promocja RMB w skali globalnej dla turystów i inwestorów (z Japonii). Priorytet 4: „Promocja atrakcyjnych i konkurencyjnych miast i regionów”, obszar wsparcia: „Wzrost konkurencyjności i tożsamości RMB”; budżet projektu wyniósł 5 mln EUR	2010–2011 faza pilotażowa oraz 2012–2013	Helsinki, Berlin, Aalto University Riga, School of Economics Baltic Development Forum, Wilno Warszawa, Greater Helsinki Promotion Ltd., The Research Institute of Finnish Economy	Produkt turystyczny: „Lifestyle experience in the BSR” oraz przewodnik w jęz. angielskim i japońskim: „Guidelines for attracting tourists towards BSR”
SeaSide - Developing excellent cultural destinations in the southern Baltic area SEASIDE [15]	Rozwój produktów turystycznych związanych ze środowiskiem morskim i zrównoważony rozwój turystyki w BMB. Budżet projektu 1 964 784,67 EURO, w tym z EFRR 1 597 109 EUR, a finansowanie partnerów wyniosło 367 675,67 EUR	2008–2011	13 członków z Niemiec, Litwy, Polski i Szwecji, w tym: muzea morskie, organizacje i stowarzyszenia turystyczne oraz biura turystyczne	Profesjonalna sieć muzeów, tradycyjne zagłowce i morskie festiwale, tworzenie marki i marketing turystycznych destynacji
Baltic Link Motorway of the sea Karlskrona-Gdynia [13]	Budżet projektu wyniósł 68 mln, przy czym był współfinansowany z funduszy UE. Celem projektu jest rozwój terminali promowych i połączeń kolejowych poprzez inwestycje infrastrukturalne w celu zwiększenia przepustowości oraz dostępności. Budżet projektu 108 mln EUR, w tym, wsparcie UE 17,1 mln EUR	2009–2013	Woj. pomorskie, Gdynia, Stowarzyszenie Miast na Szlaku Bursztynowym, Morski Instytut w Gdyni, PKP Cargo SA, Spedcont Polska Sp. z o.o., Polska Izba Spedycji i Logistyki, Port Karlskrona, Region Blekinge, Stena Line	Rozbudowa terminalu w Karlskronie, budowa intermodalnego terminala i centrum logistycznego w Alvesta; modernizacja połączeń kolejowych Goeteborg-Karlskroną i dostępności do terminala w Gdyni

cd. tab. 6

Nazwa projektu	Cel/charakterystyka projektu	Czas trwania projektu	Partnerzy projektu	Rezultaty projektu
Enjoy the South Baltic [12]	Poprawa wizerunku i konkurencyjności RMB jako atrakcyjnej destynacji turystycznej. Współpraca touroperatorów z obszaru projektu z przemysłem turystycznym działającym na rynkach nazwanych jako priorytetowe	2011–2014	PROT, Urząd Marszałkowski WP; Koszalińska ARR; ROT Meklemburgia; Pomorze Przednie EUCC Balic Office, Administracja Samorządu Neringa	Zostaną stworzone nowe produkty i pakiety turystyczne oparte na unikatowych zasobach i obserwowanych trendach w turystyce

Tabela 7. Reprezentacja polska w projektach rozwoju turystyki morskiej w RMB*Table 7.* Representation of Poland in projects for maritime tourism development in the BSR

Nazwa instytucji/organizacji/przedsiębiorstwa	Członkostwo w projekcie				
	Baltic Cruise Project	BaltMet Promo	SeaSide – Developing excellent cultural destinations in the Southern Baltic area	Baltic Link Motorway of the sea Karlskrona-Gdynia	Enjoy the South Baltic
Samorząd Województwa Pomorskiego	–	–	–	X	X
Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna	–	–	–	–	X
Koszalińska Regionalna Organizacja Turystyczna	–	–	–	–	X
Miasto Warszawa	–	X	–	–	–
Miasto Gdynia	X	–	–	X	–
Miasto Gdańsk	–	–	X	–	–
Agencja Rozwoju Gdyni Sp. z o.o.	–	–	–	–	–
Stena Line Polska Sp. z o.o.	–	–	–	X	–
Biuro podróży Baltic Gateway Poland	–	–	–	–	–
PKP Cargo SA	–	–	–	X	–
Stowarzyszenie Miast na Szlaku Bursztynowym	–	–	–	X	–
Muzeum Morskie w Gdyni	–	–	X	–	–
Morski Instytut w Gdyni	–	–	–	X	–
Spedcont Polska Sp. z o.o.	–	–	–	X	–

Projekt Cruise Baltic Northern Europe jest innowacyjnym projektem współpracy transgranicznej pomiędzy Polską, Litwą i Niemcami. W pierwszym etapie realizacji w latach 2007–2009 projekt współfinansowała UE, natomiast sukces, jaki osiągnięto, zachęcił partnerów do zawiązania stowarzyszenia i kontynuowania

działalności. Stowarzyszenie ma ambitny plan działania w zakresie rozwoju i promocji turystyki morskiej. Stronę polską reprezentuje miasto Gdynia i z badań przeprowadzonych w 2012 r. w Urzędzie Miasta Gdynia i Urzędzie Marszałkowskim wynika, że władze upatrują szans dla regionu z uczestnictwem w tej inicjatywie.

Polska aktywnie bierze udział również w projekcie Enjoy the South Baltic. W realizację projektu zaangażowany jest samorząd województwa pomorskiego i dwie regionalne organizacje turystyczne. Projekt jest realizowany od sierpnia 2011 r. do sierpnia 2014 r. i priorytetem jest rozwój turystyki morskiej, dziedzictwa kulturowego oraz SPA, wellness i uzdrowisk w południowo-wschodniej części RMB. Projekt zakłada też utworzenie korytarza współpracy dla branży turystycznej z trzech państw bałtyckich.

Strona polska zaangażowana jest także w realizację projektu inwestycyjnego pod nazwą Baltic Link Motorway of the Sea Karlskrona-Gdynia. Głównym powodem przygotowania projektu były prognozy dotyczące wzrostu w 2020 r. liczby przewozów samochodów ciężarowych. Niemniej rozbudowa infrastruktury terminalowej i poprawa dostępności komunikacyjnej od strony lądu wpłynie również korzystnie na poprawę obsługi przewozów pasażerskich promami. Ze strony polskiej w projekcie zaangażowanych jest aż 7 podmiotów.

PODSUMOWANIE

Region Morza Bałtyckiego to obszar intensywnej współpracy na różnych szczeblach pomiędzy różnymi grupami interesu. Współpraca bałtycka zaowocowała sukcesami w realizacji inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy UE w latach 2007–2013. Turystyka morska stała się również przedmiotem zainteresowania różnych instytucji i organizacji, co ma wyraz w opracowanych projektach rozwoju. Rozpoczął się właśnie okres przygotowywania przez rząd i samorządy dokumentów strategicznych do nowej perspektywy finansowej UE 2014–2020. Ważne jest, aby w planach rozwoju, szczególnie miast/gmin i regionu, uwzględniono priorytety dotyczące turystyki morskiej jako strategicznego segmentu gospodarki turystycznej dla jednostek samorządowych położonych w strefach nadmorskich.

LITERATURA

1. Akintoye A., Beck M., Hardcastle C., *Public-Private Partnerships*, School of the Built National Environment, Glasgow Caledonia University, Glasgow 2003.
2. Baltic Port Organization, <http://www.bpoports.com/about.html> [28.11.2012].
3. *Continued decrease in passenger transport by sea*, Coastal region statistics, Eurostat 2012 (mar_pa_aa) [21.11.2012].
4. *Cruise Baltic – 10 countries on a string*, <http://www.cruisebaltic.com/composite-3.htm> [21.11.2012].

5. *Cruise passengers in the EU, by basin, 2010 (1) (% share of total).png*, Coastal region statistics, Eurostat 2012 (mar_pa_aa), <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics> [22.11.2012].
6. *Identity and Branding*, BaltMet Promo, <http://baltmetpromo.net/identity-and-branding/> [15.11.2012].
7. Kizielewicz J., *Theoretical considerations on the understanding of the phenomena of marine tourism in Poland and the world*, Scientific Journals 2012, 31(103), Maritime University of Szczecin, Szczecin 2012.
8. *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego*, EuroLex, <http://eur-lex.europa.eu> [15.11.2012].
9. Kizielewicz J., *Partnerstwo na rzecz rozwoju polityki turystycznej w województwach nadmorskich w Polsce*, [w:] *Wyzwania współczesnej polityki turystycznej, Problemy funkcjonowania rynku turystycznego*, A. Rapacz (red.), Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wrocław 2012.
10. Majstryszyn I., *Baltic 21: Podsumowanie pięcioletniego procesu regionalnego na rzecz zrównoważonego rozwoju oraz propozycje przyszłych działań*, <http://wiadomosci.ngo.pl> [29.11.2012].
11. *Maritime ports freight and passenger statistics*, EC, <http://epp.eurostat.ec> [19.11.2012].
12. *Market Research Study „Enjoy South Baltic!” Final Report*, dwif-Consulting GmbH, Berlin 2012.
13. *Motorways of the Sea, Gynia-Karskrona, Baltic Link*, Regional council of Southern Småland, Per-Olof Löfberg 2010.
14. Palmowski T., Zaucha J., *Współpraca międzynarodowa w regionie Bałtyckim, ku wspólnocie Europy Bałtyckiej, Rys historyczny*, Biuletyn Informacyjny nr 8.
15. *Public-Private Partnership Handbook*, Asian Development Bank, Mandaluyong 2007.
16. Ruskowski J., *Geopolityczny model Europy Bałtyckiej lat 90-tych*, [w:] *UE a RMB*, Zeszyty Bałtyckie, zeszyt 1, Baltic Office Sekretariat Euroregionu Pomerania, Szczecin 1999.
17. *SeaSide – Developing excellent cultural destinations in the southern Baltic area (SEASIDE)*, <http://en.southbaltic.eu> [28.11.2012].
18. *Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego*, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Warszawa 2012. <http://polskawue.gov.pl/Czym,jest,Strategia,10462.html> [2012.11.28].
19. Szromnik A., *Marketing terytorialny Miasto i region na rynku*, Wolters Kluwer Business, Kraków 2007.

INTERNATIONAL COOPERATION IN THE BALTIC SEA REGION FOR DEVELOPMENT OF MARITIME TOURISM

Summary

The main aim of research is the analysis of the form and scope of cooperation undertaken for the development of marine tourism in the Baltic Sea. The article consists of four parts. In the first part, there are discussed the purpose, research problems and methodology of researches made by the author. Next, a theoretical reflection on the forms of cooperation and partnership between different actors in order to develop maritime tourism in the Baltic Sea is presented. The results of the research carried out among institutions, organizations and companies involved in development of maritime tourism in the Baltic Sea Region, have been showed in the third part of the article. And in the last part, selected examples of international projects for development of maritime tourism in the Baltic Sea Region, are discussed. The researches were made by using a method of surveys and interviews among institutions, organizations and entrepreneurs dealing with maritime tourism, and also a method of desk research, a critical analysis of the available literature and comparative analysis and reports.