

**Janusz Łach, Bartosz Włostowski**

Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Katedra Turystyki i Rekreacji

Adres do korespondencji: [lach@geogr.uni.wroc.pl](mailto:lach@geogr.uni.wroc.pl)

---

## Uwarunkowania, stan obecny i perspektywy rozwoju żeglugi turystycznej na Odrze we Wrocławiu

Conditions, present state and development perspectives of cruise tourism on the Oder in Wrocław

---

**Streszczenie:** Żegluga turystyczna to rodzaj transportu pasażerskiego statkami pasażerskimi w celach turystyczno-wypoczynkowych oraz poznawczych. Podróż turystycznym statkiem po wodach zamkniętych stanowi dużą atrakcję turystyczną, a usługi świadczone przez organizatorów obejmują nie tylko rejs, lecz zapewniają również gastronomię oraz przewodnika turystycznego. W Polsce wydzielonych jest około 4000 km dróg wodnych na rzekach, kanałach, jeziorach, zalewach. Środkowy odcinek Odry we Wrocławiu jest obszarem, na którym prowadzona jest działalność transportu publicznego od 1968 roku. Infrastruktura wodna, baza transportowa oraz wysokie walory turystyczne Wrocławia warunkują rozwój turystyki wodnej – wycieczkowej, stając się istotnym obiektem zainteresowań turystycznych. Obecnie wrocławska biała flota posiada statki mogące jednorazowo przetransportować 722 turystów grupowych oraz indywidualnych z kraju i zagranicy.

**Abstract:** Cruise tourism can be defined as a subcategory of passenger liner transport taken with recreational and educational purpose in mind. A cruise excursion on inland waters can be a major tourist attraction. Apart from the cruise itself, tour operators also provide catering and guide services. There are approximately 4000 km of water routs on Polish rivers, canals, lakes and reservoirs. The central section of the Oder in Wrocław is the area where public transport dates back to 1968. The waterway infrastructure of Wrocław, together with its transportation system and substantial tourism resources of the city provide good conditions for the development of cruise tourism and are becoming important elements of tourists' interest. At present, Wrocław's cruise ships can transport up to 722 national and international tourists at a time travelling as groups or individuals.

**Słowa kluczowe:** Odra, śródlądowe drogi wodne, żegluga śródlądowa, turystyka wodna

**Key words:** the Oder, inland waterways, inland sailing, water tourism

### Wprowadzenie

Odra od wieków wykorzystywana była przez człowieka dla potrzeb własnych, ale także dla podnoszenia poziomu cywilizacyjnego regionu. Miała i nadal ma istotne znaczenie przyrodnicze, kulturalne, społeczne oraz gospodarcze dla regionu zachodniej Polski. Była źródłem alternatywnej energii do napędzania młynów wodnych, urządzeń przemysłowych czy nawadniania obszarów rolniczych. Odra dostarczała różnego rodzaju pożytków w postaci ryb, raków czy kruszywa, ale najważniejszą funkcją była funkcja transportowa. Do XIX wieku wykorzy-

stywana była głównie do transportu towarów, a następnie także do transportu osobowego, w tym wycieczek.

Turystyka wodna Wrocławia kwalifikowana, wypoczynkowa czy poznawcza oparta na żegludze śródlądowej jest obszarem zainteresowań autorów. Stawianym problemem badawczym jest analiza roli i funkcji, jaką pełni turystyka wodna w rozwoju turystyki krajoznawczej i wypoczynkowej Wrocławia. W celu realizacji problemu badawczego autorzy przeanalizowali rodzaje uwarunkowań, które wpływają na rozwój tury-

styki wodnej we Wrocławiu, a także funkcję turystyczną żeglugi wycieczkowej po Odrze. Do realizacji celów wykorzystano metody kwerendy dokumentacyjnej historycznej i współczesnej oraz metody terenowe w formie ankiety prze-

prowadzonej wśród turystów korzystających z usług żeglugi wrocławskiej oraz wywiadu środowiskowego z właścicielami firm transportu pasażerskiego we Wrocławiu.

## Miejsce i znaczenie Wrocławskiego Węzła Wodnego w strukturach żeglugi turystycznej Polski

Żegluga wycieczkowa (turystyczna) to rodzaj transportu pasażerskiego statkami pasażerskimi w celach turystyczno-wypoczynkowych, a także poznawczych (Gaworecki, 2003; Kurek, 2007). W żegludze turystycznej dominują statki wycieczkowe powyżej 12 osób posiadające miejsca do siedzenia, często dwa pokłady, z czego jeden z nich jest pokładem otwartym (tzw. pokład słoneczny) oraz drugi zadaszony. Na dużych statkach dwupokładowych znajdują się: toalety, kabiny do spania, bary i restauracje. Podróż turystycznym statkiem po wodach zamkniętych stanowi dużą atrakcję turystyczną, a usługi świadczone przez organizatorów obejmują nie tylko rejs, ale również zapewnienie posiłków, napojów oraz informacji krajoznawczych przekazywanych przez wykwalifikowanych przewodników.

Żegluga śródlądowa realizuje przewozy pasażerów, które są istotnym elementem oferty turystycznej (Łach i inni, 2009). Literatura dotycząca turystyki wodnej, w tym żeglugi turystycznej, związana jest z początkiem XXI wieku, z okresem gwałtownego rozwoju turystyki w Polsce. Na uwagę zasługuje praca J. Owsiaaka i J. Sewerniaka (2005), w której dokonano inwentaryzacji zagospodarowania wód śródlądowych w Polsce pod kątem możliwości wykorzystania ich dla różnych form turystyki wodnej. Dla Odry i jej dopływów prowadzone były badania w kierunku analizy potencjału turystycznego dla rozwoju turystyki wypoczynkowej, kwalifikowanej i krajoznawczej przez S. Liszewskiego (2003). Badania J. Łacha, J. Zajączkowskiego (2009) nad usługami wodnego transportu pasażerskiego na Odrze ukazują rozwój bazy transportowej, co odpowiada wzrastającemu zainteresowaniu na tego rodzaju ofertę turystyczną Wrocławia.

Żegluga śródlądowa w Polsce w porównaniu z krajami Europy Zachodniej: Niemcami, Belgią czy Holandią nie ma zbyt mocno rozbudowanej sieci dróg wodnych. Procentowy udział wykorzystania transportu towarów drogami wodnymi kształtują się poniżej 1%, natomiast w Belgii wynosi 14%, w Niemczech 12%, a w Holandii 44% (Bartosiewicz i in., 2008). W Polsce wydzielonych jest około 4000 km dróg wodnych na rzekach, kanałach, jeziorach, zalewach. Do najważniejszych regionów z systemem pasażerskiej żeglugi śródlądowej zaliczyć można:

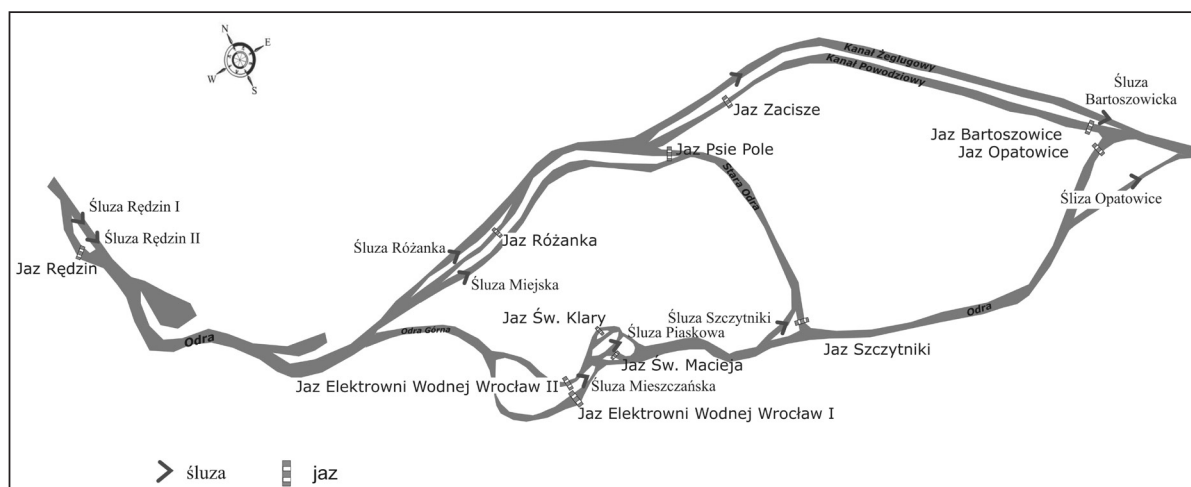
- region Pojezierza Mazurskiego z obszarem: Wielkich Jezior Mazurskich, który obsługiwany jest przez 10 statków („Śniardwy”, „Tałty”, „Tracz”, „Kormoran”, „Derkacz”, „Łyczany”, „Odylia”, „Wigry”, „Bełdany”, „Roś”, mogących jednorazowo transportować 1100 osób), obszar jeziora Wigry (statek „Tryton”), oraz Kanał Augustowski (statki: „Sajno”, „Serwy”, „Perkoz”) i Kanał Elbląsko-Ostródzki (statki: „Kormoran”, „Marabut”, „Ostróda”);
- region Pojezierza Wielkopolskiego z obszarem jeziora Gopło (statek „Rusalka”);
- region karpacki z Jeziorem Solińskim (statki: Żubr, Bieszczady, Dariusz), Jeziorem Czorsztyńskim (statki: Biała Dama, Harnaś), Jeziorem Żywieckim (statek Ziemia Żywiecka);
- rzekę Wisłę (rejsy w Toruniu – statek Wanda, Warszawie, Krakowie, Kazimierzu Dolnym – statki: Kazimierz Wielki, Lew, Wiking, Marzanna, Pirat, łodzie typu baty, Sandomierzu – statek Albatros);
- rzekę Odrę (rejsy we Wrocławiu 8 jednostek – tab. 1, Nowej Soli jedna jednostka);
- Zalew Wiślany oraz Zalew Szczeciński.

## Struktura przestrzenna Wrocławskiego Węzła Wodnego

Ważnym szlakiem wodnym dla transportu towarowego i dla rozwoju turystyki wycieczkowej jest Odrzańska Droga Wodna, będąca zachodnią częścią systemu wodnego Polski. Na jej długość wynoszącą 687 km składają się trzy odcinki: Kanał Gliwicki (41 km), Odra „skanalizowana” na odcinku Kędzierzyn Koźle – Brzeg Dolny (187 km) oraz Odra swobodna na odcinku od Brzegu Dolnego do Szczecina (459 km). Odra skanalizowana jest to odcinek od śluzy Kędzierzyn-Koźle po śluzę w Brzegu Dolnym, zabudowana 23 stopniami wodnymi o różnicy poziomów 62,5 m.

Na obszarze Wrocławia występuje aż 5 z 23 stopni, tworząc tzw. Wrocławski Węzeł Wodny (Bartosiewicz i in., 2008). Wrocławski Węzeł Wodny obejmuje Odrę i jej dopływy, kanały wodne oraz budowle i urządzenia hydrotechniczne położone we Wrocławiu. Miasto leży w szerokiej dolinie Odry, gdzie rzeka tworzy

liczne rozgałęzienia opływające kilkanaście wysp i gdzie uchodzą do niej cztery dopływy: Oława, Śleza, Bystrzyca i Widawa. Układ koryt rzecznych zmieniał się w czasach historycznych na skutek licznych powodzi oraz działalności człowieka. Proces kształtowania się Wrocławskiego Węzła Wodnego zakończył się w drugim dziesięcioleciu XX wieku. Miasto Wrocław od początku swojej historii korzystało z rzeki, jako szlaku żeglugowego. W tym celu na Odrze prowadzono wiele inwestycji hydrotechnicznych związanych z poprawą żeglowności, możliwości transportowych oraz z bezpieczeństwem przeciwpowodziowym. Obecny kształt dróg wodnych we Wrocławiu jest wynikiem inwestycji prowadzonych w XIX i XX wieku. Istotnym elementem tych dróg wodnych jest 18 stopni wodnych, które umożliwiają pokonanie różnic w poziomach wody na szlaku żeglugowym, za pomocą śluz komorowych (ryc. 1).



Ryc. 1. Wrocławski Węzeł Wodny  
źródło: Opracowanie własne

Fig. 1. Water junction of Wrocław  
source: Author's own study

## Rys historyczny rozwoju żeglugi na Odrze we Wrocławiu

Początek żeglugi transportowej na Odrze należy wiązać z dokumentem z 1211 roku, kiedy to Henryk I Brodaty nadał cystersom z Lubiąża przywileje uprawniające do przewozu towarów łodziami i tratwami. Towary, takie jak drewno, zboża, rzeką Odrą spławiano do morza, natomiast sól, śledzie dostarczano na Górny Śląsk, do Czech, Bawarii i Brunszwiku. Natomiast początki wro-

clawskiej białej floty sięgają XIX wieku, kiedy to w roku 1870, powstało przedsiębiorstwo żeglugowe „Krause & Nagel”, dysponujące dużymi bocznokołowcami „Natalia”, „Kaiser Wilhelm”, „Germania” i „Oder” oraz kilkoma mniejszymi. Dla wycieczkowiczów zbudowano przystanie na prawym brzegu Odry na wysokości dzisiejszego ogrodu zoologicznego, w rejonie ul. Wittiga i w Bartoszowicach,

gdzie powstała duża przystań Wilhelmshafen. Działał przy niej nadwodny ogródek (etablissement) z dużą restauracją. Obsługiwano także lewy brzeg Odry. Przystanie zlokalizowano w Świątnikach, Siedlcu, Bierdzanach oraz Nowym Domu. Oprócz krótkich rejsów wycieczkowych organizowano również dłuższe rejsy do Jeziora Panieńskiego koło Kotowic i do Oławy. W 1875 roku powstała kolejna firma żegluga „Schierse & Schmidt” z dwoma parowcami pasażerskimi „Breslau” i „Silesia” oraz największym na Odrze bocznokołowcem „Furst von Hatzfeld, herzog zu Trachenberg” („Książę von Hatzfeld, pan na Żmigrodzie”) o długości 46 metrów i szerokości 8 metrów. Statek zabierał na pokład nawet 512 pasażerów. Statki robiły furorę, bo Odra była nie tylko malownicza, ale i coraz lepiej zagospodarowana. Dla wrocławian organizowano specjalne imprezy: romantyczne rejsy przy świetle księżycy, wycieczki o zachodzie słońca i dalsze wyprawy do ujścia rzeki. Parowcom nadawano romantyczne, wzięte z Szekspira, nazwy. Po Odrze sunęły „Sen nocy letniej” „Opowieść zimowa”. Na

początku XX wieku istniało osiemdziesiąt nadwodnych ogródków, do dziś zachowały się dwa. Przy ul. Mazowieckiej działa Centrum Impart, a na trasie do Trestna, przy ul. Opatowickiej 11 A, zajazd „Pod Kasztanami” (Kraszewski, 2008).

Przed II wojną światową działało we Wrocławiu dziesięć firm żeglugowych mogących jednocześnie obsłużyć około 1000 turystów, obecnie istnieją tylko dwie firmy żeglugowe Flis i Retman, mogące przewieźć jednorazowo 722 wycieczkowiczów. Świadczenie usług transportu żeglugi śródlądowej we Wrocławiu rozpoczęto w 1968 roku, kiedy to powstała pierwsza przystań na Odrze przy ulicy Wróblewskiego – Przystań Zwierzyniecka. Od 1991 roku rozpoczęła działalność przystań przy Bulwarze Xawerego Dunikowskiego (przystań przy Hali Targowej). Pierwsza przystań obsługiwana jest obecnie przez firmę FLIS, dysponującą trzema statkami pasażerskimi mogącymi jednocześnie transportować 353 osoby. Druga przystań obsługiwana jest przez firmę Retman, dysponującą pięcioma statkami o 369 miejscach (tab. 1).

Tabela 1. Liczba miejsc na statkach obsługiwanych przez wrocławską flotę

Table 1. Number of seats on ships belonging to the fleet of Wrocław

FLIS		Retman	
Nazwa statku	Liczba miejsc	Nazwa statku	Liczba miejsc
„Goplana”	203	„Grażynka”	12
„Rusalka”	100	„Gucio”	32
„Kaczuszka”	50	„Driada”	100
		„Wiktoria”	100
		„Nereida”	125
Ogółem	353	Ogółem	369

źródło: Dane firmy Flis – [www.um.wroc.pl](http://www.um.wroc.pl), dane firmy Retman – wywiad (stan na 2009 rok)

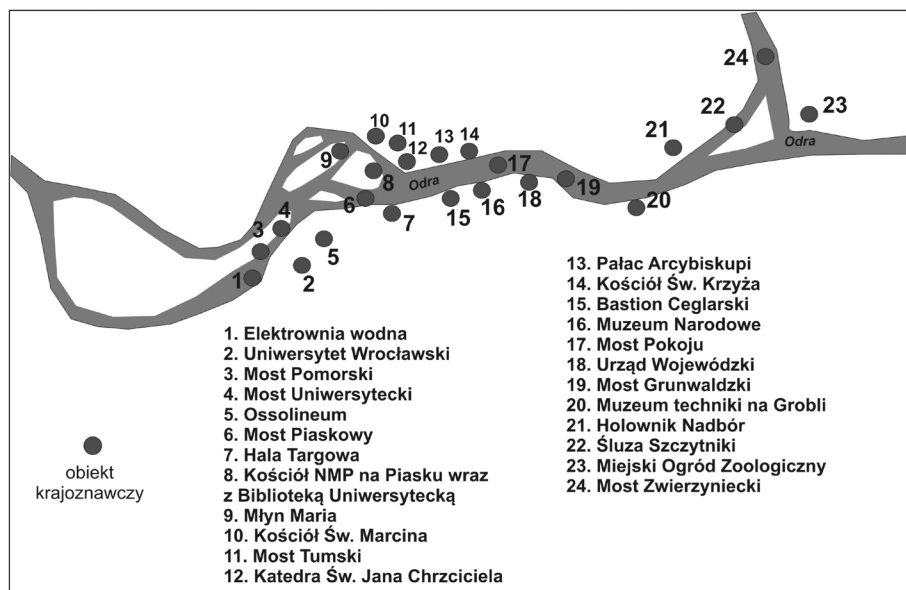
source: Data provided by the Flis company – [www.um.wroc.pl](http://www.um.wroc.pl); data obtained from the Retman company – interview (as of 2009)

Statki pasażerskie wrocławskiej żeglugi w swojej ofercie oprócz typowych rejsów wypoczynkowo-poznawczych dziennych i nocnych (statek „Gucio”), w celu przyciągnięcia klienta, dodatkowo oferują zamknięte imprezy okolicznościowe: weselne, imieninowe, komunijne oraz imprezy integracyjne: konferencyjne, zakładowe. W ofercie tego typu usług firma

zapewnia obsługę cateringową, przewodnika miejskiego oraz muzykę na żywo. Okres działalności usługowej na Odrze trwa od 15 marca do 30 listopada (firma Retman) oraz od 15 kwietnia do 25 października (firma Flis). Rejsy skoncentrowane są w centrum miasta, pomiędzy Mostem Uniwersyteckim, Jazem Opatowickim a Jazem Psie Pole.

Trasy poprowadzone są w sąsiedztwie najpiękniejszych części miasta o wysokich walorach krajobrazowo-krajoznawczych, przyrod-

niczych i kulturowych, usytuowanych wzdłuż Odry (ryc. 2).



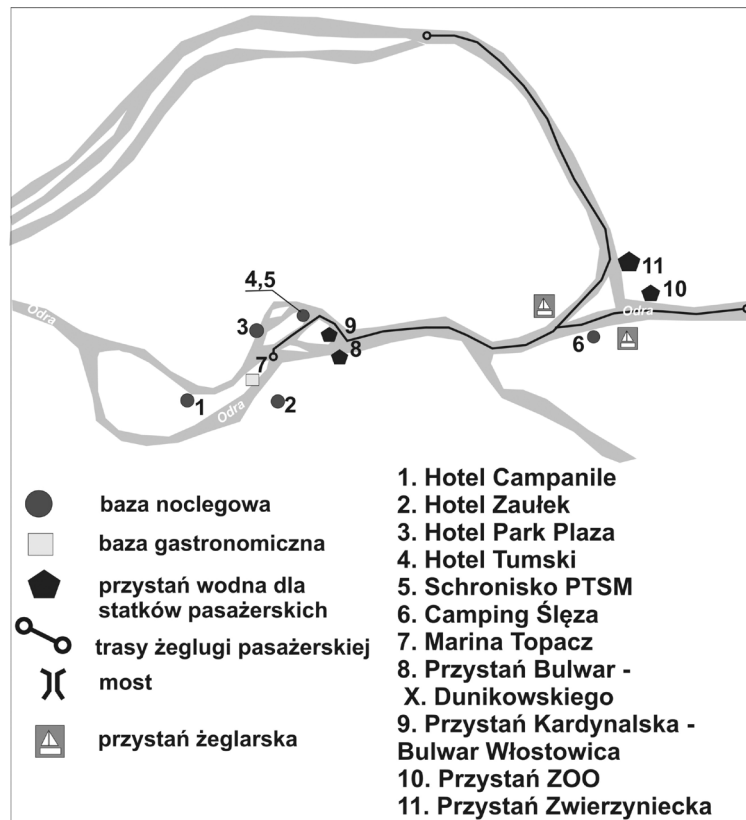
Ryc. 2. Lokalizacja obiektów o wysokich walorach krajoznawczych na odcinku żeglownym  
źródło: Opracowanie własne

Fig. 2. Location of major tourism objects along waterways of Wrocław  
source: Author's own study

Do najważniejszych obiektów kulturalnych, sakralnych i publicznych o wysokich walorach krajoznawczych, położonych wzdłuż koryta Odry, należą: barokowy gmach Uniwersytetu Wrocławskiego oraz gmach biblioteki Ossolineum, budynek Elektrowni Wodnej, mosty Pomorski i Uniwersytecki, Młyn Maria z XIV wieku położony na wyspach Piaskowej i Młyńskiej, kościół Św. Marcina z XIII wieku, Most Tumski żelazno-kamienny oraz Piaskowy nitowany z XII wieku, uważany za najstarszy we Wrocławiu. Na wyspie Piaskowej zlokalizowany jest przepiękny kościół NMP na Piasku z XIV wieku, z gmachem Biblioteki Uniwersyteckiej. Przesuwając się w górę rzeki, najstarszymi budynkami o wysokich walorach są: majestatyczna katedra Św. Jana Chrzciciela z X wieku wybudowana w stylu gotyckim, Pałac Arcybiskupi z XIII wieku, kościół Św. Krzyża. Do młodszych obiektów zaliczyć można jeszcze Hala Targową z 1908 roku, Bastion Ceglarski z XVIII wieku, Muzeum Narodowe z 1947 roku, gmach Urzędu Wojewódzkiego wzniesiony z XX wieku w stylu narodowosocjali-

stycznym, Most Pokoju, Most Grunwaldzki (dawniej zwany cesarskim) wybudowany w latach 1909-1910. W pobliżu śluzy Szczytniki interesującymi obiektami są: Muzeum Techniki na Grobli znajdujące się w dawnej wieży ciśnień z XIX wieku, holownik „Nadbór” zbudowany w latach 1948-1949, będący jedynym śródlądowym statkiem parowym w Polsce, sama śluza i jaz Szczytniki, Most Zwierzyniecki oraz ZOO.

Na atrakcyjność turystyczną rejsów po Odrze, oprócz wysokich walorów krajobrazowych i krajoznawczych, ma wpływ infrastruktura bazy turystycznej. Baza noclegowa, gastronomiczna i towarzysząca, na tym etapie rozwoju wpływa na zmniejszenie atrakcyjności turystycznej. Słabo rozbudowana baza turystyczna oparta na wykorzystaniu walorów widokowych, wypoczynkowych oraz specjalistycznych, zmusza turystę do krótkotrwałego pobytu. Bazę noclegową tworzy 7 zlokalizowanych wzdłuż rzeki obiektów. Są to obiekty o różnej kategoryzacji – od hoteli, których jest większość, po kampingi (ryc. 3).



Ryc. 3. Rozmieszczenie bazy turystycznej – towarzyszącej na odcinku żeglugi pasażerskiej. Stan 2010

źródło: Opracowanie własne

Fig. 3. Location of the tourism base along waterways of Wrocław as of 2010

source: Author's own study

Baza gastronomiczna, która jest istotnym elementem infrastruktury turystycznej, w znaczący sposób wpływa na atrakcyjność usług. Wrocław posiada bogatą jakościowo i ilościowo bazę żywieniową, jednakże zlokalizowaną głównie w gęstej zabudowie centrum miasta z dala od rzeki. Oprócz obiektów gastronomicznych zlokalizowanych w obiektach hotelarskich oraz na pokładach statków „Nereida”, „Goplana”, „Wiktoria” (forma bufetu), turysta nie ma możliwości spożycia posiłku w miłej atmosferze. Z gastronomii na pokładach jednostek pływających korzysta około 43% klientów. Wysokie ceny produktów, jak również forma serwowanych napojów czy dań zniechęcają do zakupu. Wyjątek stanowić może restauracja Mariny Topacz, położona w centrum wodnym miasta, w malowniczym miejscu, oferująca smaczną kuchnię, jednakże nie na możliwości finansowe obecnego turysty (ryc. 3, poz. 7).

Baza towarzysząca żeglugi pasażerskiej we Wrocławiu jest również uboga, co ukazały przeprowadzone badania ankietowe. Brak reklamy i promocji sprawia, że przyjeżdżający do Wrocławia turysta nie posiada

informacji o takiej atrakcji, jaką jest rejs po Odrze, a te, które istnieją, pochodzą głównie z mediów (44%), Internetu (24%) oraz od znajomych i rodziny (17%). Natomiast ci, którzy się już zdecydują i kierują się na przystanie, są rozczarowani estetyką przystani, brakiem poczekalni oraz toalet. Jednakże w dalszym etapie – rejsu, usługi na statku oceniają dobrze – 53% ankietowanych jest zadowolonych z rejsu. Aż 85% deklaruje chęć ponownego udziału w rejsie. Na zadowolenie mają wpływ przede wszystkim walory widokowe i wypoczynkowe, które rekompensują jakość usług organizacyjnych i informacyjnych, które zostały słabo ocenione przez 47% ankietowanych turystów. Bardzo źle oceniono usługi informacyjne, w tym brak informacji krajoznawczych na trasie rejsu.

Z przeprowadzonego wywiadu z właścicielem firmy Retman wynika, że usługi transportowe dla turystów odwiedzających Wrocław skierowane są do turystów polskich i zagranicznych. Z rejsów korzystają głównie Polacy (90%). Są nimi w większości klienci indywidualni stanowiący 60%, co jest trendem obserwowanym od kilku laty.

## Perspektywy rozwoju turystyki wodnej we Wrocławiu

Rzeka Odra jest nieodłącznym elementem krajobrazu Wrocławia, więc władze miasta starają się wszelkimi sposobami przywrócić rzece funkcje wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców oraz dla coraz większej rzeszy turystów. Ideą jest otwarcie się miasta w stronę rzeki, aby jego piękno można było podziwiać od strony wody. Jednym z planów jest przystosowanie fragmentów nabrzeży do cumowania dużych jednostek pasażerskich, aby zwiększyć atrakcyjność miasta dla turystów krajowych i zagranicznych. Do Wrocławia prowadzą szlaki wodne z Europy Zachodniej, w tym droga wodna E-30. Wielu turystów, w tym zagranicznych, interesuje ta forma komunikacji; niestety, wymaga to nie tylko udostępnienia drogi wodnej, ale przede wszystkim zapewnienia zaplecza i infrastruktury wodno-ładowej. Największą inwestycją, w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, związaną z rzeką jest plan utworzenia komunikacji wodnej poprzez tramwaje wodne kursujące po mieście wszystkimi dostępnymi drogami Wrocławskiego Węzła Wodnego. Powstanie tras wodnych na obszarze całego miasta będzie

miało ogromne znaczenie szczególnie w okresie letnim, kiedy Wrocław przeżywa oblężenie turystów (Dutkiewicz, 2006). W przeprowadzonych badaniach 87% ankietowanych uznało, iż powstanie regularnego transportu wodnego przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności turystycznej miasta. Studium zagospodarowania miasta Wrocławia zakłada również budowę bazy gastronomicznej wzdłuż wybrzeża, na odcinku od Starej Odry po Wyspę Kępa Mieszkańska oraz od mostu Zwierzyńskiego po most Warszawski. Nowatorskim przedsięwzięciem jest plan budowy restauracji na wodzie przy Hotelu Tumskim (w trakcie pisania artykułu podjęto prace nad budową restauracji). W perspektywach rozwoju miasta jest również poprawa jakości i czystości wody w Odrze i uzyskanie II stopnia czystości (obecnie IV klasa czystości), co przyczyni się do poprawy walorów wypoczynkowych i specjalistycznych (wędkarstwo). W przyszłości właściciele chcą poprawić standard usług poprzez modernizację floty, budowę estetycznych i funkcjonalnych przystani oraz wzbogacić ofertę o organizację kilkudniowych rejsów krajoznawczych.

## Podsumowanie i wnioski

Ostatnie lata przyniosły wzrost zainteresowania żeglugą pasażerską na Odrze, która jako atrakcja turystyczna Wrocławia została wysoko oceniona przez 56% turystów, lokując rejsy po takich atrakcyjnych miejscach, jak: Ostrów Tumski, Rynek, Uniwersytet Wrocławski oraz Panorama Raclawicka. Atrakcyjność żeglugi warunkują walory przyrodnicze w formie naturalnych zbiorowisk lasów łąkowych wzdłuż szlaku wodnego oraz walory krajobrazowo-kulturowe w liczbie 25 obiektów, ukazujące różnicowanie architektoniczne, stylistyczne i funkcjonalne obiektów sakralnych i publicznych zlokalizowanych wzdłuż rzeki. Wysokie walory krajoznawcze tychże obiektów wzbogacają historyczne działania hydrotechniczne, prowadzone na Odrze we Wrocławiu już od średniowiecza. Ta specyficzna zabudowa hydrotechniczna wpływa na wzbogacenie atrakcyjności rejsów. Walory widokowe

podczas rejsów warunkują odpoczynek większości turystów (61%), w mniejszym stopniu umożliwiają poznanie czegoś nowego, co jest spowodowane brakiem na statkach informacji turystycznych. Wynika z tego, iż rejsy po Odrze pełnią funkcje głównie wypoczynkowe, w mniejszym stopniu poznawcze. Brak promocji i reklamy nie wpływa korzystnie na zainteresowanie rejsami. Użytkownikami są głównie turyści krajowi. Motywacją do skorzystania z rejsu jest chęć wypoczynku z rodziną oraz pokazania walorów krajoznawczych Wrocławia znajomym. Wzrastająca liczba floty świadczy o zwiększającym się zainteresowaniu tym typem turystyki poznawczej, jednakże musi nastąpić poprawa standardu i jakości usług. Zarówno miasto, jak i prywatni przedsiębiorcy widzą dużą szansę rozwoju w turystyce, tym samym warunkują dalszy jej rozwój. Zainteresowanie wykorzystaniem drogi wodnej Odry

do celów turystycznych wzrasta nie tylko we Wrocławiu, ale też na innych odcinkach rzeki. Miasta Nowa Sól, Kostrzyn, Słubice, Bytom Odrzański, Sulechów i Krosno Odrzańskie chcą

do planów zagospodarowania Odry włączyć turystykę wodną, która miałaby przyciągnąć turystów w te regiony.

## Literatura

- Bartosiewicz S., Bogucki J., 2008. Odrzańska Droga Wodna w obszarze regionu wodnego środkowej Odry – stan obecny i perspektywy, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Wrocław.
- Dutkiewicz R., 2006. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław.
- Encyklopedia Wrocławia, 2006. Wyd. Dolnośląskie, Żegluga na Odrze, Wrocław, s. 1038.
- Gaworecki W., 2003. Turystyka, Wyd. PWN, Warszawa.
- Kurek W., 2007. Turystyka, Wyd. PWN, Warszawa.
- Kraszewski C., 2008. Wrocław twarzą do Odry, Wrocław – Nasze miasto, „Gazeta Wrocławska”, Wrocław.
- Liszewski S., 2003. Region turystyczny, Turyzm, t. 13, z. 1, s. 43-54.
- Łach J., Zajączkowski J., 2009. Sprzedaż usług wodnego transportu pasażerskiego na przykładzie przedsiębiorstw żeglugi na Odrze we Wrocławiu, [w:] J. Marak, J. Wyrzykowski (red.), Rola turystyki w gospodarce regionu. Usługi turystyczne jako podstawa gospodarki turystycznej), Wyd. Wyższa Szkoła Handlowa, Wrocław, s. 286-293.