



ZARZECKI, ŁASOTA
I WSPÓLNICY

Valuation & Corporate Finance

**RAPORT: WPŁYW ORGANIZACJI FINAŁU
REGAT THE TALL SHIPS` RACES 2013
NA GOSPODARKĘ MIASTA SZCZECIN**

Listopad 2013

Zarzecki, Lasota i Wspólnicy Sp. z o.o.

Szczecin, ul. 5 Lipca 15

70 – 373 Szczecin

TEL: +48 91 485 93 80; FAX: +48 91 485 93 88

Spis treści

Słownik skrótów	5
Streszczenie Zarządcze	6
I. Specyfikacja warunków zlecenia.....	18
I.1. Przedmiot Raportu	18
I.2. Zamawiający oraz pozostali użytkownicy Raportu.....	18
I.3. Podstawa formalna Raportu	18
I.4. Autorzy Raportu	18
I.5. Data Raportu	18
I.6. Źródła danych.....	18
I.7. Zastrzeżenia.....	18
II. Charakterystyka imprezy masowej <i>The Tall Ships` Races</i>	21
II.1. Opis przedsięwzięcia	21
II.1.1. Idea, historia i formuła regat.....	21
II.1.2. <i>The Tall Ships` Races 2007</i>	22
II.2. <i>The Tall Ships` Races 2013</i>	24
II.2.1. Program, atrakcje, przebieg imprezy	24
II.2.2. Analiza wybranych przekazów medialnych dotyczących TTSR.....	26
II.2.3. Analiza aktywności na stronach internetowych i portalach społecznościowych związanych z TTSR 2013	27
II.3. Szacunek liczby uczestników TTSR 2013	33
III. Podsumowanie wyników badań ankietowych prowadzonych w trakcie <i>The Tall Ships` Races 2013</i>	35
III.1. Podstawowe informacje.....	35
III.1.1. Cele badań ankietowych	35
III.1.2. Zastrzeżenia.....	35
III.1.3. Porównywalność danych.....	36
III.1.4. Struktura respondentów – ankiety dla turystów i szczecinian.....	36
III.2. Wyniki i interpretacja badań ankietowych wśród mieszkańców Szczecina i turystów	39
III.2.1. Ocena potrzeby organizacji imprez masowych oraz wpływu TTSR 2013 na postrzeganie wewnętrzne miasta – mieszkańcy Szczecina	39
III.2.2. Wpływ na promocję miasta – szczecinianie i turyści.....	40

III.2.3.	Ocena organizacji Regat – szczecinianie i turyści	40
III.2.4.	Pytania dodatkowe dla turystów	41
III.2.5.	Wydatkowane kwoty.....	44
III.2.6.	Podsumowanie ankiet dla szczecinian i turystów	45
III.3.	Wyniki i interpretacja badania ankietowego wśród przedsiębiorców	47
III.3.1.	Natężenie ruchu w punktach	47
III.3.2.	Kwoty wydatkowane przez klientów w punkcie	48
III.3.3.	Ocena organizacji Regat i ich wpływu na promocję miasta	48
III.3.4.	Posumowanie badania ankietowego dla podmiotów gospodarczych	50
III.4.	Analiza pytań otwartych.....	52
III.4.1.	Słabe strony TTSR 2013	53
III.4.2.	Porównanie Finału TTSR 2007 i 2013	56
III.5.	Podsumowanie wyników badań ankietowych	57
IV.	Metodyka analizy wpływu imprez masowych na gospodarkę.....	59
IV.1.	Wprowadzenie	59
IV.2.	Specyfika oceny efektywności przedsięwzięć niekomercyjnych	59
IV.2.1.	Metody oceny efektywności przedsięwzięć niekomercyjnych.....	60
IV.2.2.	Społeczna stopa dyskontowa (<i>Social Discount Rate</i>)	61
IV.3.	Identyfikacja korzyści z organizacji Regat.....	62
IV.3.1.	Klasyfikacja korzyści	62
IV.3.2.	Korzyści dla Gminy Miasto Szczecin i podmiotów powiązanych	63
IV.3.3.	Korzyści bezpośrednie dla gospodarki miasta.....	63
IV.3.4.	Korzyści pośrednie dla gospodarki miasta	67
V.	Analiza wpływu TTSR 2013 na gospodarkę Szczecina.....	77
V.1.	Wpływ TTSR 2013 na finanse Gminy Miasto Szczecin i podmiotów powiązanych	77
V.1.1.	Koszty bezpośrednie.....	77
V.1.2.	Przychody bezpośrednie	80
V.1.3.	Koszty bezpośrednie netto i źródła ich finansowania	81
V.1.4.	Korzyści pośrednie organizatorów Regat	81
V.2.	Wpływ TTSR 2013 na gospodarkę miasta Szczecin	85
V.2.1.	Wpływ bezpośredni – szacunkowe wydatki turystów podczas TTSR 2013	86

VI. Podsumowanie wyników analizy	93
Spis tabel	94
Spis rysunków	94
Spis załączników	96

Słownik skrótów

Doradca	Zarzecki, Lasota i Wspólnicy Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie
GUS	Główny Urząd Statystyczny
KWP	Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie
NBP	Narodowy Bank Polski
Raport	Przedmiotowe opracowanie pn. „Wpływ organizacji finału The Tall Ships` Races 2013 na gospodarkę miasta Szczecin”
Regaty	Finał regat The Tall Ships` Races 2013, który odbył się w dniach 3 – 6 sierpnia w Szczecinie
Suplement	Załącznik nr 1 do Raportu pn. „Badanie ankietowe The Tall Ships` Races 2013: Charakterystyka, wyniki i interpretacja – suplement do Raportu”
WIBOR	<i>Warsaw Interbank Offered Rate</i> – wysokość oprocentowania pożyczek na polskim rynku międzybankowym określana codziennie na podstawie ofert składanych przez banki
TTSR 2007/2013	Finał regat The Tall Ships` Races zorganizowany w Szczecinie odpowiednio w 2007 i 2013 roku
Zamawiający	Gmina Miasto Szczecin

Streszczenie Zarządcze

Podstawowe informacje o finale The Tall Ships` Races 2013

W dniach 3-6 sierpnia 2013 roku w Szczecinie odbył się finał regat The Tall Ships` Races 2013. Organizatorami byli: Miasto Szczecin, Sail Training International, Międzynarodowe Targi Szczecińskie oraz Szczecińska Agencja Artystyczna.

Finałowi Regat towarzyszyły liczne atrakcje, które cieszyły się ogromnym zainteresowaniem szczecinian i turystów. Oprócz możliwości zwiedzania jednostek cumujących przy szczecińskich nabrzeżach, do atrakcji tych należały liczne koncerty i wydarzenia towarzyszące (m.in. wystawy, wernisaże, wesołe miasteczka, jarmarki, zawody sportowe, pokazy rzemiosła, sztuk walki i inne). Do artystów, którzy uświetnili finał Regat swoimi występami należeli m.in. Nelly Furtado, Hey, Big Day i Piotr Banach.

W finale The Tall Ships` Races 2013 uczestniczyło ok. 3 200 żeglarzy z 36 krajów, którzy przyплыли do Szczecina na 91 żaglowcach. Odwiedzający mogli skorzystać z ok. 500 punktów handlowych i poruszać się po powierzchni imprezy liczącej ok. 75 tys. m kw.

Zgodnie z szacunkami Komendy Wojewódzkiej w Szczecinie, w imprezie przez wszystkie dni jej przebiegu uczestniczyło ok. 2,25 miliona osób. Szacunek ten dotyczy liczby osób, które odwiedziły finał Regat, nie zaś liczby „unikalnych” uczestników. W ocenie KWP, w ciągu pierwszego dnia wydarzenia teren imprezy odwiedziło około 1 miliona osób (maksymalnie około 400 tys. osób równocześnie). W związku z faktem, że istotna część tych osób, z wysokim prawdopodobieństwem uczestniczyła w więcej niż jednym dniu imprezy, szacuje się, że unikalnych uczestników Regat było pomiędzy 1 a 1,2 miliona (patrz: podrozdział II.3 Raportu). Należy podkreślić, że precyzyjne oszacowanie liczby uczestników było utrudnione, przede wszystkim z uwagi na: (1) rozproszenie na znacznej powierzchni, oraz (2) otwarty charakter wydarzenia, z czym wiązała się możliwość wielokrotnego opuszczania i powrotu na teren imprezy.

Badania ankietowe przeprowadzone w trakcie finału The Tall Ships` Races 2013

Na potrzeby oceny wpływu organizacji finału TTSR 2013 na gospodarkę miasta Szczecin przeprowadzono badanie ankietowe na czterech grupach respondentów. Udział w badaniu wzięło łącznie 1 695 respondentów, w tym:

- mieszkańcy Szczecina – 766 respondentów,
- turyści – 606 respondentów, w tym
 - 527 respondentów krajowych,
 - 79 respondentów zagranicznych,
- punkty usługowo/handlowe tymczasowe – 177 respondentów,
- punkty usługowo/handlowe stałe – 146 respondentów.

Głównymi celami przeprowadzonego badania ankietowego było: (1) dostarczenie danych ilościowych, będących podstawą dla części obliczeń w ramach modeli ekonomicznych, wykorzystanych do oceny wpływu Regat na

gospodarkę miasta, (2) dostarczenie informacji jakościowych dotyczących opinii poszczególnych grup respondentów (mieszkańców Szczecina, turystów, przedsiębiorców tymczasowych i stałych) na temat organizacji i przebiegu Regat oraz ich wpływu na wizerunek miasta Szczecin.

Należy mieć na uwadze fakt, że w przypadku otwartej imprezy masowej organizowanej na tak dużym obszarze (ok. 75 tys. m²) skonstruowanie próby reprezentatywnej jest niemożliwe. Wynika to przede wszystkim z faktu nierejestrowania uczestników przy wejściu na teren Regat, w związku z czym nie ma możliwości określenia struktury całej populacji respondentów (uczestników).

Wyniki badania – ankiety dla szczecinian i turystów

Analiza wyników ankiet przeprowadzonych wśród mieszkańców Szczecina oraz turystów nie pozostawia wątpliwości, że w oczach respondentów finał regat The Tall Ships` Races 2013 został odebrany pozytywnie w każdym badanym aspekcie. Zarówno mieszkańcy Szczecina, jak i turyści w zdecydowanej większości pozytywnie ocenili m.in. wpływ organizacji Regat na promocję miasta i zasadność organizowania tego typu wydarzeń. Jakość organizacji Regat także była oceniana wysoko. Znacząca większość mieszkańców miasta wyrażała entuzjastyczne opinie na temat wpływu organizacji TTSR na postrzeganie wewnętrzne Szczecina, a także na jego atrakcyjność inwestycyjną. Udział respondentów udzielających stanowczo negatywnych odpowiedzi wahał się w granicach 1-3 %.

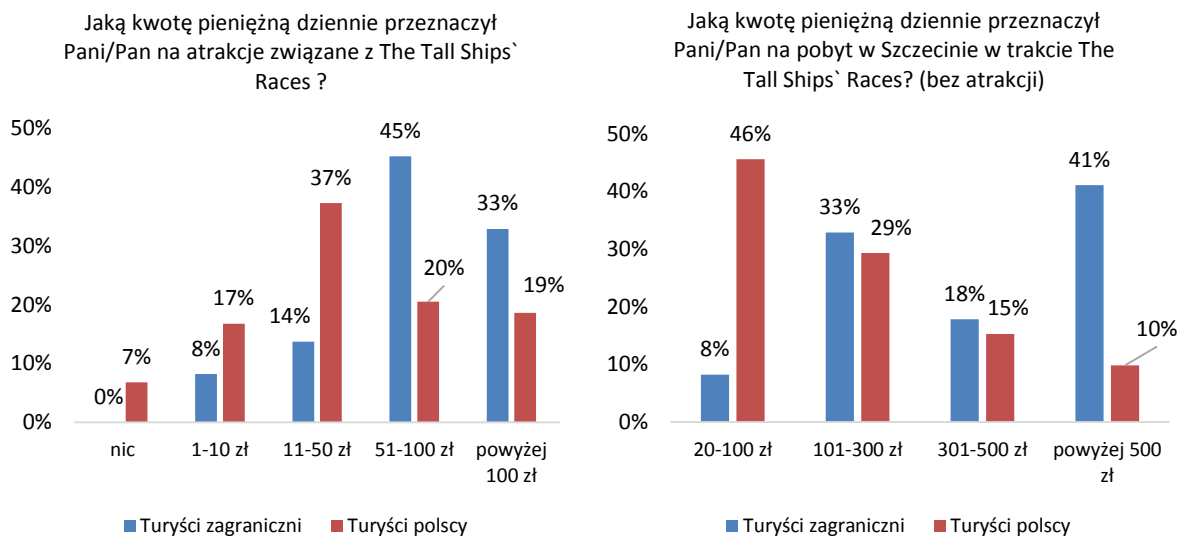


Kwoty wydatkowane przez turystów

Deklaracje turystów dotyczące kwot wydatkowanych przez nich w trakcie TTSR 2013 stanowiły podstawę do oszacowania wartości strumienia pieniężnego, który napłynął do gospodarki lokalnej bezpośrednio w wyniku realizacji TTSR 2013.

Zgodnie ze wskazaniami ankietowanych, podczas Regat turyści zagraniczni wydawali przeciętnie więcej niż turyści krajowi, zarówno w odniesieniu do wydatków na atrakcje, jak i na pobyt ogółem. Około 33% turystów zagranicznych i 19% polskich wydatkowało na terenie imprezy więcej niż 100 zł dziennie. Łącznie około 78% przyjezdnych z zagranicy wydawało dziennie kwotę wyższą niż 51 zł. Wysokie były również pozostałe wydatki na

pobyt w Szczecinie, a szczególną uwagę zwraca aż 41% udział odpowiedzi „powyżej 500 zł” wśród turystów zagranicznych.

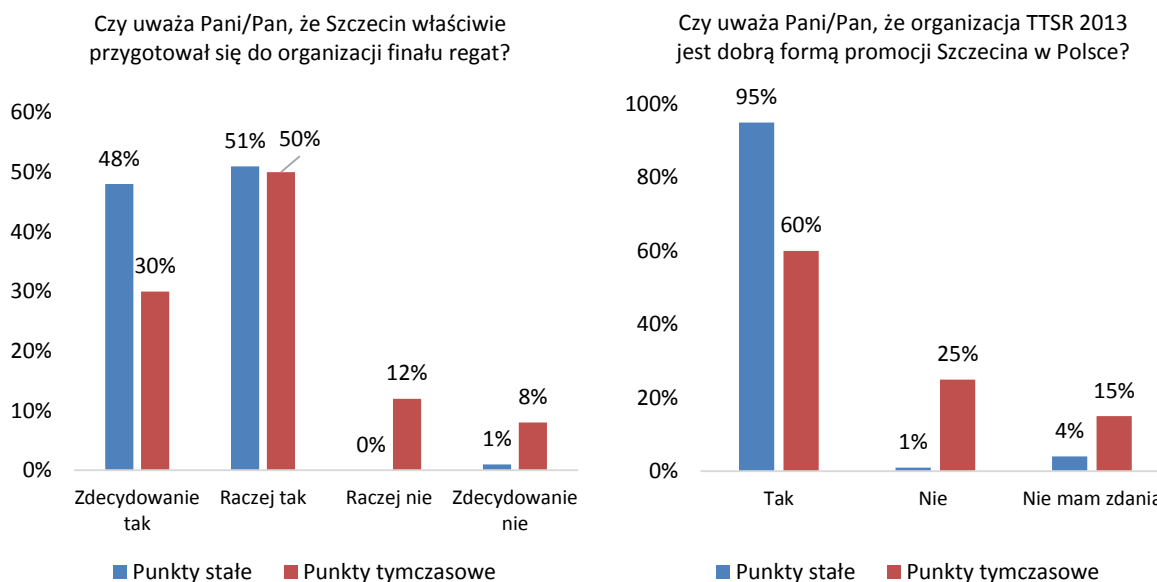


Okolo 28% turystow przy okazji TTSR 2013 odwiedzilo Szczecin po raz pierwszy. Spozród wszystkich turystow ok. 76% spdzilo w Szczecinie wiecej niz jeden dzien, a az 28% wiecej niz 4 dni. Powyzsze nalezy ocenic pozytywnie, zwlaszcza w kontekscie dobrych opinii na temat Regat, deklarowanej checi powrotu do Szczecina oraz stosunkowo wysokich kwot przecietnych wydatkow turystow podczas imprezy.

Ankiety dla podmiotow gospodarczych

Przedstawiciele punktow stalych (prowadzacych dzialalnosc caloroczną) mieli podobne odczucia do ankietowanych uczestnikow imprezy, ktorzy prezentowali najbardziej entuzjastyczne podejscie do samej idei Regat, oceny jakosci organizacji, kwestii wplywu Regat na potencjal wizerunkowy Szczecina.

Nieco odmienna perspektywe reprezentowali przedstawiciele punktow tymczasowych (prowadzacych dzialalnosc w danym miejscu wyklucznie podczas Regat), wzród ktorzych znalazlo sie wiecej ankietowanych negatywnie postrzegajacych poszczegolne aspekty organizacji imprezy. Przykladowo, jedynie okolo 1% przedsiebiorcow stalych negatywnie ocenilo przygotowania Szczecina do organizacji TTSR 2013, podczas gdy wzród punktow tymczasowych odsetek ten wyniosl okolo 20%. Tylko 5% przedstawicieli punktow stalych uznalo, ze organizacja finału Regat nie byla dobra forma promocji Szczecina w Polsce, zaś wzród punktow tymczasowych az 40% odpowiedzi na to pytanie bylo negatywnych.



Na pytanie o to jaki ruch w porównaniu z innymi imprezami szczecińskimi obserwowany był w danym punkcie, 61% ankietowanych punktów odpowiedziało, że był on „trochę większy” lub „zdecydowanie większy”. Był to wynik nieznacznie gorszy niż ten uzyskany podczas badania przeprowadzonego w 2007 roku, kiedy to analogicznych odpowiedzi udzieliło 71% ankietowanych.

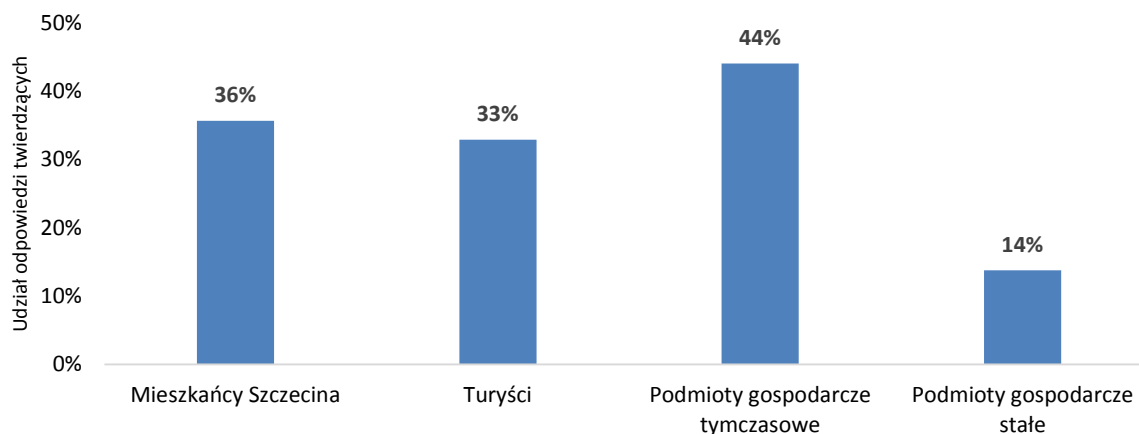
Wydaje się, że istotnie gorsza ocena Regat przez przedstawicieli punktów tymczasowych mogła mieć następujące przyczyny:

- zwiększone ryzyko działalności punktów tymczasowych związane z następującymi czynnikami:
 - **zaopatrzenie** – trudności w dalszym zbyciu towarów, których nie udało się sprzedać podczas TTSR,
 - **struktura własnościowa, wielkość punktu** – punkty małe, bardzo często prowadzone przez właścicieli, słabe kapitałowo, co powoduje silne uzależnienie ich sytuacji ekonomicznej od utargu zrealizowanego podczas TTSR,
 - **cenotwórstwo** – zbyt mało czasu na korektę zawyżonych cen, renegocjacje zamówień i cen materiałów, kosztów najmu, szeroko pojętą efektywność kosztową,
 - **niepewność** – nie da się z wyprzedzeniem precyzyjnie określić liczby uczestników imprezy oraz popytu na oferowany produkt.
- duże uzależnienie od obiektywnych czynników zewnętrznych – których przykładem mogą być sygnalizowane podczas TTSR 2013 problemy organizacyjne lub trudne relacje z organizatorem.

Pytania otwarte

Słabe strony TTSR 2013

Na poniższym rysunku przedstawiono strukturę odpowiedzi twierdzących na pytanie *Czy jest coś czego Pani/Pana zdaniem zdecydowanie brakuje podczas regat w Szczecinie?* w każdej z grup respondentów.



Mieszkańcy miasta i turyści

Jakiegolwiek braki podczas TTSR 2013 zauważyła mniejszość ankietowanych, bo jedynie 36% mieszkańców miasta i 33% turystów. Wśród odpowiedzi wskazujących konkretne niedociągnięcia trudno jest zidentyfikować problem krytyczny, ponieważ żadna z nich nie miała wyższego niż 10% udziału w łącznej liczbie odpowiedzi ¹.

Do najczęściej wymienianych przez mieszkańców miasta i turystów odpowiedzi należały:

- brak/zbyt mało miejsc siedzących,
- brak/zbyt mało miejsc parkingowych,
- brak/zbyt mało toalet, sanitariatu,
- brak/zbyt mało punktów z wodą,
- brak/zbyt mało policji i ochrony,
- zbyt wysokie ceny dóbr na terenie imprezy,
- zbyt mało punktów informacyjnych.

Podmioty gospodarcze

Główne obszary co do których pojawiały się zastrzeżenia przedsiębiorców to: (1) zła współpraca z organizatorem i problemy organizacyjne, (2) niższa niż oczekiwano frekwencja podczas Regat, (3) wysokie ceny

¹ Najczęściej udzielana odpowiedź, jaką była „brak miejsc siedzących” miała ok. 9% udziału w strukturze odpowiedzi twierdzących ogółem w grupie turystów i mieszkańców Szczecina. Odpowiedzi były bardzo rozproszone i w większości miały subiektywny charakter, dotyczyły np. braku określonego rodzaju kuchni, gatunku muzyki, konkretnych napojów itd.

najmu tymczasowej powierzchni handlowej. Do najczęściej wymienianych czynników szczegółowych wpływających na złą ocenę współpracy z organizatorem należały:

- problemy z sanitariatem dla pracowników na terenie TTSR. Zwracano uwagę przede wszystkim na brak bieżącej wody na stoiskach, brak wydzielonych toalet i pryszniców dla pracowników,
- brak bieżącego kontaktu z organizatorem,
- niewystarczająca ochrona stoisk. Część respondentów zwracała uwagę na problem z kradzieżami, trudność w zapanowaniu nad tłumem w godzinach wieczornych Regat,
- brak tematycznej organizacji stoisk,
- brak wolnej przestrzeni i ograniczony dostęp do stoisk.

Porównanie finałów TTSR 2007 i 2013

Zdecydowana większość ankietowanych wskazała, że finał TTSR 2013 był lepszy niż zorganizowany w Szczecinie finał TTSR w 2007 roku. Do głównych argumentów, które decydowały o lepszym odbiorze TTSR 2013 należały przede wszystkim: większy rozmach samej imprezy oraz zmiany, jakie dokonały się w przestrzeni miejskiej. Do najczęściej wymienianych należały zrealizowane inwestycje podnoszące atrakcyjność miasta, takie jak: budowa Filharmonii Szczecińskiej, Bulwarów nad Odrą oraz odrestaurowanie fontanny przy Wałach Chrobrego. Zwracano uwagę na lepszą promocję imprezy, lepsze zagospodarowanie terenu, więcej atrakcji oraz lepsze rozwiązania komunikacyjne.

Streszczenie kluczowych aspektów badań ankietowych przeprowadzonych w związku z TTSR 2013 zawarto w rozdziale III Raportu, zaś szczegółowy opis badań i ich wyników zawiera Załącznik nr 1 do niniejszego Raportu.

Wpływ organizacji *The Tall Ships` Races 2013* na gospodarkę Szczecina

Badając wpływ organizacji imprez masowych na gospodarkę lokalną niezbędne jest wyjście poza perspektywę *stricte* finansową (w rozumieniu bezpośrednich przepływów pieniężnych dla danego podmiotu lub ich grupy) i uwzględnienie szeregu czynników stojących na pograniczu finansów, marketingu i promocji, kultury i polityki (z których każdy ostatecznie wpływa również na gospodarkę). Najważniejszym z tych czynników, i równocześnie najtrudniejszym do kwantyfikacji, jest szeroko pojęte oddziaływanie promocyjno – wizerunkowe, przejawiające się m.in. we wzroście atrakcyjności turystycznej, inwestycyjnej lub kulturalnej danego obszaru, co z kolei daje impuls do rozwoju gospodarczego. Większość korzyści wizerunkowych oddziałuje w pewien sposób na gospodarkę. Jest także grupa korzyści związanych z procesem budowania marki danego miejsca o mniej bezpośrednim charakterze. Składają się na nie efekty (również gospodarcze) poprawy wizerunku miasta w skali krajowej i międzynarodowej, z których znaczna część oparta jest na zasadzie skojarzeń.

Zgodnie z powyższym, analizie poddano:

- korzyści bezpośrednie – w rozumieniu *stricte* finansowym – napływ dodatkowego pieniądza do gospodarki lokalnej,
- korzyści pośrednie, występujące w dłuższym okresie, w tym:

- związane ze wzrostem wartości produktu turystycznego – potencjalne wystąpienie tzw. efektu barcelońskiego,
- związane z poprawą wizerunku i wzrostem atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru,
- związane z tzw. efektem mnożnikowym wywołanym przez zwiększoną konsumpcję,
- inne potencjalne korzyści.

Klasyfikacja korzyści – ujęcie podmiotowe

W ramach podmiotowego ujęcia badanego zagadnienia oceniono korzyści dla organizatora, czyli Gminy Miasto Szczecin oraz jednostek z nią powiązanych (m.in. Międzynarodowe Targi Szczecińskie Sp. z o.o.), a także korzyści dla ogółu gospodarki miasta Szczecin.

Wpływ TTSR na finanse Gminy Miasto Szczecin – korzyści i koszty związane bezpośrednio z organizacją regat

Korzyści GMS mają dwojaki charakter: (1) bezpośredni: dodatkowe przychody podmiotów powiązanych z GMS osiągnięte w związku z TTSR 2013, (2) pośredni: dodatkowe dochody podatkowe (m.in. część podatków CIT i PIT) powstałe dzięki wpływowi TTSR 2013 na gospodarkę lokalną.

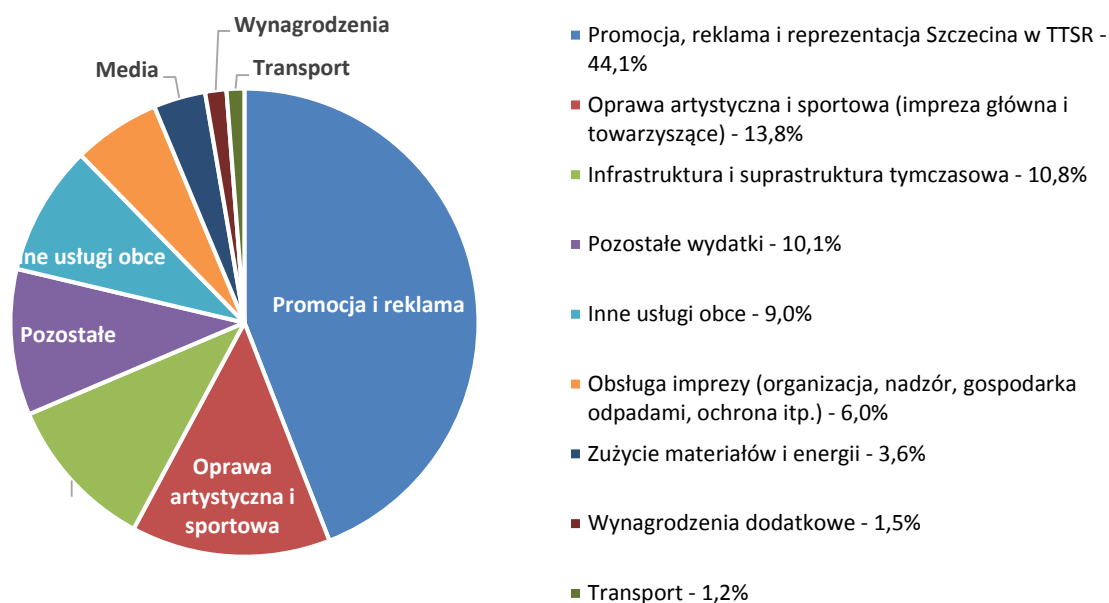
Główną pozycją dodatkowych przychodów podmiotów powiązanych z GMS były wpływy od sponsorów, a także przychody zrealizowane przez Spółkę MTS Sp. z o.o. z tytułu dzierżawy powierzchni handlowej w ramach Jarmarku pod Żaglami.

Lp.	Podmiot	Pozycja	Wartość (tys. PLN)
1.	Międzynarodowe Targi Szczecińskie	Razem, w tym:	4 521,1
		Sponsorzy TTSR	3 320,3
		Organizacja Jarmarku pod Żaglami	976,1
		Strefa rozrywki (wesołe miasteczka)	142,3
		Inne: obsługa sponsorów	82,5
2.	Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego	Dodatkowa sprzedaż biletów (bez marży agentów; bez VAT)	751,4
3.	Zakład Usług Komunalnych	Razem	28,6
RAZEM PRZYCHODY BEZPOŚREDNIE			5 301,0

Z kolei łączna wartość wydatków poniesionych przez GMS i jednostki powiązane na realizację Regat wyniosła około 28 974,4 tys. PLN. Kwota ta nie obejmuje nakładów na realizowane bezpośrednio przed TTSR 2013 remonty i rozbudowę infrastruktury stałej, która będzie eksploatowana przez długi okres po zakończeniu Regat. Na poniższym rysunku zaprezentowano strukturę rodzajową poniesionych kosztów.

Przychody bezpośrednie netto (po wyeliminowaniu przepływów między organizatorami) w kwocie około 5 301,0 tys. PLN pokryły około 18,3% kosztów organizacji imprezy.

Na poniższym rysunku zamieszczono strukturę rodzajową wydatków na organizację TTSR 2013.



100% całkowitych wydatków zostało sfinansowane ze środków Gminy Miasto Szczecin, bezpośrednio przez jednostki organizacyjne Urzędu Miasta Szczecin lub pośrednio przez zakłady i jednostki budżetowe lub spółkę Międzynarodowe Targi Szczecińskie Sp. z o.o., której GMS jest większościowym udziałowcem.

Model progu rentowności - minimalna wartość korzyści pośrednich konieczna do pokrycia kosztów realizacji TTSR 2013

W ramach prac nad Raportem skonstruowano model finansowy dostarczający odpowiedzi na pytanie: *jaka powinna być wartość rocznych, dodatkowych dochodów budżetu miasta Szczecin, wygenerowanych wyłącznie dzięki organizacji TTSR 2013, aby przy określonym założeniu co do realnej dynamiki tych dochodów w kolejnych latach, Gmina Miasto Szczecin osiągnęła próg rentowności organizacji Regat?*

Model „progu długookresowej rentowności” TTSR 2013 z perspektywy GMS i podmiotów powiązanych oparto na zmodyfikowanym podejściu do typowej analizy ENPV. Wynikiem tego modelu nie jest wartość ENPV (bieżąca wartość zdyskontowanych korzyści netto), lecz szereg wartości rocznych korzyści, przy których ENPV osiąga zero, oszacowanych dla różnych założeń dotyczących realnej stopy wzrostu, czyli wartości progowych powyżej których impreza osiąga rentowność.

ENPV obliczono według poniższego wzoru:

$$ENPV = \frac{F_{2014}}{SDR - g}$$

gdzie:

ENPV = wartość bieżąca (zaktualizowana) korzyści ekonomiczno – społecznych netto na dzień 31.12.2013

- F_{2014} = łączna wartość potencjalnych korzyści ekonomiczno - społecznych netto w 2014 r. (korzyści pomniejszone o nakłady inwestycyjne i koszty),
- SDR = społeczna stopa dyskontowa (bez prognozowanej inflacji),
- g = roczna realna stopa wzrostu korzyści.

Wyniki modelu

Wartość przychodów i kosztów bezpośrednich jest znana (przychody z wynajmu powierzchni handlowej i koszty organizacji imprezy), zaś wartość korzyści pośrednich jest wynikiem modelu, a nie jego zmienną. W związku z tym, jedynymi założeniami, od których zależą wyniki modelu, są: poziom społecznej stopy dyskontowej SDR i wartość stopy g (realnej rocznej stopy wzrostu korzyści). Zgodnie z przyjętą metodyką, wartość SDR określono na poziomie 5,5% (3,0% w przypadku modelu w cenach stałych), zatem jedyną kluczową zmienną pozostaje stopa g .

W związku z istotną trudnością w prognozowaniu realnej stopy wzrostu g , zdecydowano się przeprowadzić analogiczne obliczenia dla różnych poziomów stopy, a jako punkt odniesienia przyjęto wartość planowanych dochodów (bieżących i ogółem) budżetu miasta Szczecin na rok 2014. Wyniki modelu ENPV zaprezentowano w poniższej tabeli.

	Roczna stopa wzrostu korzyści (realna)				
	-2%	-1%	0%	1%	2%
Wartość korzyści pośrednich w 2014 r. (tys. PLN)	1 183,7	946,9	710,2	473,5	236,7
Wartość korzyści jako % planowanych dochodów ogółem budżetu miasta Szczecin w 2014 r.	0,063%	0,051%	0,038%	0,025%	0,013%
Wartość korzyści jako % planowanych dochodów bieżących budżetu miasta Szczecin w 2014 r.	0,071%	0,057%	0,043%	0,028%	0,014%

Jeżeli przyjąć, że dodatkowe dochody budżetu miasta Szczecin wygenerowane dzięki organizacji TTSR 2013 pojawią się w 2014, po czym będą systematycznie spadały w realnym tempie 2% rocznie, to zgodnie ze skonstruowanym modelem dochody te w 2014 r. muszą wynieść co najmniej około 1,2 mln PLN, aby organizacja TTSR 2013 przyniosła korzyści nie tylko dla gospodarki lokalnej, lecz również dla finansów samej Gminy Miasto Szczecin i powiązanych z nią podmiotów. W tym wariantcie wynik modelu odpowiada około 0,071% planowanych dochodów bieżących budżetu miasta na 2014 r.

Zakładając, że dodatkowe dochody budżetu miasta wygenerowane dzięki organizacji TTSR 2013 będą stopniowo rosły w realnym tempie 2% rocznie (np. na skutek efektu barcelońskiego i mnożnikowego,

które pobudzą lokalną gospodarkę; patrz: „Korzyści pośrednie dla gospodarki miasta omówione w dalszej części Streszczenia Zarządczego) to, zgodnie ze skonstruowanym modelem, dochody te w 2014 r. muszą wynieść co najmniej około 237 tys. PLN, aby organizacja imprezy była korzystna z punktu widzenia finansów Gminy Miasta Szczecin. Wartość ta odpowiada około 0,014% planowanych dochodów bieżących budżetu miasta na 2014 r.

Wykorzystując obrazowy, teoretyczny przykład, oszacowaną kwotę korzyści można porównać do liczby nowych, trwałych miejsc pracy, jakie musiałyby powstać dzięki TTSR 2013 tak, aby zapewnić wzrost dochodów budżetu miasta Szczecin z podatku PIT (zakładając, że mimo rozwoju lokalnej gospodarki dzięki imprezie nie wzrosną pozostałe dochody podatkowe, w tym m.in. dochody z CIT, co jest założeniem bardzo konserwatywnym). Zgodnie z wynikami modelu liczba nowych, trwałych miejsc pracy powinna wynieść między 181 (dla stopy $g = 2\%$), a 905 (dla stopy $g = -2\%$). Należy mieć na uwadze fakt, że powyższy przykład dotyczy teoretycznej sytuacji, w której korzyść wynika wyłącznie z dodatkowego zatrudnienia, przy pozostałych czynnikach niezmiennych. W rzeczywistości, korzyści mogą napływać do gospodarki różnymi strumieniami, nie tylko poprzez wzrost zatrudnienia, ale również m.in. przez wzrost poziomu produkcji, działalności inwestycyjnej, dodatkowe zyski przedsiębiorstw i inne.

W związku z powyższym ocenia się, że organizacja TTSR 2013 w długim okresie może teoretycznie okazać się korzystna dla finansów Gminy Miasto Szczecin. Byłaby to sytuacja dość rzadko spotykana w przypadku organizacji dużych imprez masowych – z reguły jednostki samorządowe odpowiedzialne za ich organizację znacznie do nich „dopłacają”, kierując się przede wszystkim chęcią stworzenia impulsu do rozwoju lokalnej gospodarki. Bez wątplenia w przypadku organizacji TTSR 2013 w Szczecinie kluczowy w tym kontekście był brak konieczności ponoszenia dużych nakładów na infrastrukturę.

Korzyści bezpośrednie dla gospodarki Miasta

Główną grupą korzyści bezpośrednich z organizacji TTSR 2013 dla ogółu gospodarki Szczecina są środki pieniężne wydatkowane w Szczecinie, przed i w trakcie trwania imprezy przez:

- **nierezydentów**, odwiedzających miasto w związku z odbywającym się w nim finałem TTSR 2013,
- **rezydentów**, w zakresie kwot których nie wydatkowaliby w Szczecinie gdyby nie TTSR 2013,
- **podmioty gospodarcze stałe**, które ponoszą wydatki związane ze zwiększonym zapotrzebowaniem na ich produkty i usługi,
- **podmioty gospodarcze tymczasowe**, które ponoszą wydatki związane z przygotowaniem się i udziałem w TTSR.

Przeprowadzona analiza wykazała, że strumień wydatków turystów krajowych i zagranicznych, który zasilił gospodarkę Szczecina w wyniku organizacji The Tall Ships` Races 2013, mieścił się w przedziale **351 – 476 mln PLN**. Kwota ta znacząco przewyższa wynik osiągnięty w 2007 roku, w którym wartość wydatków turystów krajowych i zagranicznych oszacowano na poziomie 192 mln PLN (czyli **237 mln PLN** w cenach z 2013 r.). Średnie

wydatki *per capita* szczególnie wysokie były najprawdopodobniej w przypadku turystów zagranicznych, którzy na pobyt w Szczecinie wydatkowali łącznie średnio 1 030 zł na osobę, w tym na atrakcje średnio 228 zł.

Szczegółowy sposób szacowania przedmiotowych wielkości zawarto w rozdziale V Raportu.

Korzyści pośrednie dla gospodarki Miasta

Korzyści wizerunkowe – efekt barceloński

Działanie *efektu barcelońskiego* związane jest ze wzrostem przychodów z turystyki w latach następujących po organizacji wydarzenia, będącym efektem poprawy wizerunku, infrastruktury, a także szeroko pojętej rozpoznawalności miasta. Pierwszy raz działanie tego zjawiska zostało naukowo potwierdzone po organizacji olimpiady letniej w Barcelonie w 1992 roku.

W przypadku TTSR 2013 trudno jest jednoznacznie stwierdzić prawdopodobieństwo wystąpienia oraz ewentualną skalę efektu barcelońskiego. Umożliwić to może badanie *ex post* przeprowadzone w dłuższym horyzoncie czasowym, kiedy możliwe będzie ustalenie kształtowania się przychodów z turystyki w mieście. W przypadku Regat istnieją przesłanki sugerujące możliwość wystąpienia *efektu barcelońskiego*. Analiza wykazała, że po organizacji Regat TTSR 2007, liczba udzielanych w Szczecinie noclegów ustabilizowała się i w pewnym stopniu uodporniła na działanie kryzysu gospodarczego, co w pewnym stopniu może być zawdzięczane organizacji finału TTSR 2007. Duży rozmach wydarzenia w skali ogólnokrajowej i międzynarodowej, może przyczynić się do zaistnienia oferty turystycznej Szczecina w świadomości turystów. Udana organizacja i dobre opinie uczestników na temat nie tylko samego wydarzenia, ale także miasta, mogą wpłynąć na podniesienie liczby turystów odwiedzających Szczecin w latach następnych.

Efekt mnożnikowy

Tzw. efekt mnożnikowy dotyczy sprzężeń zwrotnych w ramach istniejących i potencjalnych powiązań gospodarczych, powodujących, że dodatkowy strumień pieniężny, który napłynie do gospodarki poddany zostaje wielokrotnemu obrotowi i powoduje powstawanie dalszej wartości dodanej.



W przypadku organizacji The Tall Ships` Races 2013 w Szczecinie efekt mnożnikowy może okazać się istotny dla lokalnej gospodarki. Znaczącą część uczestników Regat stanowili turyści z kraju oraz z zagranicy, których wydatki na pobyt w Szczecinie oraz zakup dóbr i usług podczas tego pobytu stanowiły wpływ gotówkowy do lokalnej gospodarki.

Wpływ na atrakcyjność inwestycyjną miasta

Atrakcyjność danego obszaru jako miejsca, w którym opłaca się lokować kapitał, zależy przede wszystkim od oczekiwań potencjalnych inwestorów co do szeroko rozumianych perspektyw rozwojowych lokalnej gospodarki. Ponieważ decyzje inwestycyjne z reguły dotyczą zaangażowania kapitału na wiele lat, może się wydawać mało prawdopodobne, aby kilkudniowa impreza masowa mogła mieć na nie istotny wpływ. Jednak jeżeli inwestorzy oczekiwaliby, że dane wydarzenie przyniesie ze sobą długoterminowe korzyści dla lokalnej gospodarki (np. w postaci efektu barcelońskiego i mnożnikowego), to oczekiwania te mogłyby wpłynąć na ich decyzje inwestycyjne.

Z uwagi na mnogość czynników warunkujących decyzje inwestycyjne przedsiębiorstw, z których większość dotyczy długookresowej koniunktury gospodarczej, ocenia się, że organizacja kilkudniowego finału regat TTSR 2013 najprawdopodobniej nie miała znaczącego wpływu na atrakcyjność inwestycyjną Szczecina.

Korzyści wizerunkowe wewnętrzne

Organizacja dużych imprez masowych o charakterze kulturalnym, rozrywkowym lub sportowym często oddziałuje pozytywnie na nastroje jego mieszkańców. Mieszkańcy zazwyczaj pozytywnie odbierają tego typu inicjatywy, jako podnoszące atrakcyjność zewnętrzną miasta, a jednocześnie stanowiące rozrywkę dla jego mieszkańców.

Wzrost potencjału organizatorskiego – CV Szczecina

Jako potencjał organizatorski gminy traktuje się ogół wiedzy i umiejętności związanych z procesem przygotowania i realizacji wydarzeń o charakterze masowym. Zgodnie z tym, każda zorganizowana impreza tego typu podnosi doświadczenie administracji Gminy Miasto Szczecin i uwiarygadnia jej zdolności organizatorskie, wpływając jednocześnie na zdolność do pozyskiwania kolejnych tego typu wydarzeń.

I. SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZLECENIA

I.1. PRZEDMIOT RAPORTU

Przedmiotem Raportu jest wieloaspektowa ocena wpływu organizacji imprezy masowej The Tall Ships` Races 2013 na gospodarkę Miasta Szczecin, rozumianą w dwojakim znaczeniu; (1) obszar miasta w ujęciu geograficznym, (2) w ujęciu instytucjonalnym, finanse Gminy Miasto Szczecin i podmiotów z nią powiązanych (m.in. spółki miejskie, jednostki i zakłady budżetowe).

I.2. ZAMAWIAJĄCY ORAZ POZOSTALI UŻYTKOWNICY RAPORTU

Zamawiającym jest Gmina Miasto Szczecin, a z jej ramienia Wydział Obsługi Inwestorów i Biznesu Urzędu Miasta Szczecin. Plac Armii Krajowej 1, 70- 456 Szczecin.

Pozostałych użytkowników Raportu określa Zamawiający.

I.3. PODSTAWA FORMALNA RAPORTU

Podstawę formalną Opracowania stanowi umowa WOiB-II.032,56,2013.AK.U z 2 sierpnia 2013 roku oraz aneks do tej umowy z 14 listopada 2013 roku, zawarte pomiędzy Gminą Miasto Szczecin, adres: Plac Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin, a Zarzecki, Lasota i Wspólnicy Sp. z o.o., adres: ul. 5 Lipca 15, 70-373 Szczecin.

I.4. AUTORZY RAPORTU

Raport sporządził zespół pod kierownictwem dr hab. prof. US Dariusza Zarzeckiego w składzie: Przemysław Piechota, Robert Niemczyk, Jakub Lasota, Damian Przybylski.

I.5. DATA RAPORTU

Prace nad treścią Raportu zakończono dnia 29 listopada 2013 roku. Prace analityczne trwały w okresie lipiec – listopad 2013 r.

I.6. ŹRÓDŁA DANYCH

Raport sporządzono na podstawie źródeł danych, których szczegółowy spis został przedstawiony w Załączniku nr 2 stanowiącym integralną część Raportu.

I.7. ZASTRZEŻENIA

Charakter zlecenia

Raport oparto w części na danych i informacjach otrzymanych od Zamawiającego. Weryfikacja przedmiotowych materiałów nie zawsze była możliwa, w związku z czym Doradca nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne nieścisłości i pominięcia. Ostateczna odpowiedzialność za wszelkie decyzje związane z wykorzystaniem Raportu

spoczywa na Zamawiającym. Weryfikacja przedłożonych przez Zamawiającego informacji nie była przedmiotem Umowy.

Niezależność

Autorzy Raportu nie mają żadnych związków rodzinnych, gospodarczych i innych z Zamawiającym oraz zidentyfikowanymi na dzień sporządzenia Raportu innymi podmiotami, które wpływają lub mogłyby wpływać na bezstronność formułowanych wniosków. W szczególności:

- analizy, opinie i konkluzje zawarte w Raporcie są profesjonalnymi, bezstronnymi i obiektywnymi analizami, opiniami i konkluzjami osób wykonujących Raport; analizy, opinie i konkluzje zawarte w Raporcie są ograniczone jedynie przez przyjęte założenia i warunki ograniczające,
- wynagrodzenie wyceniającego nie jest uzależnione od:
 - przygotowania lub przedstawienia w Raporcie wniosków lub konkluzji z góry tendencyjnie zakładanymi wartościami,
 - uzyskania z góry założonego rezultatu,
 - przyszłych wydarzeń bezpośrednio związanych z celem sporządzenia Raportu,
 - konkluzji Raportu korzystnej dla klienta.

Należyta staranność

Raport został sporządzony przez Doradcę z należyłą starannością, zgodnie z jego najlepszą wiedzą i przekonaniem. Tym niemniej Doradca nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek błędy i pominięcia przy sporządzaniu Raportu, wyłączając odpowiedzialność za umyślnie wyrządzoną szkodę oraz rażące zaniedbania.

Wykorzystanie Raportu

Raport powinien być czytany i analizowany w całości, gdyż wnioski formułowane na podstawie oderwanych części mogą być niewłaściwe. W celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości związanych z Raportem, należy kontaktować się z Doradcą.

Udostępnianie i rozpowszechnianie Raportu

Raport został przygotowany w szczególności na użytek podmiotu/podmiotów wskazanych w podrozdziale I.2. Decyzja o udostępnianiu Raportu innym podmiotom leży w gestii Zamawiającego, z zastrzeżeniem, że powinien on być udostępniany w całości.

Aktualizacja Raportu i dalsze świadczenie usług

Doradca nie jest zobowiązany do aktualizacji Raportu w związku ze zdarzeniami lub okolicznościami zaistniałymi po dacie jego sporządzenia.

Doradca, za wyjątkiem postanowień zawartych w Umowie, nie będzie świadczyć w związku z Raportem dalszych usług doradczych, zeznawać przed sądem ani występować w innych rodzajach postępowań, za wyjątkiem konieczności występowania przed sądem z mocy prawa.

II. CHARAKTERYSTYKA IMPREZY MASOWEJ THE TALL SHIPS` RACES

W niniejszym rozdziale przedstawiono najważniejsze informacje dotyczące regat *The Tall Ships` Races*, w tym ideę tego wydarzenia, jego historię i formułę, a także charakterystykę finałów regat zorganizowanych w Szczecinie w 2007 i 2013 roku.

II.1. OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

II.1.1. IDEA, HISTORIA I FORMUŁA REGAT

The Tall Ships' Races Operation Sail to zlot żaglowców połączony z regatami oraz imprezami okolicznościowymi, organizowany przez komitet Sail Training Association, mający na celu propagowanie idei żeglarstwa wśród młodzieży.

Z inicjatywy szwedzkiego kapitana Arnolda Schumburga w 1938 roku w Sztokholmie zgromadziło się około 20 żaglowców, co uważa się za pierwszą, nieoficjalną jeszcze, edycję regat. Idea regat miała największy oddźwięk w krajach leżących nad Bałtykiem. Do życia powołano Związek Północnoeuropejskich Statków Szkolnych, w którym znaleźli się przedstawiciele takich krajów, jak Szwecja, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Norwegia i Polska. Inicjatywa ta przetrwała czasy II wojny światowej, a jesienią 1954 roku zawiązany został Międzynarodowy Komitet Regatowy. W lipcu 1956 roku rozegrano pierwsze zawody, a impreza okazała się tak dużym sukcesem, że jednorazowo zwołany Komitet postanowiono przekształcić w stałą organizację. Sformułowano i zatwierdzono statut organizacji Sail Training Association (STA) oraz powierzono jej realizację kolejnych regat.

Od lat 50-tych zloty odbywały się co rok, a dla dużych żaglowców co 2 lata. Od początku lat 70-tych regaty zdobyły tak dużą popularność, że zaczęto je organizować corocznie, także dla dużych żaglowców. Polska zyskała prawo do organizowania zlotu żaglowców w roku 1972, po tym jak żaglowiec *Dar Pomorza* (jako pierwszy w historii żaglowiec z bloku wschodniego) wygrał regaty na trasie Solent – Skaw.

W kolejnych latach regaty Sail Training Association zwiększały swój rozmach, dzięki międzynarodowym inicjatywom takim jak np. uświetnienie przez flotę żaglowców 200-lecia uchwalenia deklaracji niepodległości USA, czy pomoc w organizacji regat z okazji 200-lecia osadnictwa w Australii. W roku 1992, z okazji 500 rocznicy odkrycia Ameryki przez Krzysztofa Kolumba, zorganizowano kolejne regaty transatlantyckie. Żaglowce gościły podczas tych regat w Kadyksie, Portoryko, Nowym Jorku, Bostonie i Liverpoolu. Dla jednostek, które nie zdecydowały się pokonywać oceanu, zorganizowano regaty na Bałtyku. Żaglowce odwiedziły wtedy ponownie Polskę, a finał regat odbył się w Gdyni.

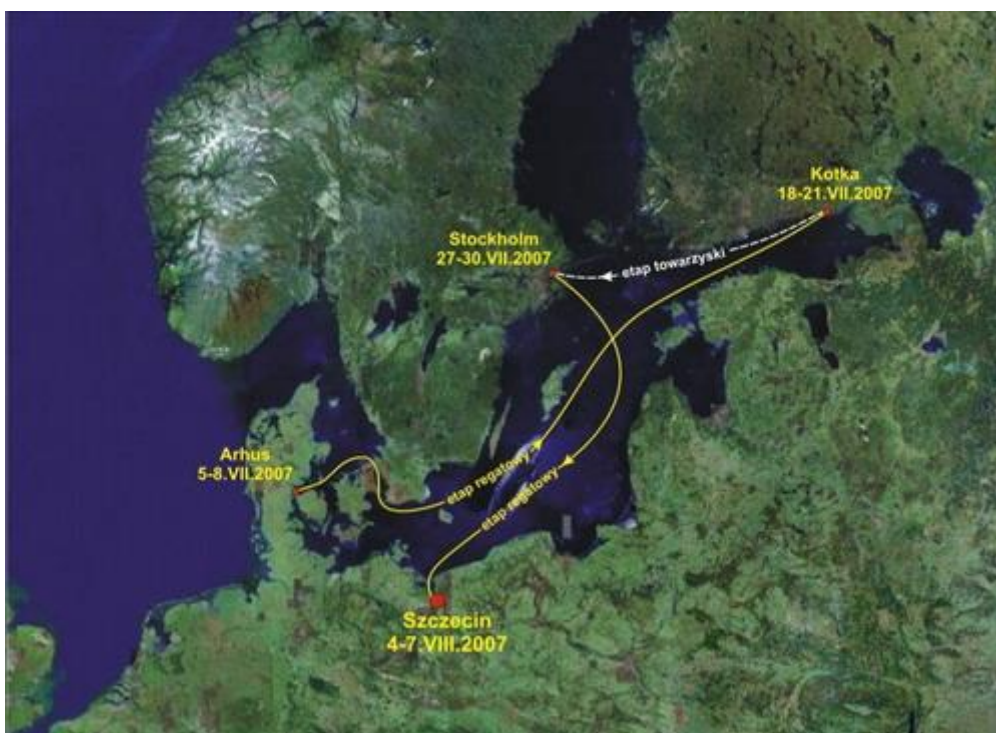
Od wiosny 2002 roku organizację regat i zlotów przejęło od Sail Training Association nowe stowarzyszenie - Sail Training International (STI). W 2004 roku regaty odbywały się już pod nazwą "The Tall Ships' Races".

II.1.2. THE TALL SHIPS' RACES 2007

Zlot żaglowców (The Tall Ships' Races/Operation Sail 2007) był podzielony na dwie edycje: śródziemnomorską i bałtycką. W pierwszej z nich na trasie z Alicante do Genui wygrał holenderski żaglowiec Stad Amsterdam. Jedynym polskim uczestnikiem była STS Pogoria, która zajęła 7. miejsce zdobywając jednocześnie nagrodę specjalną za organizację trzeciej edycji „Fizyki pod żaglami”.

Finał The Tall Ships' Races 2007 odbył się w dniach 4 – 7 sierpnia 2007 roku w Szczecinie. Do miasta przyplłynęło 95 jednostek z całego świata. Żaglowce wypłynęły z Duńskiego portu Arhus do portu Kotka w Finlandii, następnie podczas „etapu towarzyskiego”, przepłynęły do szwedzkiego Sztokholmu. Ostatni odcinek regat prowadził ze Sztokholmu do Szczecina.

Rysunek II-1. Trasa wyścigu podczas TTSR 2007

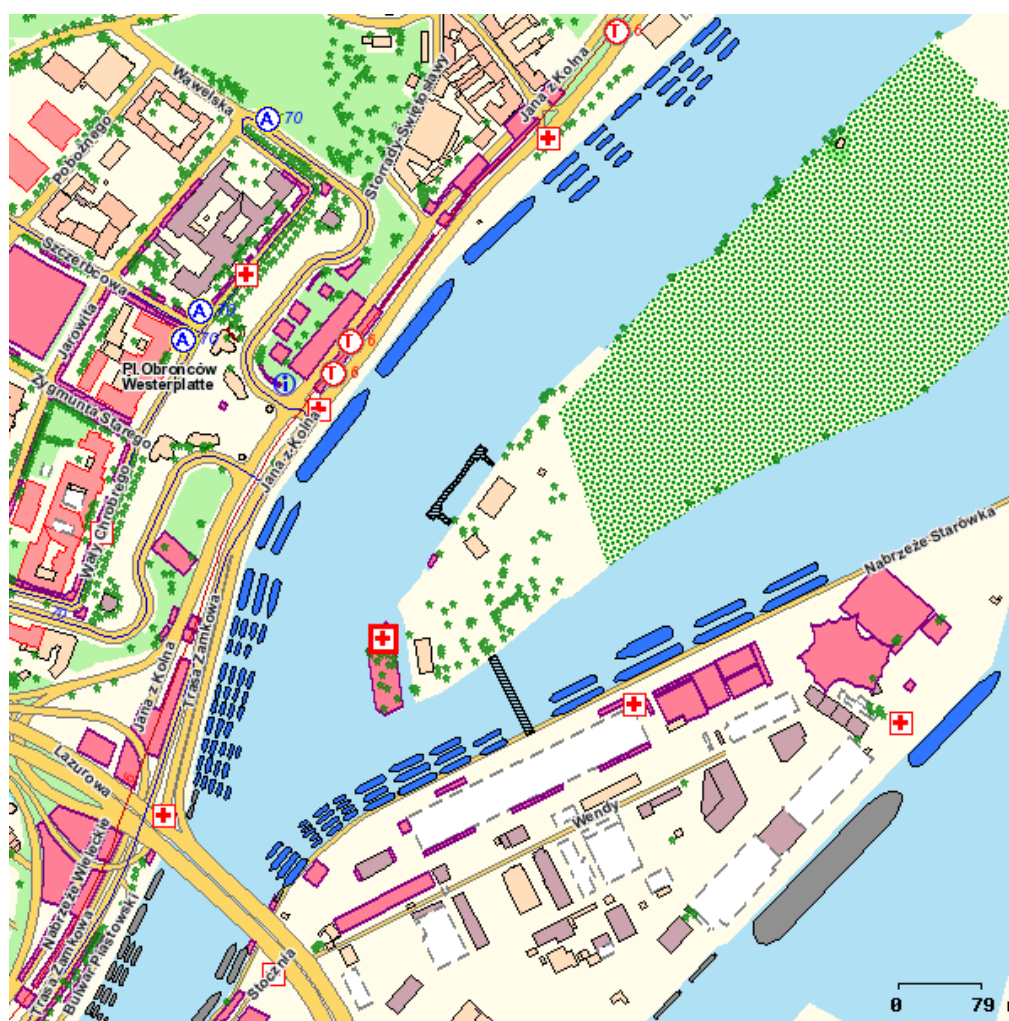


Źródło: www.szczecin2007.pl

Szczeciński finał regat rozpoczął się w czwartek 2 sierpnia 2007 r. od zakończenia flisu odrzańskiego, następnie w ciągu dnia odbył się program artystyczny, który zakończył się wieczornym pokazem sztucznych ogni. W piątek 3 sierpnia 2007 roku w Szczecinie pojawiły się pierwsze żaglowce uczestniczące w regatach. Towarzyszyły temu liczne koncerty i imprezy, np. otwarcie wystawy „Obraz Szczecina oczami szczecińskich architektów i fotografików”, czy też wernisaż „Open Sea - otwarte morze - wystawa malarstwa współczesnego”. W sobotę rano odbyło się uroczyste podniesienie bandery na żaglowcach, a o godz. 17 oficjalne otwarcie finału regat The Tall Ships` Races 2007. Wieczorem na scenie głównej wystąpili zaproszeni artyści, a jednocześnie w kinie Pionier odbywał się Przegląd Filmów Morskich. W niedzielę, po licznych koncertach i występach artystycznych, w godzinach popołudniowych, ulicami miasta przemaszerowała parada załóg uczestniczących w regatach. Wieczorem na scenie głównej odbył się koncert „Hity na czasie”, a ostatnią atrakcją tego dnia był pokaz sztucznych ogni.

W poniedziałek, w hotelu Novotel odbyła się Międzynarodowa Konferencja poświęcona twórczości Hermana Melville’a i Josepha Conrada, a wieczorem na głównej scenie wystąpiły szczecińskie zespoły muzyczne. Wtorek był ostatnim dniem regat - o godzinie 9:30 nastąpiło uroczyste pożegnanie jednostek uczestniczących w The Tall Ships` Races. Centralnym miejscem przebiegu wydarzenia były okolice szczecińskich nabrzeży (ul. Jana z Kolna, Nabrzeże Starówka, Nabrzeże Polskie), gdzie cumowały żaglowce będące główną atrakcją imprezy (rys. II – 2).

Rysunek II-2. Mapa usytuowania statków w Szczecinie w czasie TTSR 2007



Źródło: www.szczecin2007.pl

W czasie regat mieszkańcy Szczecina oraz turyści mieli do dyspozycji wiele atrakcji, takich jak: Jarmark różnaitości, wesołe miasteczka oraz targi „EXPO-NAUTICA”. Organizacją The Tall Ships' Races 2007 w Szczecinie zajmowała się Gmina Miasto Szczecin poprzez Biuro ds. Organizacji Regat 2007. Załogi żaglowców obsługiwało około stu oficerów łącznikowych (wolontariuszy). W rejonie zlotu służbę pełniło 105 strażników miejskich, sześciuset ochroniarzy i ponad tysiąc policjantów. Opiekę medyczną zapewniało stu dziesięciu ratowników medycznych. Zlot żaglowców obserwowano przez kamery internetowe około piętnaście milionów osób, a strona internetowa odnotowała około sześć milionów wejść. Łączną liczbę uczestników na terenie przebiegu wydarzenia oszacowano na ok. 2 mln osób, w tym ok. 6 000 członków załóg (podana wartość nie dotyczy

uczestników „unikalnych”, a jedynie „osobodni”, ponieważ nie uwzględnia faktu, że te same osoby mogły uczestniczyć w kilku dniach wydarzenia)².

II.2. THE TALL SHIPS` RACES 2013

II.2.1. PROGRAM, ATRAKCJE, PRZEBIEG IMPREZY

Organizatorami finału imprezy w 2013 roku byli: Gmina Miasto Szczecin, Sail Training International, Międzynarodowe Targi Szczecińskie oraz Szczecińska Agencja Artystyczna. Zgodnie z szacunkami Komendy Wojewódzkiej Policji, teren wydarzenia odwiedziło ok. 2,25 mln osób (liczba „osobodni”, rzeczywistą liczbę uczestników unikalnych oszacowano na 1 – 1,2 mln osób; patrz: podrozdział V.2.1). W porównaniu z poprzednią edycją, impreza miała większy rozmach, zarówno z punktu widzenia liczby uczestników, atrakcji, wydarzeń towarzyszących, jak i zasięgu medialnego.

Regaty The Tall Ships` Races 2013 składały się zgodnie z tradycją z 2 etapów wyścigów i etapu towarzyskiego. Pierwszy etap wyścigów rozpoczynał się w duńskim porcie Aarhus, a kończył w porcie w Helsinkach (4 – 7 lipca), etap towarzyski wiódł z Helsinek do łotewskiego portu w Rydze (17 – 20 lipca), natomiast trzeci etap rozpoczął się w Rydze i zakończył się wielkim finałem w Szczecinie. Sukcesem Szczecina, poza samą organizacją finału regat, było zwycięstwo w klasie C jego jednostki – SY Daru Szczecina.

Rysunek II-3. Trasa wyścigu podczas TTS 2013



Źródło: <http://tallships.szczecin.eu/>.

² <http://www.szczecin.pl/raport2008/html/04,19,04.htm>

Finał regat The Tall Ships` Races 2013 odbył się w Szczecinie w dniach 3 – 6 sierpnia. Podobnie jak w roku 2007, świętowanie zaczęło się w przeddzień finału Regat, kiedy miała miejsce osiemnasta edycja Flisu Odrzańskiego. Kolejnym akcentem było otwarcie szczecińskiej Alei Żeglarzy – promenady poświęconej ludziom morza znajdującej się nieopodal Mostu Długiego. Oprócz tych wydarzeń goście mieli okazję posłuchać muzycznych Ambasadorów Szczecina (m.in. zespołów Listopad, Big Fat Mama), koncertu Orkiestry Filharmonii Szczecińskiej wraz z zespołem VooVoo, czy też posmakować specjałów z Jarmarku pod Żaglami.

Sobota, 3 sierpnia była dniem licznych atrakcji, który rozpoczął się powitaniem nadpływających żaglowców przez orkiestry. O godzinie 16⁰⁰, na pokładzie żaglowca Dar Młodzieży, prezydent RP Bronisław Komorowski wraz z prezydentem Szczecina Piotrem Krzystkiem dokonali oficjalnego otwarcia finału TTSR 2013. Wieczorem, na głównej scenie, odbyły się koncerty w ramach *Eska Music Awards*, które były transmitowane na antenie TVP1 (podobnie jak kolejnego dnia). O godzinie 24⁰⁰ odbył się pokaz sztucznych ogni.

W niedzielę, 4 sierpnia, od wczesnego popołudnia na szczecińskiej łasztowni można było usłyszeć koncerty szantowe. O godzinie 16 ulicami miasta przeszła uroczysta parada załóg i orkiestr, a następnie uczestnikom regat wręczono nagrody. Wieczorem wystąpiła gwiazda muzyki pop – Nelly Furtado. Do atrakcji zaplanowanych na poniedziałek należały m.in.: możliwość zwiedzania jednostek, uczestniczenia w artystycznych „wyspach” tematycznych kierowanych dla dzieci, czy zawodach sportowo-zręcznościowych. Kluczowym elementem dnia był ostatni koncert z serii *Eska Music Awards*, w ramach którego wystąpił, z okazji 20-lecia swojej działalności zespół Hey wraz z gośćmi. We wtorek 6` sierpnia o godz. 9⁰⁰ rozpoczęło się pożegnanie wypływających ze Szczecina jednostek oraz uroczystości zamknięcia finału regat Tall Ships` Races 2013.

Rysunek II-4. Mapa usytuowania statków w Szczecinie podczas TTSR 2013



Źródło: <http://tallships.szczecin.eu/>.

Atrakcje rozlokowane były w następujących strefach: strefie dziecięcej (pl. Adama Mickiewicza), wesołym miasteczku (ul. Jana z Kolna i Łasztownia), Jarmarku pod Żaglami (Wały Chrobrego, ul. Jana z Kolna i Łasztownia), samej Łasztowni, Wałach Chrobrego oraz w Parku Żeromskiego.

II.2.2. ANALIZA WYBRANYCH PRZEKAZÓW MEDIALNYCH DOTYCZĄCYCH TTSR

Regaty *The Tall Ships` Races 2013* odbiły się szerokim echem w mediach, zarówno lokalnych, jak i międzynarodowych. Pojawiły się liczne artykuły w lokalnych gazetach oraz czasopismach, a także reportaże na stronach internetowych. Przykłady artykułów w gazetach lokalnych:

- *„Dziś zaczynamy finał regat”* Marek Rudnicki, Głos Szczeciński, 3-4.08.2013. Artykuł opisuje początek finału Regat oraz nawiązuje do finału z 2007 r. Po wypłynięciu jednostek do portu autor zapytał osoby uczestniczące w regatach o ich odczucia z nimi związane. Odpowiadali m. in. Kpt. Krzysztof Kocyba i pisarka Monika Szwaja,
- *„Szczecin może być dumny”* Marek Rudnicki, Głos Szczeciński, 5.08.2013. Artykuł opisuje odczucia związane z całą imprezą i finałem TTSR w Szczecinie. Autor pyta odwiedzających o ich opinię na temat imprezy i towarzyszących jej atrakcjach,
- *„Dar Szczecina był najlepszy”* Piotr Jasina, Głos Szczeciński 6.08.2013. Artykuł opisuje dekorację zwycięzców regat TTSR, w których w klasie „C” wygrała jednostka „Dar Szczecina”. Opisane są również wyniki innych grup oraz ceremonia dekoracji,
- *„Do zobaczenia! Może w 2017?”* Marek Rudnicki, Głos Szczeciński, 7.08.2013. Artykuł przedstawia odczucia osób uczestniczących w Regatach o ich organizację po zakończeniu TTSR. Zebrano opinie środowiska żeglarskiego, które bardzo pozytywnie wypowiadało się o imprezie oraz poruszono temat możliwości związanych z kolejnymi edycjami regat,
- *„Rekordowa liczba osób na regatach”* Małgorzata Klimczak, Głos Szczeciński, 8.08.2013. Artykuł opisuje szacunkową liczbę widzów na regatach w poszczególnych dniach i metodologię jej szacowania przez policję. Szacunek opiera się na liczbie odwiedzających w przeliczeniu na metr kwadratowy powierzchni imprezy,
- *„Na morzu wysiąść się nie da. Trzeba płynąć...”* Piotr Jasina, Głos Szczeciński, 9.08.2013. Artykuł opisuje odczucia towarzyszące uczestnikom regat z jachtu „Nowe Warpno Sharki” podczas trudnych chwil na morzu. Pytano m. in. najmłodszych członków załogi o ich odczucia związane z rejssem i największe trudności,
- *„Żagle na ostatniej prostej”*, Bartosz Turlejski, Kurier Szczeciński, 1.08.2013. Artykuł opisuje ostatni etap regat. Autor rozmawia z Aleksandrą Skobowską z Urzędu Miasta Świnoujście o możliwości obejrzenia wpływających tam jednostek,
- *„Szczecinianie, tak trzymać!”*, Magdalena Szczepkowska, Kurier Szczeciński, 5.08.2013. Artykuł opisuje uroczystość otwarcia finału TTSR 2013. Przytaczane są tutaj pozytywne opinie prezydenta RP Bronisława Komorowskiego i prezydenta Miasta Szczecin Piotra Krzystka,
- *„Pożegnaliśmy Żaglowce”*, Ewelina Kolanowska, Kurier Szczeciński, 7.08.2013. Artykuł jest podsumowaniem TTSR 2013. Opisano przebieg finału, atrakcje i odczucia z nim związane.

- „Skąd przylecieli turyści na finał Regat? Ile wydali? Twarde dane lotniska”, Andrzej Kraśnicki jr, Gazeta.pl, 8.08.2013. Artykuł prezentuje wyniki ankiet przeprowadzonych wśród wybierających się na regaty 3 580 turystów zagranicznych, którzy lądowali na lotnisku Goleniów. Przeciętne deklarowane wydatki per capita tych osób podczas całej imprezy to około 460 euro. W artykule poruszona jest również kwestia często błędnej interpretacji danych policji dotyczących liczby uczestników - autor zwraca uwagę, że podana wstępnie przez policję liczba 2,5 miliona nie oznacza liczby „unikalnych” uczestników imprezy, a jedynie liczbę „osobodni”.

Gazety lokalne szeroko opisywały The Tall Ships` Races 2013. Pisano o przygotowaniach do imprezy, organizacji, atrakcjach, przebiegu oraz analizowano wydarzenie po jego zakończeniu. W prasie pojawiały się wywiady z osobami uczestniczącymi w organizacji oraz fotorelacje, a sama impreza otrzymała bardzo pozytywne recenzje. Artykuły o regatach oraz finale TTSR 2013 można było również zobaczyć w czasopismach branżowych, takich jak Obserwator Morski. W mediach ogólnokrajowych i zagranicznych w czasie poprzedzającym TTSR 2013 często wzmiankowano na temat wydarzenia, a w czasie trwania Regat udostępniano szerokie relacje filmowe i fotograficzne.

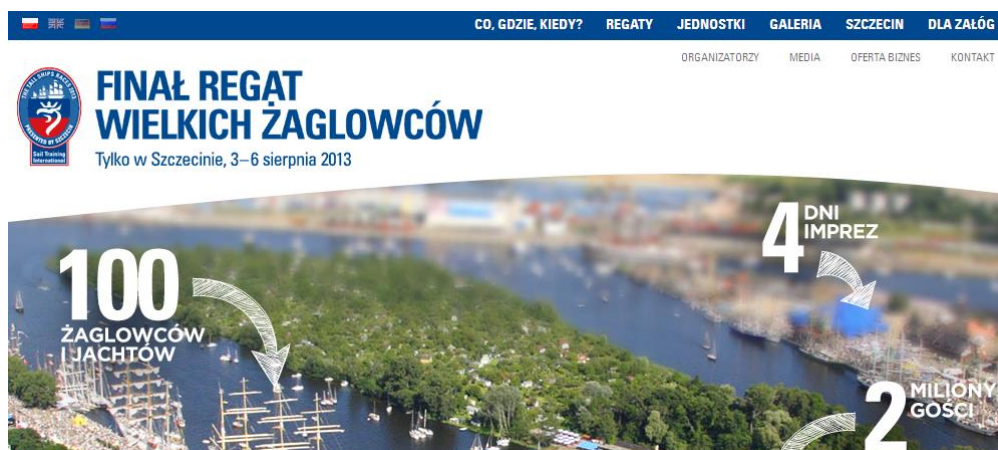
W internecie również nie brakowało informacji dotyczących zarówno samych regat, jak i szczecińskiego finału. Najbardziej obszerne informacje można było znaleźć w dedykowanym serwisie <http://tallships.szczecin.eu/> - prowadzonym przez Biuro Komunikacji Społecznej i Marketingowej Urzędu Miasta Szczecin, gdzie znajdował się program wydarzeń, mapy imprezy, galerie zdjęć oraz aktualności. Informacje i relacje z imprezy znaleźć można było również w lokalnych serwisach informacyjnych, np. <http://24kurier.pl/>, <http://www.mmszczecin.pl/>, czy <http://www.gs24.pl/>. Ponadto informacji związanych z dojazdami do Szczecina dostarczała strona <http://www.przewozyregionalne.pl/>, informacji o towarzyszącej TTSR 2013 gali Eska Music Awards dostarczały serwisy poświęcone muzyce, np. <http://muzyka.onet.pl/>, a wideorelacje można było zobaczyć na stronach internetowych <http://www.tvp.pl/>. Pojawiły się również dwie strony fanpage na portalu facebook - Reprezentacja Szczecina na The Tall Ships` Races oraz Tall Ships` Szczecin 2013, które łącznie zebrały ok. 20 000 fanów. Informacje o regatach zawierały również strony internetowe Sail Training International oraz serwisy informacyjne z krajów uczestniczących. Impreza była również transmitowana przez program TVP 1 w ramach gali Eska Music Awards.

II.2.3. ANALIZA AKTYWNOŚCI NA STRONACH INTERNETOWYCH I PORTALACH SPOŁECZNOŚCIOWYCH ZWIĄZANYCH Z TTSR 2013

Analiza aktywności na oficjalnej stronie internetowej The Tall Ships` Races 2013

Strona internetowa znajdująca się pod adresem <http://tallships.szczecin.eu/> jest oficjalnym serwisem poświęconym finałowi regat The Tall Ships` Races 2013, prowadzonym przez Biuro Komunikacji Społecznej i Marketingowej Urzędu Miasta Szczecin. Znajdują się na niej informacje bezpośrednio związane z imprezą, m.in. mapa imprezy, harmonogram, aktualności, galerie zdjęć.

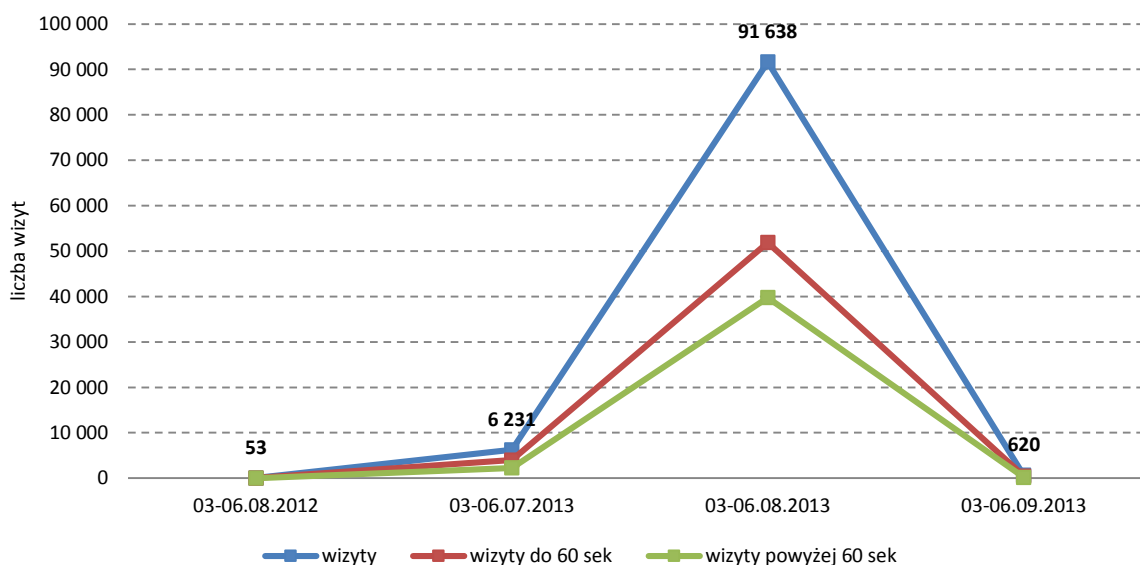
Rysunek II-5. Wycinek ze strony głównej www.tallships.szczecin.eu



Źródło: <http://tallships.szczecin.eu/>, na dzień 04.11.2013 r.

Serwis ten stanowił główne źródło informacji turystycznej w sieci i był dostępny w czterech językach (polskim, niemieckim, angielskim, rosyjskim). Poniższy wykres pokazuje, w jaki sposób kształtowała się liczba wizyt w wybranych okresach.

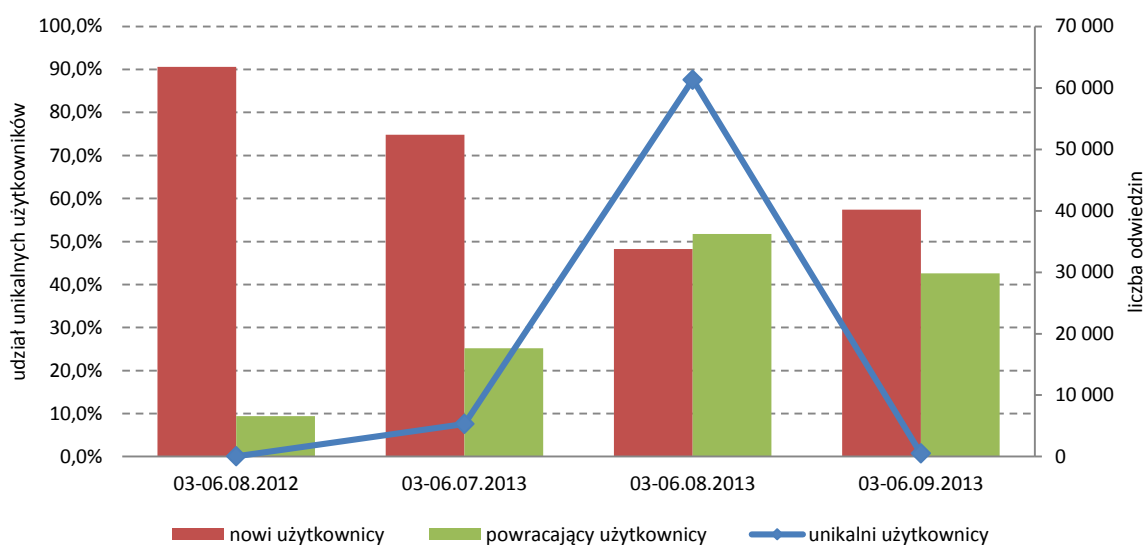
Rysunek II-6. Liczba wizyt na stronie www.tallships.szczecin.eu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

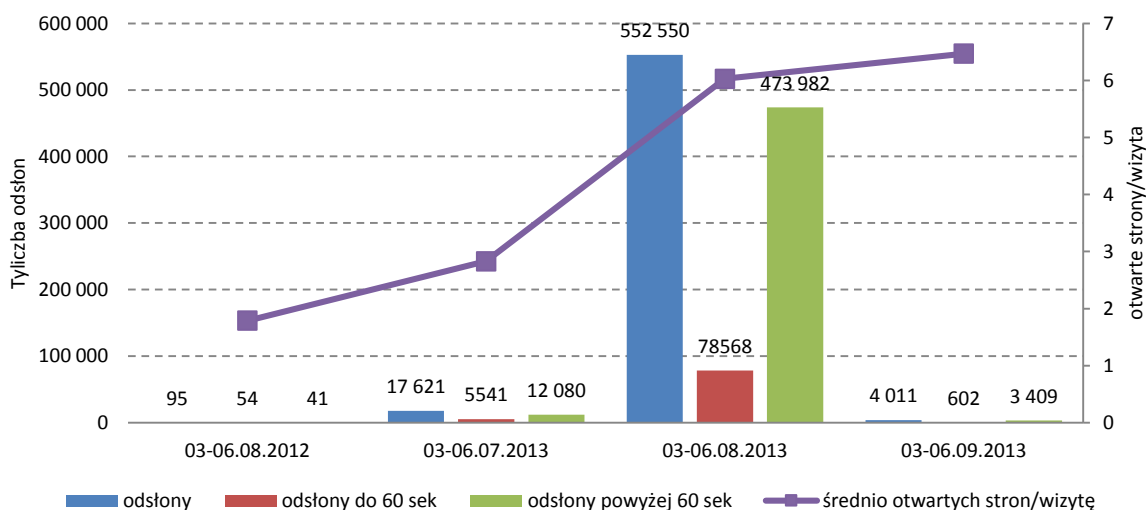
Istotny ruch na stronie internetowej poświęconej The Tall Ships` Races 2013 odbywał się w okresie poprzedzającym i w okresie trwania imprezy. W dniach przebiegu finału Regat liczba wizyt wyniosła blisko 100 tys. W okresie analogicznym rok wcześniej strona odnotowała około 50 wizyt, natomiast miesiąc po imprezie liczba ta wyniosła 620. Oznacza to, że strona budziła szczególne zainteresowanie w okresach bezpośrednio związanych z imprezą i spełniła swoje zadanie – dostarczyła w tym czasie informacje turystom i mieszkańcom miasta. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku unikalnych użytkowników serwisu. W dniach trwania imprezy ich liczba wyniosła ponad 61 tys., natomiast miesiąc po imprezie spadła do ok. 500. Podczas finału Regat największą część stanowili użytkownicy powracający.

Rysunek II-7. Liczba unikalnych użytkowników strony www.tallships.szczecin.eu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

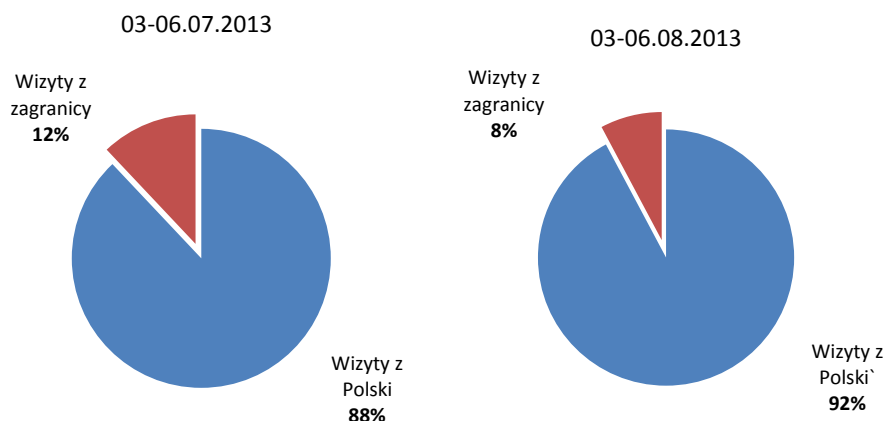
Rysunek II-8. Liczba odsłon strony www.tallships.szczecin.eu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

Z danych przedstawionych na powyższym wykresie wynika, że istotny ruch miał miejsce jedynie w dniach trwania imprezy i w okresie poprzedzającym, a największy udział miały wizyty powyżej 60 sek. Jednocześnie zauważalny jest regularny wzrost liczby otwieranych stron przy jednej wizycie, co może oznaczać wzrost zainteresowania treścią strony.

Rysunek II-9. Struktura w podziale na wizyty z Polski i zagraniczne

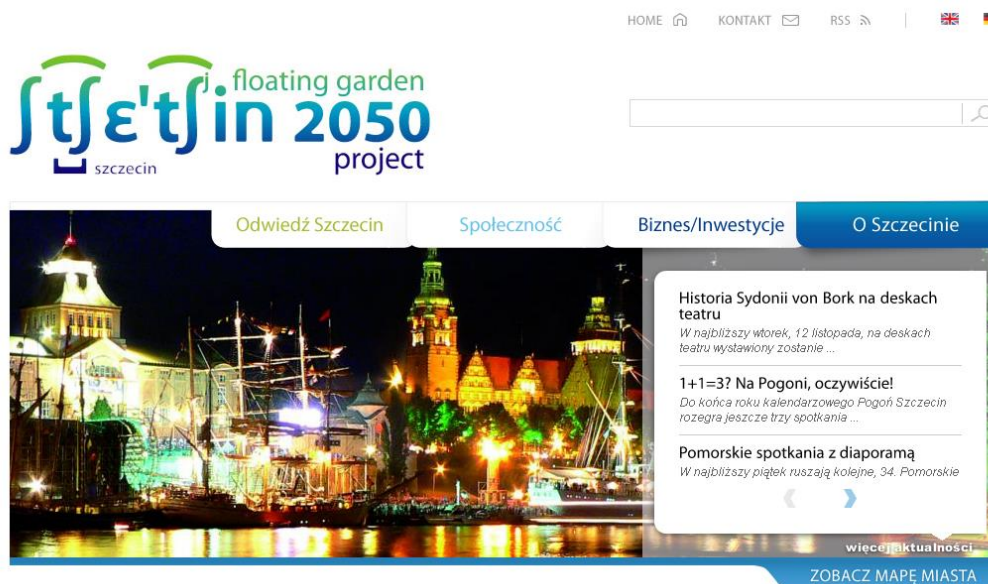


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

Udział użytkowników zagranicznych w strukturze użytkowników ogółem utrzymywał się na stałym poziomie nieprzekraczającym 15%, a w dniach trwania imprezy spadł on do 8%, co może oznaczać, że pełnił on rolę informacyjną dla turystów zagranicznych w czasie ich przygotowań do wizyty w Szczecinie.

Strona internetowa znajdująca się pod adresem <http://www.szczecin.eu/> służy promocji miasta Szczecin. Znajdują się na niej różnego rodzaju aktualności dotyczące miasta, informacje biznesowe, mapa z zaznaczonymi punktami turystycznymi i inne.

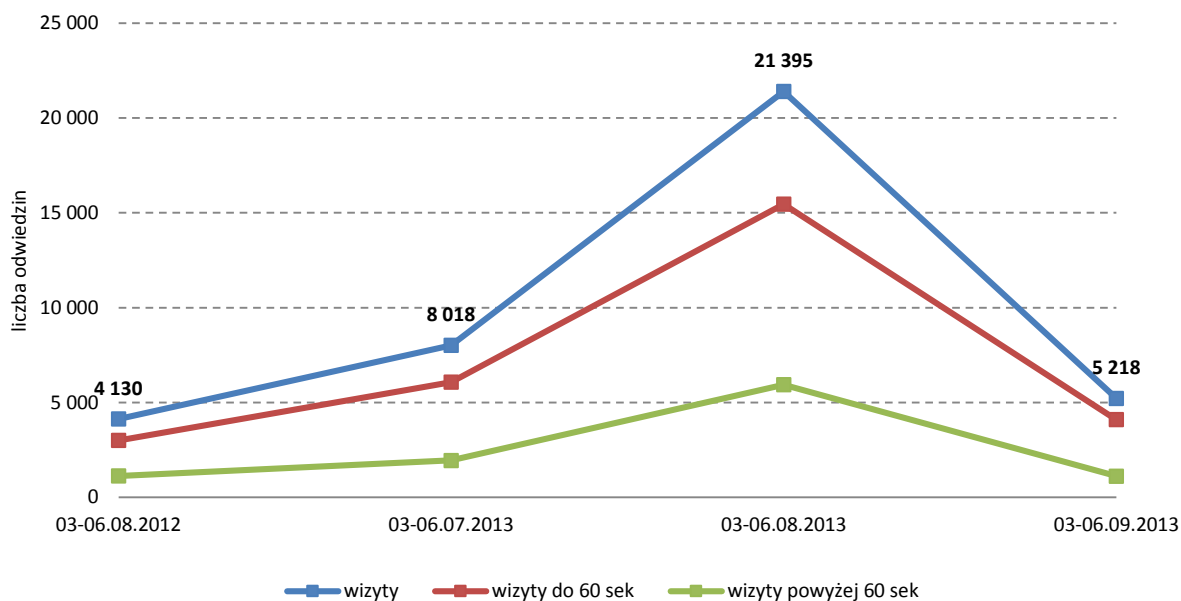
Rysunek II-10. Wycinek strony głównej www.szczecin.eu



Źródło: <http://www.szczecin.eu/>, 04.11.2013 r.

Strona ta była dla turystów jednym z głównych źródeł informacji w sieci, dotyczących finału The Tall Ships` Races 2013. Poniższy wykres pokazuje, w jaki sposób kształtowała się liczba wizyt w wybranych okresach [Rys. II-11.].

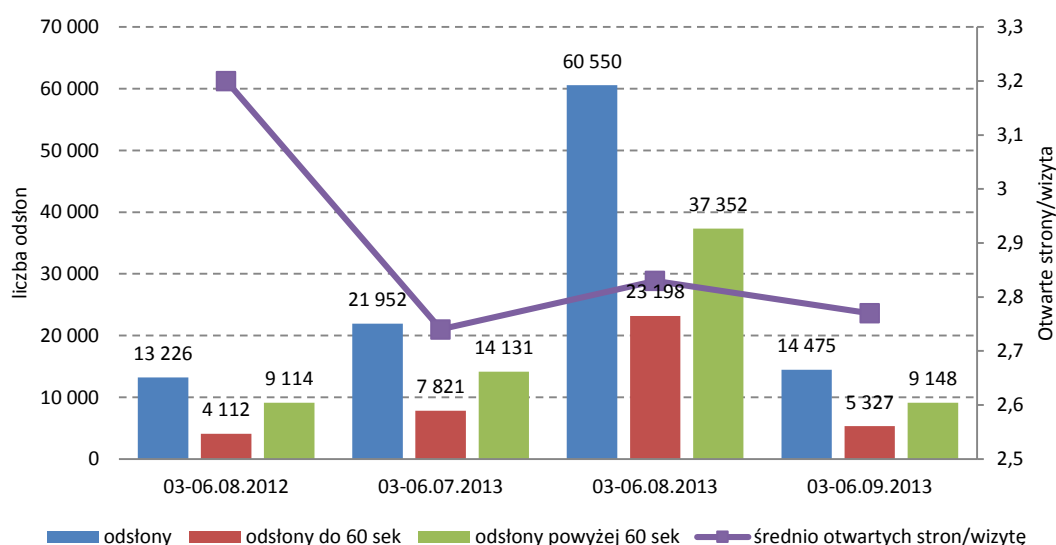
Rysunek II-11. Liczba odwiedzin na stronie www.szczecin.eu w wybranych dniach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

W dniach 3-6.08.2012 r. na stronie <http://www.szczecin.eu/> panował stosunkowo niewielki ruch. W kolejnym badanym okresie – 3-6.07.2013 r. liczba wizyt podwoiła się, co mogło być spowodowane zbliżającym się terminem realizacji The Tall Ships` Races 2013 w Szczecinie. Największa liczba 21 395 wizyt przypada na dni, w których odbywał się finał regat, tj. 3-6.08.2013. W późniejszym czasie ruch na stronie spadł do poziomu nieznacznie wyższego niż w pierwszym badanym okresie 3-6.08.2012 r. Największy udział w liczbie wizyt mają wizyty krótkie, trwające do 60 sek. Badanie liczby wizyt ogranicza się do liczby wejść na daną stronę internetową. Liczba odsłon stanowi liczbę wejść na poszczególne podstrony danego serwisu. Poniższy wykres pokazuje, w jaki sposób kształtowała się liczba odsłon w badanym okresie:

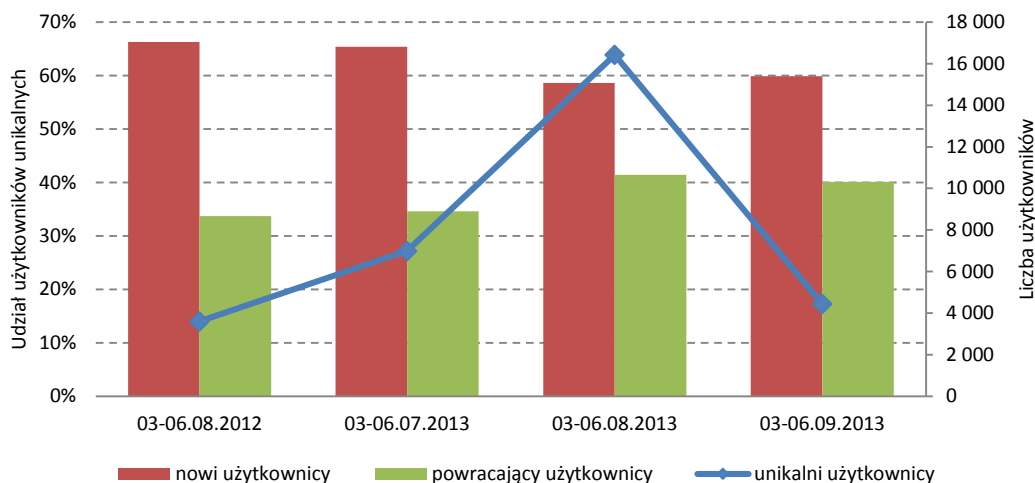
Rysunek II-12. Liczba odsłon na stronie www.szczecin.eu w wybranych okresach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

Liczba odsłon serwisu zmieniała się równoległe do zmian liczby wizyt i analogicznie do danych zaprezentowanych na rysunku II.11 Największa aktywność przypada na dni, w których odbywał się finał Regat. Większą część odsłon stanowią te powyżej 60 sek., co znaczy, że użytkownicy, którzy spędzili w serwisie więcej czasu zdążyli się zapoznać z szerszą treścią. Średnia liczba odsłon przy jednej wizycie spada w okresie finału Regat, w stosunku do analogicznego okresu rok wcześniej z 3,2 stron do 2,8 stron. Istotną informacją na temat aktywności na stronie internetowej, jest udział użytkowników unikalnych, który został zaprezentowany na poniższym rysunku (Rys.II-13).

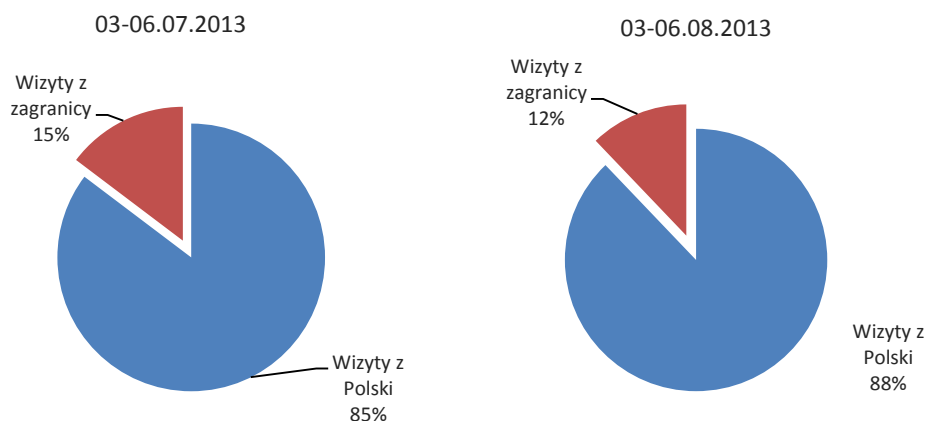
Rysunek II-13. Liczba unikalnych użytkowników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

Liczba unikalnych użytkowników ogółem zdecydowanie rośnie w czasie przebiegu TTSR 2013. Wzrasta również udział powracających użytkowników, w okresie finału Regat i miesiąc później kształtuje się on na poziomie ok. 40%.

Rysunek II-14. Struktura użytkowników ze względu na lokalizację



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego.

Użytkownicy zagraniczni stanowią w całym okresie niewielki odsetek w liczbie użytkowników ogółem. Dodatkowo w dniach trwania imprezy ich udział nieznacznie spada.

Analiza aktywności na oficjalnym fanpage’u The Tall Ships` Races 2013 w serwisie facebook.com

Najistotniejszy ruch na fanpage’u The Tall Ships` Races 2013 również wystąpił podczas dni, w których trwał finał Regat.

Rysunek II-15. Wycinek ze strony głównej strony The Tall Ships` Races 2013 na portalu Facebook



Źródło: Opracowanie <https://www.facebook.com/TallShipsSzczecin2013>.

Podczas sześciu dni trwania imprezy strona pozyskała 5 408 nowych fanów. Wiadomości z profilu dotarły w ciągu 28 dni łącznie do 4 083 311 użytkowników portalu, a wszystkie posty na profilu zostały wyświetlone 24 426 248 razy.

II.3. SZACUNEK LICZBY UCZESTNIKÓW TTSR 2013

W finale The Tall Ships` Races 2013 uczestniczyło 3 200 żeglarzy z 36 krajów, którzy przyплыли na 91 jednostkach. Odwiedzający mogli skorzystać z 500 punktów handlowych i poruszać się po powierzchni imprezy liczącej ok. 75 tys. m kw.

Zgodnie z szacunkami Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, łącznie z dniami poprzedzającymi i następującymi po imprezie, w związku z The Tall Ships` Races 2013 wskazany teren odwiedziło ok. 2,25 mln osób. Należy mieć jednak na uwadze orientacyjny charakter powyższych szacunków, ze względu na otwarty teren imprezy (w tym fakt, że odbywała się na dwóch brzegach Odry), jego znaczącej powierzchni, a także wysokiej fluktuacji osób. Zgodnie z tym, podanej liczby uczestników nie powinno się utożsamiać z liczbą unikalnych odwiedzin, lecz z liczbą „osobodni”, co wiąże się z faktem, że znaczna część osób najprawdopodobniej uczestniczyła w kilku dniach omawianego wydarzenia.

Zgodnie z szacunkami Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie liczba osób przebywających na terenie Wałów Chrobrego oraz Łasztowni w Szczecinie w poszczególnych dniach TTSR 2013 wyniosła:

- w dniu 03.08.2013 r. – ok. 1 000 000 osób w tym 400 000 w kulminacyjnym momencie,
- w dniu 04.08.2013 r. – ok. 700 000 osób, w tym 200 000 w kulminacyjnym momencie,
- w dniu 05.08.2013 r. – ok. 500 000 osób, w tym 150 000 w kulminacyjnym momencie,
- w dniu 06.08.2013 r. – ok. 50 000 osób, w tym 25 000 w kulminacyjnym momencie.

Powyższe wartości wykorzystano do analizy wpływu TTSR 2013 na gospodarkę miasta Szczecina, której podsumowanie zawarto w rozdziale V Raportu.

Źródłem powyższych informacji jest pismo Naczelnika Sztabu Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, które dołączono do Raportu jako Załącznik nr 3.

III. PODSUMOWANIE WYNIKÓW BADAŃ ANKIETOWYCH PROWADZONYCH W TRAKCIE THE TALL SHIPS` RACES 2013

III.1. PODSTAWOWE INFORMACJE

Badanie ankietowe przeprowadzono w dniach 3 – 6 sierpnia 2013 r., w centrum Szczecina, na terenie, na którym odbywał się finał Regat The Tall Ships` Races 2013. Przygotowano cztery różne wzory ankiet: dla mieszkańców Szczecina, turystów (zarówno krajowych, jak i zagranicznych), przedsiębiorców tymczasowych (prowadzących tymczasowe punkty sprzedaży dóbr i usług podczas trwania Regat³) oraz przedsiębiorców stałych (prowadzących działalność całoroczną na terenie, na którym odbyły się Regaty).

Udział w badaniu wzięło łącznie **1 695** respondentów, w tym:

- mieszkańcy Szczecina – **766** respondentów,
- turyści – **606** respondentów, w tym
 - **527** respondentów krajowych,
 - **79** respondentów zagranicznych,
- punkty usługowo/handlowe tymczasowe – **177** respondentów,
- punkty usługowo/handlowe stałe – **146** respondentów.

III.1.1. CELE BADAŃ ANKIETOWYCH

Głównymi celami przeprowadzonych badań ankietowych było: (1) dostarczenie danych ilościowych, będących podstawą części obliczeń w ramach modeli ekonomicznych, wykorzystanych do oceny wpływu Regat na gospodarkę miasta, (2) dostarczenie informacji jakościowych dotyczących opinii poszczególnych grup respondentów (mieszkańców Szczecina, turystów, przedsiębiorców tymczasowych i stałych) na temat organizacji i przebiegu Regat oraz ich wpływu na wizerunek miasta Szczecin.

III.1.2. ZASTRZEŻENIA

Należy mieć na uwadze fakt, że możliwość skonstruowania próby reprezentatywnej w przypadku otwartej imprezy masowej organizowanej na tak dużym obszarze (ok. 75 tys. m²) jest ograniczona. Wynika to przede wszystkim z faktu nierejestrowania uczestników przy wejściu na teren Regat, w związku z czym nie było możliwe określenie struktury całej populacji respondentów (uczestników). Nieracjonalne byłoby też zakładanie *ex-ante*, że struktura ta odzwierciedlała np. przekrój demograficzny polskiego społeczeństwa, tym bardziej, że znaczącą część uczestników stanowili turyści zagraniczni.

³ Nie musi to oznaczać, że są to przedsiębiorstwa, które nie prowadzą działalności gospodarczej poza czasem trwania Regat, jednak działalność ta prowadzona jest na innym obszarze.

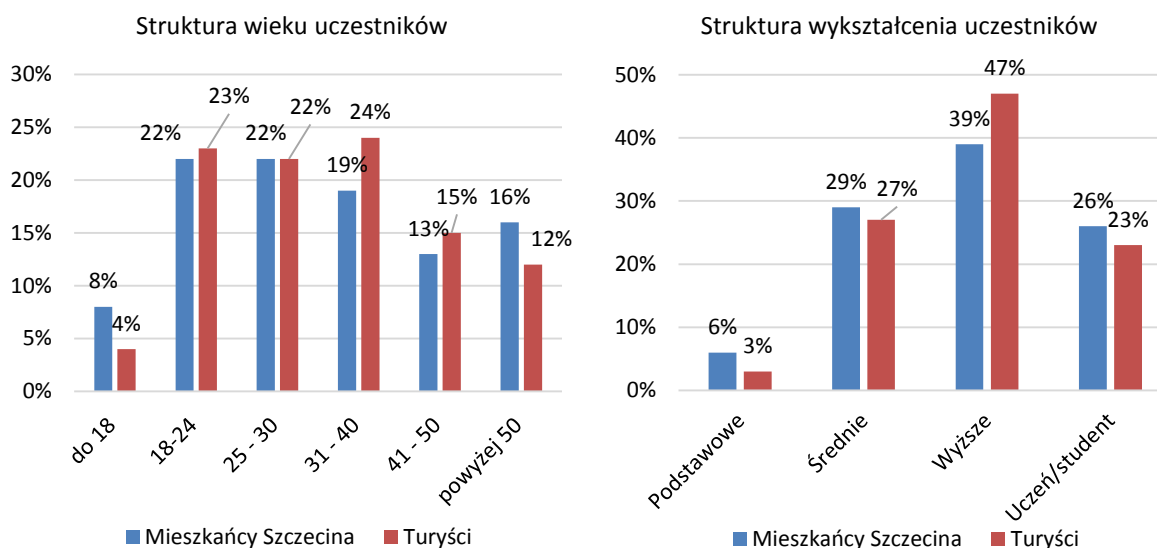
III.1.3. PORÓWNYWALNOŚĆ DANYCH

W celu zapewnienia porównywalności danych, znaczna część pytań dla mieszkańców Szczecina i turystów pokrywała się z pytaniami zadanymi podczas analogicznych badań ankietowych, które odbyły się w trakcie finału regat The Tall Ships` Races w Szczecinie w 2007 roku. Ankiety przeprowadzone w 2013 roku rozszerzono o kilka pytań dodatkowych.

III.1.4. STRUKTURA RESPONDENTÓW – ANKIETY DLA TURYSTÓW I SZCZECINIAN

W badaniu ankietowym dla uczestników Regat wzięło udział 1372 respondentów, z czego 766 to mieszkańcy Szczecina, a 606 turyści, spośród których odsetek turystów zagranicznych mieścił się w przedziale 10-15%⁴. Na rysunku III-1 przedstawiono podział uczestników ze względu na wiek i wykształcenie.

Rysunek III-1. Podział uczestników ze względu na wiek i wykształcenie



Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy Szczecina

W strukturze wiekowej dominowały osoby między 18 a 40 rokiem życia (63%), 52% ankietowanych nie przekroczyło 30 roku życia. Umiarkowanie wyrównana była także struktura ankietowanych ze względu na wykształcenie. Na poziomie średnim lub podstawowym wykształconych było 35% respondentów, a na poziomie wyższym 39%. Biorąc pod uwagę opisaną wcześniej strukturę wiekową ankietowanych, ok. 28% mieściło się w wieku edukacyjnym.

⁴ Por.: Suplement, podrozdział II.2.

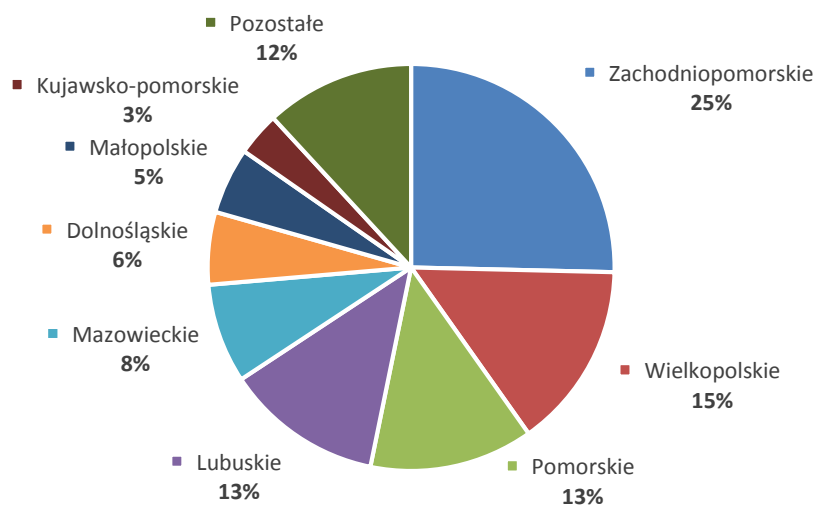
Turyści

W porównaniu do ankiety dla szczecinian, wyższe wartości odnotowano w środkowych przedziałach wiekowych, gdzie łącznie zakwalifikowało się ok. 61% ankietowanych (54% szczecinian). Niewielu turystów wiekowo mieściło się w przedziałach skrajnych – jedynie ok. 16%. 23% spośród ankietowanych turystów to osoby w wieku studenckim. Wraz z grupami „24 – 30” oraz „31 – 40” jest to grupa, którą można zaliczyć do najbardziej aktywnej turystycznie części społeczeństwa. W tym kontekście wydaje się słuszne stwierdzenie, że jednym z problemów Szczecina związanych z turystyką jest trudność w przekonaniu do swojej oferty grup wiekowych poniżej 25 roku życia. Biorąc pod uwagę wykształcenie, zdecydowanie największa grupa turystów legitymowała się wykształceniem wyższym (47%). Wraz z grupą „uczeń, student” stanowiła ok. 70% respondentów, co potwierdza fakt że turyści to głównie osoby z wyższym wykształceniem lub będące w trakcie studiów.⁵

Struktura geograficzna pochodzenia turystów

87% ankietowanych turystów stanowili turyści polscy, a 13% zagraniczni⁶. Struktura geograficzna ankietowanych turystów z Polski prezentowała się następująco:

Rysunek III-2. Struktura pochodzenia ankietowanych turystów krajowych



Źródło: Opracowanie własne.

Pozytywnie należy ocenić fakt, że aż 75% ankietowanych turystów pochodziło z innych województw niż zachodniopomorskie. Około 41% ankietowanych turystów przyjechało do Szczecina z województw sąsiadujących z zachodniopomorskim – wielkopolskiego, pomorskiego i lubuskiego.

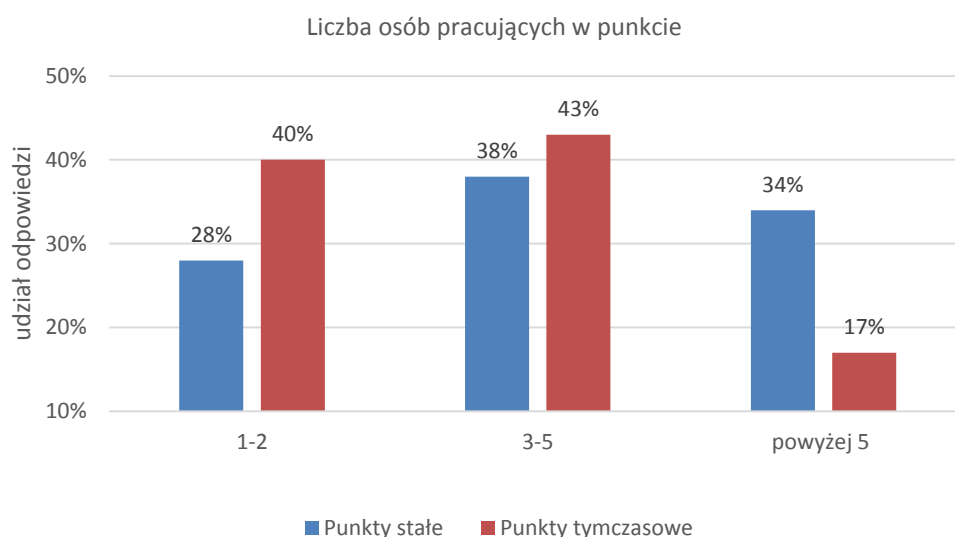
⁵ Biorąc pod uwagę fakt, że jedynie 4 % ankietowanych miało mniej niż 18 lat, należy stwierdzić że zdecydowana większość w grupie „uczeń, student” to studenci.

⁶ Por. Suplement, podrozdział II.2.

Struktura respondentów – podmioty gospodarcze

Na potrzeby badania ankietowego podmioty gospodarcze zostały podzielone na tzw. *punkty stałe* i *punkty tymczasowe*. Jako punkty stałe traktowane były podmioty prowadzące regularną i stałą działalność gospodarczą w Szczecinie, punkty tymczasowe to głównie podmioty, które zostały ulokowane na terenie imprezy jedynie na czas jej trwania. Na poniższym rysunku przedstawiono liczbę pracujących w obu badanych typach punktów.

Rysunek III-3. Liczba osób pracujących w punktach stałych i tymczasowych



Źródło: Opracowanie własne.

Punkty tymczasowe

Informacje o liczbie osób pracujących w tymczasowych stoiskach handlowo-usługowych w zestawieniu z wiedzą na temat statusu respondentów, pozwalają w przybliżeniu oszacować potencjalny przyrost zatrudnienia tymczasowego na czas regat i w konsekwencji wnioskować o uzyskanych z tego tytułu dochodach pracowników. Na podstawie wiedzy na temat liczby punktów tymczasowych działających na terenie imprezy (316) oszacowano przybliżoną liczbę pracowników; ogółem na 1065 osób, a z wyłączeniem właścicieli i współwłaścicieli, 702 osoby, co daje wynik ok. 3 osoby na punkt.

60% punktów tymczasowych obsługiwało powyżej 3 pracowników, natomiast 40% jedna lub dwie osoby. Biorąc pod uwagę fakt, że 48% ankietowanych deklaruje bycie właścicielem lub współwłaścicielem stoiska⁷, można stwierdzić, że wskazane 40% były to najmniejsze stoiska, prowadzone wyłącznie przez swoich właścicieli.

⁷ Por. Suplement, rysunek II-9.

Punkty stałe

W 34% punktów zatrudnionych było więcej niż 5 osób. Działalność gospodarcza stacjonarna charakteryzuje się bardziej rozbudowaną strukturą i w konsekwencji większym zatrudnieniem, inny jest również charakter pracy właścicieli, którzy zajmują się sprawami administracyjno-organizacyjnymi.

III.2. WYNIKI I INTERPRETACJA BADAŃ ANKIETOWYCH WŚRÓD MIESZKAŃCÓW SZCZECINA I TURYSTÓW

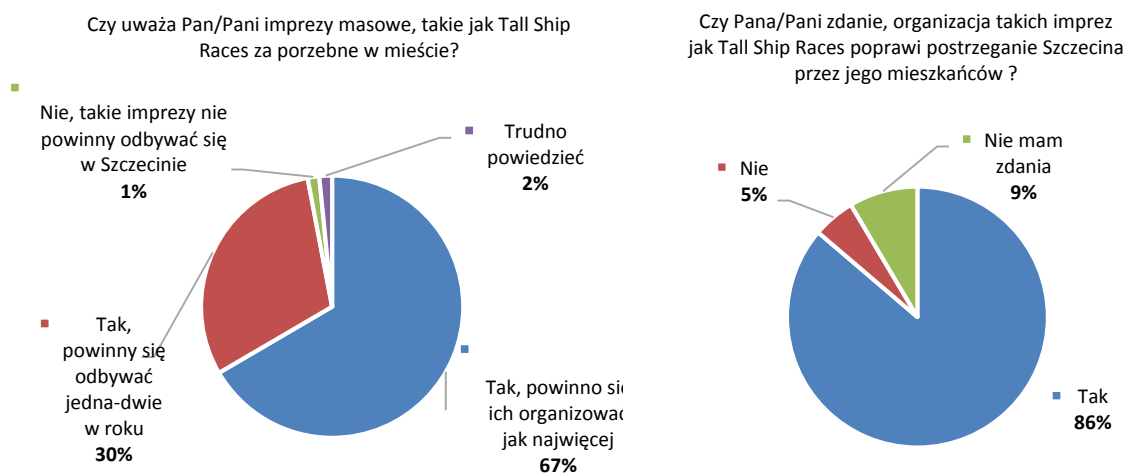
W poniższej części opracowania przedstawione zostaną wyniki ankiet kierowanych do 2 spośród 4 grup docelowych badania: (1) mieszkańców Szczecina, (2) turystów krajowych i zagranicznych, w zakresie pytań zamkniętych. Zaprezentowane zostaną również wnioski i interpretacja odpowiedzi, a także porównanie z wynikami z poprzedniej edycji.

III.2.1. OCENA POTRZEBY ORGANIZACJI IMPREZ MASOWYCH ORAZ WPŁYWU TTSR 2013 NA POSTRZEGANIE WEWNĘTRZNE MIASTA – MIESZKAŃCY SZCZECINA

Pierwsze pytanie skierowane do szczecinian dotyczyło ich opinii na temat potrzeby organizowania tego typu imprez w mieście. Zdecydowana większość odpowiedziała twierdząco, a 67% była zdania że powinny odbywać się jak najczęściej. Większość respondentów twierdziła również, że organizacja Regat poprawi wizerunek Szczecina w oczach jego mieszkańców.

W porównaniu z badaniem przeprowadzonym w 2007 roku, inna była struktura odpowiedzi na pytanie M1, gdzie aż 83% ankietowanych stwierdziło, że imprezy tego typu powinny odbywać się jak najczęściej. Wyższy udział odpowiedzi „tak, powinny się odbywać jedna - dwie w roku” może świadczyć o wzroście świadomości mieszkańców na temat wysiłku organizacyjno-finansowego z jakim wiąże się z organizacją tego typu imprez.

Rysunek III-4. Struktura odpowiedzi na pytanie ankietowe M1 i M4



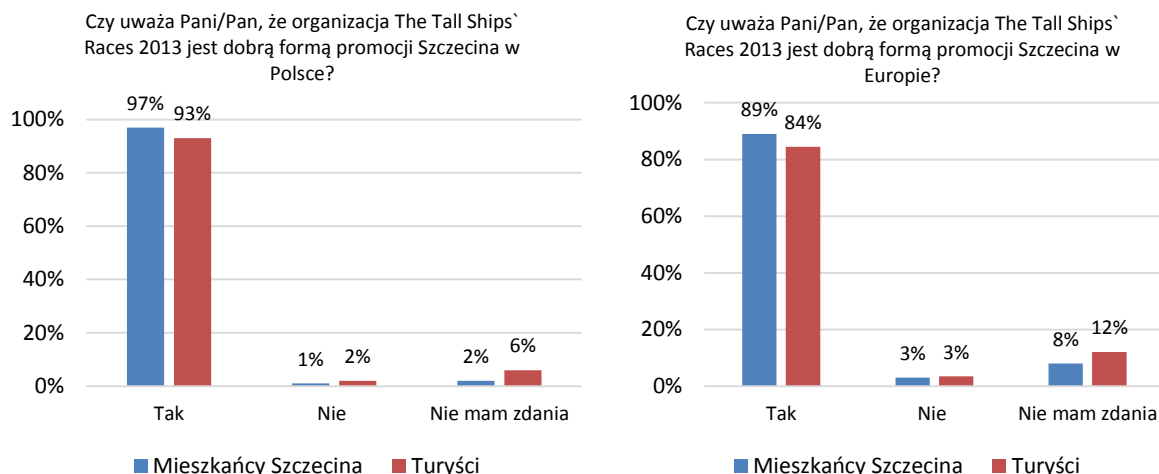
Źródło: Opracowanie własne.

III.2.2. WPŁYW NA PROMOCJĘ MIASTA – SZCZECINIANIE I TURYSŒCI

Na kolejne dwa pytania zarówno szczecinianie jak i turyŒci odpowiadali podobnie. 97% ankietowanych szczecinian i 93% turystów twierdziło, że organizacja TTSR 2013 jest dobrą formą promocji miasta.

Pewien odsetek ankietowanych postrzega potencjał promocyjny TTSR jedynie w skali krajowej; 11% szczecinian i 15% turystów nie stwierdziło jednoznacznie, że organizacja Regat jest dobrą formą promocji miasta w Europie.

Rysunek III-5. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe: M2 i M3



Źródło: Opracowanie własne.

III.2.3. OCENA ORGANIZACJI REGAT – SZCZECINIANIE I TURYSŒCI

Kolejne pytania dotyczyły opinii respondentów na temat jakości organizacji Regat. 92% ankietowanych szczecinian i 96% turystów stwierdziło, że Szczecin przygotował się do organizacji TTSR 2013 „raczej właściwie” lub „zdecydowanie właściwie”.

W porównaniu do badania przeprowadzonego w 2007 r., w 2013 roku większy odsetek mieszkańców Szczecina wyraził się zdecydowanie pozytywnie na temat organizacji imprezy (27% w 2007 r. oraz 47% w 2013 roku). W 2007 roku spośród turystów, odpowiedzi „zdecydowanie tak” udzieliło w 2007 roku 41% ankietowanych, „raczej tak” – 52 %, co łącznie dało 93% pozytywnych opinii.

Tych spośród mieszkańców Szczecina, którzy uczestniczyli w poprzedniej edycji Regat, poproszono dodatkowo o porównanie obu organizowanych w mieŒcie edycji. Wyniki świadczyły na korzyść edycji z 2013 roku - 57% ankietowanych stwierdziło, że była ona lepsza lub zdecydowanie lepsza.

Rysunek III-6. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe M6 i T8



Źródło: Opracowanie własne.

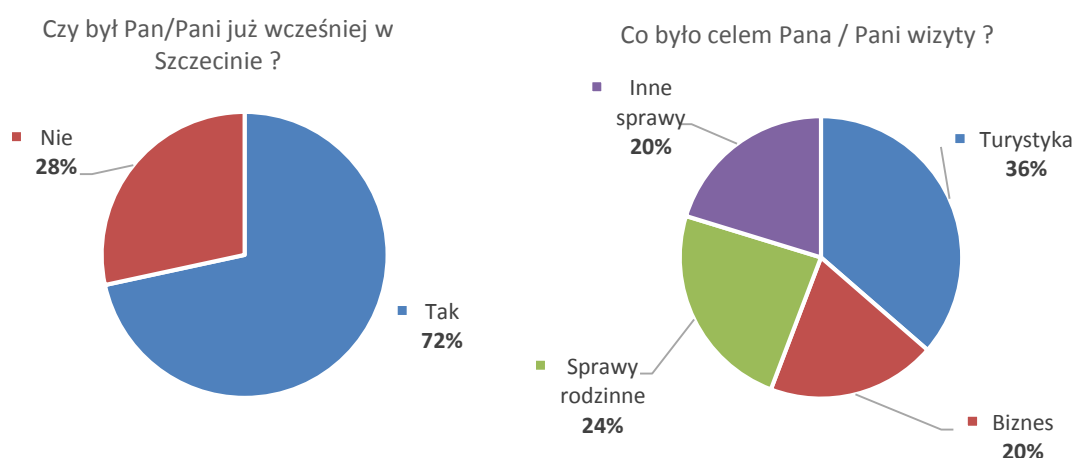
III.2.4. PYTANIA DODATKOWE DLA TURYSTÓW

Obecność w Szczecinie przed TTSR 2013 i cel wizyty

Prawie co trzeci, ankietowany przy okazji TTSR 2013, turysta odwiedził Szczecin po raz pierwszy, co oznacza, że organizacja Regat była dla miasta okazją do przedstawienia swojej oferty turystycznej znaczącej liczbie osób. Podczas TTSR 2007 nieco więcej, bo 37% ankietowanych deklarowało, że odbywa swoją pierwszą wizytę w Szczecinie.

Najwięcej spośród osób, które były wcześniej w Szczecinie odwiedziło miasto w celach turystycznych (36%). Dość niski jest natomiast udział wizyt biznesowych w strukturze celu odwiedzin w tej grupie (20%), choć względem poprzedniej szczecińskiej edycji regat nastąpiła poprawa - poprzednio odpowiedź „Biznes” wybrało 13% ankietowanych.

Rysunek III-7. Struktura odpowiedzi na pytania T2 i T3



Źródło: Opracowanie własne.

Wśród polskich turystów odwiedzających Szczecin po raz pierwszy, najwięcej osób przyjechało z województw⁸:

- wielkopolskiego – 16,2%,
- zachodniopomorskiego – 11,97%,
- mazowieckiego – 11,97%,
- pomorskiego – 11,27%.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że spośród województw, których mieszkańcy przy okazji TTSR 2013 odwiedzali Szczecin pierwszy raz, największy udział miały najbardziej zamożne województwa Polski. Zarówno wielkopolskie, mazowieckie jak i pomorskie charakteryzują się wysoką siłą nabywczą mieszkańców w skali kraju, co w dużej mierze może decydować o ich skłonności do podróżowania.

Długość pobytu w Szczecinie i liczebność grup

Pytanie o długość pobytu w Szczecinie podczas TTSR pozwala określić strukturę uczestników, a także charakter ruchu turystycznego wywołany organizacją Regat. Zdecydowana większość przyjezdnych spędziła w Szczecinie więcej niż jeden dzień, a co za tym idzie korzystała w czasie Regat z usług noclegowych, gastronomicznych i innych na jego terenie. Prawie co trzeci turysta spędził w mieście więcej niż 4 dni, natomiast 9% przebywało w Szczecinie dłużej niż 7 dni. Pozwala to stwierdzić, że znaczna część turystów spędziła w Szczecinie na tyle dużo czasu, aby móc zapoznać się z walorami turystyczno – kulturalnymi miasta, a nie tylko atrakcjami bezpośrednio związanymi z TTSR 2013.

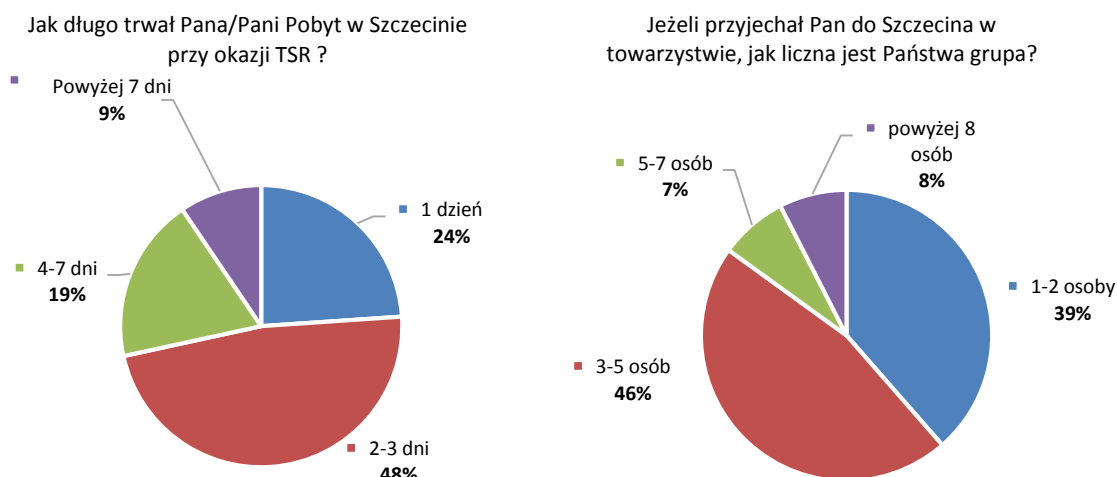
Prawie połowa ankietowanych przybyła w grupach liczących 3-5 osób, zaś 15% w grupach więcej niż 5 osobowych. Biorąc pod uwagę wyłącznie turystów zagranicznych, aż 68,4% przyjechało w grupach 3-5 osobowych, drugą w kolejności odpowiedzią było 1-2 osoby (24,1%). Oznacza to, że turyści zagraniczni odwiedzali Szczecin w bardziej licznych grupach niż turyści krajowi.

Turyści, aby dostać się do Szczecina, najczęściej wykorzystywali transport samochodowy (56% ankietowanych) i kolejowy (23% ankietowanych)⁹.

⁸ Zbiorowość – respondenci, którzy odpowiedzieli „nie” na pytanie czy byli już w Szczecinie, nie będący turystami zagranicznymi.

⁹ Por. Suplement; Rys. III-17

Rysunek III-8. Struktura odpowiedzi na pytania T6 i T7



Źródło: Opracowanie własne.

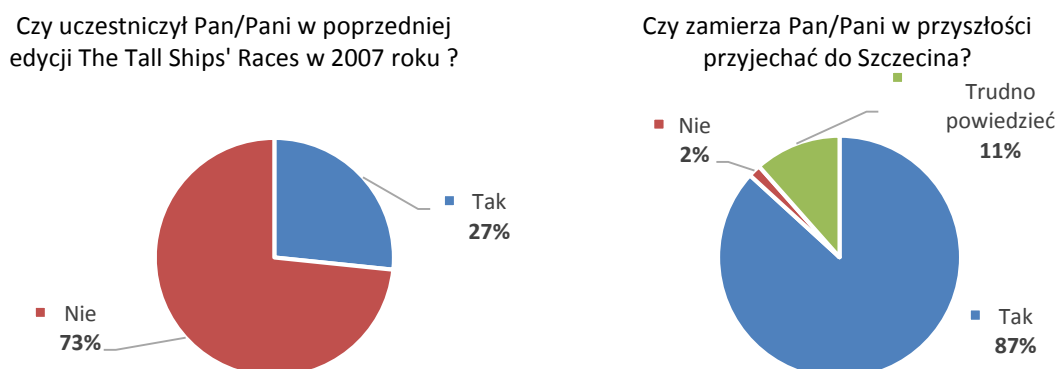
Uczestnictwo w poprzedniej edycji / zamiar ponownego przyjazdu

Kolejne dwa pytania miały na celu próbę określenia na ile poprzednia edycja TTSR mogła wpłynąć na zainteresowanie tych osób Szczecinem.

Spośród 27% turystów odwiedzających Szczecin w 2007 r., aż 73% miało okazję odwiedzić miasto powtórnie (por. Suplement, Rys. III-19). W grupie tej ok. 7% stanowili obcokrajowcy, zaś 44% mieszkańcy innych województw niż zachodniopomorskie. Wśród obcokrajowców, którzy po Regatach w 2007 r. powrócili do Szczecina, dominowali mieszkańcy Wielkiej Brytanii oraz Niemiec.

Zamiar ponownego przyjazdu do Szczecina wyraziło 87% ankietowanych turystów, co świadczy o ich dobrym postrzeganiu oferty turystycznej miasta, niezależnie od organizowanych Regat. W badaniu przeprowadzonym w 2007 roku wyniki były nieco lepsze, 92% ankietowanych zadeklarowało chęć ponownego przyjazdu do Szczecina.

Rysunek III-9. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe T10 i T12



Źródło: Opracowanie własne.

III.2.5. WYDATKOWANE KWOTY

Na rys. III-10 zaprezentowano odpowiedzi ankietowe na temat wydatków dziennych turystów odwiedzających Szczecin, w podziale na turystów polskich i zagranicznych. Kwota pieniędzy wydatkowana na atrakcję (pyt. T13) to z założenia wydatki poniesione wyłącznie na terenie imprezy i mające z nią bezpośredni związek. Kwoty zawarte w pytaniu T15 dotyczyły wydatków ogółem na pobyt w Szczecinie, a więc w kwotach wskazanych w tym pytaniu zawarte są wydatki na atrakcje opisane w pytaniu T13.

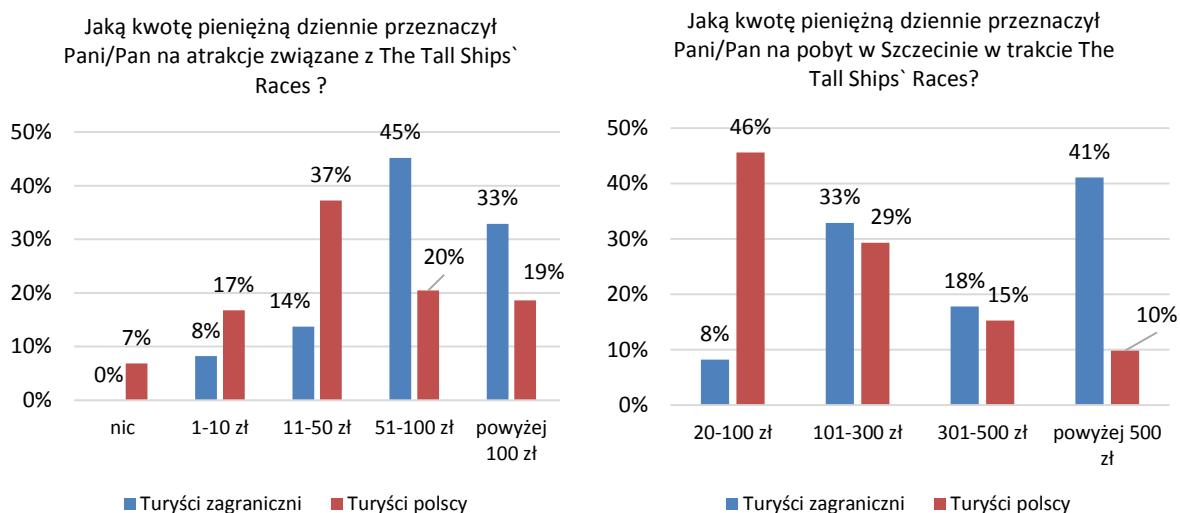
Odpowiedzi udzielane przez turystów zagranicznych lokowane były w wyższych kategoriach niż turystów Polskich, zarówno w ujęciu wydatków na atrakcje, jak i na pobyt ogółem. Na uwagę zasługuje wysoki udział najwyższej kategorii wydatków dziennych na atrakcję w obu badanych grupach. 33% turystów zagranicznych i 19% polskich wydatkowało na terenie imprezy więcej niż 100 zł dziennie. 78% przyjezdnych zagranicznych wydawało kwotę wyższą niż 51 zł.

Wysokie były również wydatki dzienne ogółem, na szczególną uwagę zwraca aż 41% udział odpowiedzi „powyżej 500 zł” wśród turystów zagranicznych (41%).

Dla porównania, w 2007 r. 54% turystów zagranicznych i około 52% turystów polskich wydatkowało więcej niż 50 zł. Turyści zagraniczni wydatkowali zatem większe kwoty (w ujęciu nominalnym) niż w 2007 r., natomiast turyści polscy nieznacznie mniejsze. Nawet przy uwzględnieniu wpływu inflacji, kwoty wydatkowane przez turystów zagranicznych podczas TTSR 2007 były istotnie niższe niż podczas regat w 2013 roku.

Biorąc pod uwagę kwoty wydatkowane na pobyt, również w tym zakresie zaobserwowano znaczącą różnicę. Spośród turystów ogółem w 2007 r., 39% wydatkowało podczas pobytu w Szczecinie więcej niż 100 zł, podczas gdy w 2013 roku odsetek ten wynosił 59%. W najwyższym przedziale, czyli powyżej 500 zł, w roku 2007 znalazło się jedynie 4% ankietowanych, a w 2013 roku 12%. Istotna różnica zaobserwowana została również w wynikach badania wśród turystów zagranicznych. W 2013 r. aż 41% z nich wydatkowało na pobyt w Szczecinie więcej niż 500 zł, co w porównaniu z rokiem 2007 (11%) stanowi znaczący nominalny wzrost. Powyższe może świadczyć o zwiększeniu skali napływu pieniądza do gospodarki względem poprzedniej edycji TTSR organizowanej w Szczecinie, która oszacowana została w podrozdziale V.2.1. Raportu.

Rysunek III-10. Struktura odpowiedzi na pytania T13 i T15



Źródło: Opracowanie własne.

III.2.6. PODSUMOWANIE ANKIET DLA SZCZECINIAN I TURYSTÓW

Analiza wyników ankiet przeprowadzonych wśród mieszkańców Szczecina oraz turystów nie pozostawia wątpliwości, że w oczach respondentów finał regat The Tall Ships` Races 2013 w każdym badanym aspekcie został odebrany pozytywnie. Zarówno mieszkańcy Szczecina, jak i turyści w zdecydowanej większości odpowiadali pozytywnie m.in. na pytania o wpływ organizacji Regat na promocję miasta i zasadność organizowania tego typu wydarzeń. Wysoko była także oceniana jakość organizacji Regat. Znacząca większość mieszkańców miasta wyrażała entuzjastyczne opinie na temat wpływu organizacji TTSR na postrzeganie wewnętrzne Szczecina, a także atrakcyjność inwestycyjną. Udział respondentów udzielających stanowczo negatywnych odpowiedzi wahał się w granicach 1-3% i były to przeważnie te same osoby, które oceniły negatywnie niemal wszystkie aspekty imprezy, o które były pytane.

Istotne obserwacje poczyniono na podstawie badań przeprowadzonych wśród turystów. 75% spośród gości z Polski przyjechało do Szczecina z innych województw niż zachodniopomorskie. Szczególne znaczenie mają w tym kontekście województwa sąsiadujące, które dominowały w strukturze przyjezdnych. Istnieje szansa, że pozytywny odbiór imprezy oraz samego miasta mogą wpłynąć na zwiększenie liczby turystów z tych właśnie regionów, tj. przede wszystkim woj. wielkopolskiego, pomorskiego i lubuskiego. Wielu polskich turystów z odległych regionów kraju miało okazję odwiedzić Szczecin po raz pierwszy, a wyrażane przez te osoby pozytywne opinie na temat miasta oraz samej imprezy niewątpliwie przełożą się na wizerunku Szczecina w Polsce.

Deklarowane kwoty wydatkowane przez turystów stanowią jedną z podstaw do późniejszych obliczeń co do możliwego poziomu środków pieniężnych, które napłynęły do gospodarki bezpośrednio w wyniku realizacji TTSR

2013. Istnieją podstawy, by stwierdzić, że środki te przewyższyły kwotę osiągniętą w 2007 r.¹⁰. Miały na to wpływ przede wszystkim dwa równoległe działające czynniki:

- większa liczba uczestników,
- większe deklarowane kwoty wydatkowane przez turystów zagranicznych i zbliżone kwoty wydatkowane przez turystów krajowych.

Około 28% turystów przy okazji TTSR 2013 odwiedziło Szczecin po raz pierwszy. Spośród wszystkich turystów około 76% spędziło w Szczecinie więcej niż jeden dzień, a aż 28% więcej niż 4 dni. Powyższe należy ocenić pozytywnie, zwłaszcza w kontekście dobrych opinii na temat Regat, deklarowanej chęci powrotu do Szczecina oraz stosunkowo wysokich kwot przeciętnych wydatków turystów podczas imprezy. Liczne były też grupy w których turyści odwiedzali miasto: ponad 60% turystów przyjechało w grupach min. 3 osobowych, co daje istotną informację o uniwersalnym charakterze imprezy, sugeruje, że znaczna część odwiedzających wybrała się do miasta w charakterze rodzinnego wyjazdu lub w grupie przyjaciół. Międzypokoleniowy charakter imprezy potwierdza także mieszana struktura wieku ankietowanych, których odpowiedzi na pytanie o wiek równomiernie rozłożyły się pomiędzy trzema środkowymi przedziałami¹¹.

W analizie badania ankietowego trudno jest doszukać się wyników, które mogłyby być uznane za niepokojące z perspektywy organizatorów Regat. Jedyne negatywne opinie przekazywane były ustnie przez ankietowanych i dotyczyły niedociągnięć organizacyjnych, które zostały zidentyfikowane poprzez pytanie „czy jest coś czego zdecydowanie brakuje Panu/Pani podczas regat w Szczecinie?”. Odpowiadając na kontynuację tego pytania, która miała charakter otwarty, turyści mieli okazję wyrazić ewentualne uwagi co do organizacji imprezy. Z okazji tej skorzystało 33% turystów i 36% mieszkańców miasta, którzy stwierdzili, że czegoś im zdecydowanie brakowało. Analiza tych odpowiedzi znajduje się w podrozdziale III.4. Raportu.

¹⁰ Por. podr V.2.1

¹¹ 18-24 lata: 23%; 25-30 lat: 22%; 31-40 lat: 24%.

III.3. WYNIKI I INTERPRETACJA BADANIA ANKIETOWEGO WŚRÓD PRZEDSIĘBIORCÓW

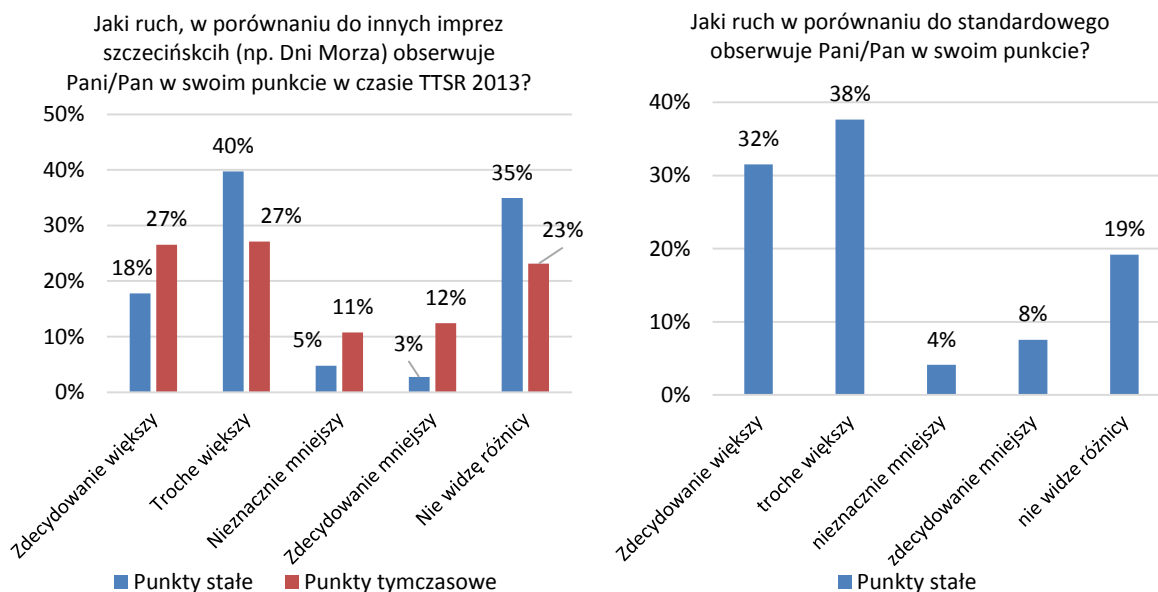
III.3.1. NATĘŻENIE RUCHU W PUNKTACH

Pytania o natężenie ruchu w danym punkcie (miejscu sprzedaży dóbr i usług) w porównaniu do ruchu standardowego oraz ruchu podczas innych imprez realizowanych w Szczecinie pozwoliło uzyskać informacje na temat subiektywnych ocen przedsiębiorców na temat wpływu organizacji Regat na biznes prowadzony w mieście.

Jedynie 8% przedstawicieli punktów stałych i 23% przedstawicieli punktów tymczasowych twierdziło, że ruch w ich punktach był mniejszy w porównaniu do innych imprez masowych organizowanych w Szczecinie. Jako zdecydowanie większy lub trochę większy ruch w swoim punkcie określiło 58% przedstawicieli punktów stałych i 54% przedstawicieli punktów tymczasowych.

Zidentyfikowano zwiększenie ruchu w porównaniu do standardowego obserwowanego w punktach stałych – aż 70% ankietowanych stwierdziło, że był większy lub trochę większy.¹²

Rysunek III-11. Odpowiedzi na pytania ankietowe PS1, PS2 i PT1



Źródło: Opracowanie własne.

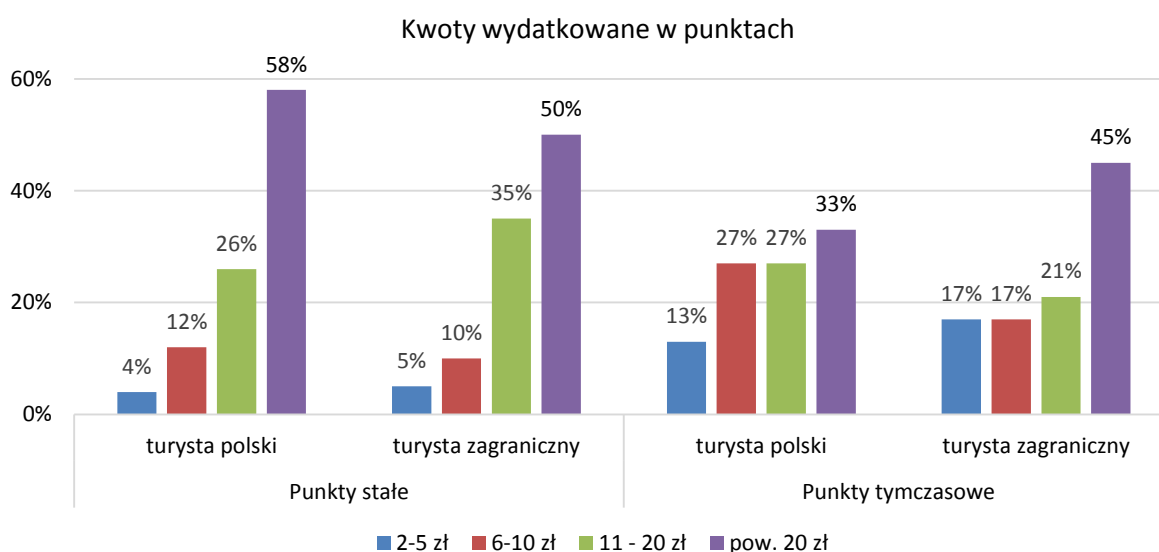
¹² Szerzej na temat natężenie ruchu w punktach stałych, w tym z uwzględnieniem lokalizacji punktu: Suplement, podrozdział IV.2.

III.3.2. KWOTY WYDATKOWANE PRZEZ KLIENTÓW W PUNKCIE

Przedstawiciele punktów stałych i tymczasowych poproszeni zostali o wskazanie średnich kwot, które wydatkują w ich punkcie konsument. Reprezentanci punktów stałych częściej wskazywali na odpowiedzi z wyższych przedziałów, co tłumaczone jest specyfiką prowadzonej przez nich działalności.¹³

W punktach tymczasowych obserwuje się wysoki poziom wydatków turystów, prawie połowa z nich została ulokowana w najwyższym przedziale średnich kwot wydatkowanych w punkcie. Biorąc pod uwagę wyłącznie turystów polskich, średnie kwoty wydatkowane w punktach tymczasowych mają stosunkowo wyrównany rozkład – środkowe przedziały wybrało 27% ankietowanych, przedział najwyższy – 33%.

Rysunek III-12. Odpowiedzi na pytania ankietowe PS6, PS7, PT2, PT3



Źródło: Opracowanie własne.

III.3.3. OCENA ORGANIZACJI REGAT I ICH WPŁYWU NA PROMOCJĘ MIASTA

Na pytanie o ocenę organizacji TTSR 2013 zauważalnie mniej pozytywne wyniki uzyskano w badaniu dla przedsiębiorców tymczasowych. Odpowiedzi negatywnych („raczej nie” i „zdecydowanie nie”) udzieliło łącznie 20% ankietowanych, spośród których:

- 74% ankietowanych na pytanie o ruch w punkcie w porównaniu z innymi imprezami szczecińskimi udzieliło odpowiedzi, że był „mniejszy” lub „zdecydowanie mniejszy”,
- 93% prowadziło działalność gastronomiczną,
- w 70% ankietowanym był właściciel, lub współwłaściciel punktu tymczasowego.

Powiązanie niskiego natężenia ruchu w punktach tymczasowych z negatywną oceną organizacji imprezy (wyrażaną ponadto przede wszystkim przez właścicieli punktów) może świadczyć o ich specyficznym podejściu

¹³ Por, Suplement, podr IV.2

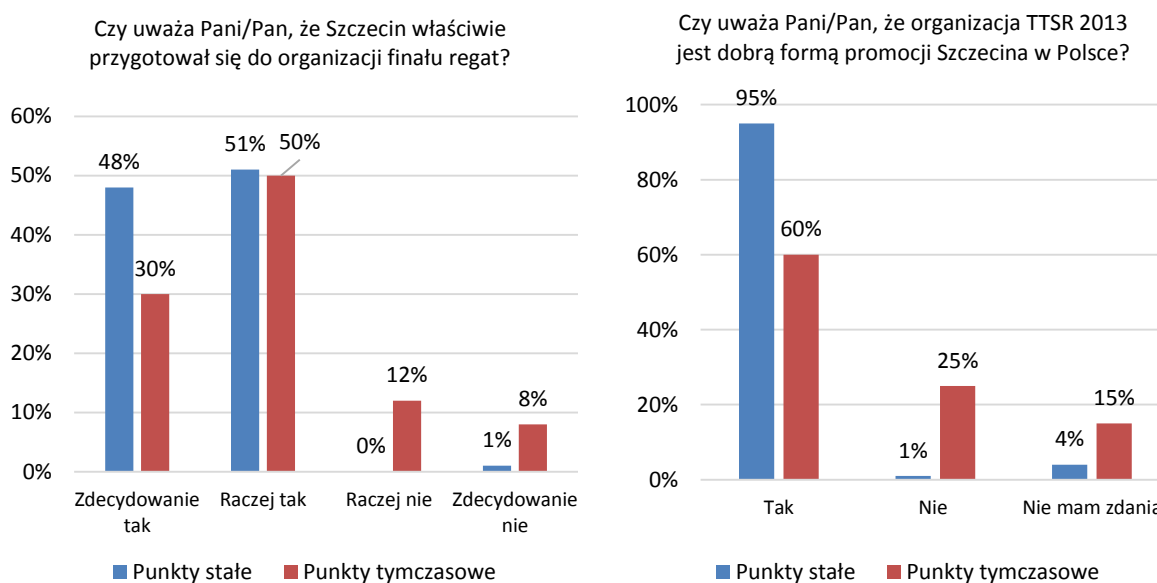
do oceny organizacji imprezy. Wydaje się, że negatywna ocena organizacji TTSR 2013 może częściowo wynikać z braku satysfakcji tych przedsiębiorców, których oczekiwania ekonomiczne nie zostały spełnione.

Dominacja punktów gastronomicznych w grupie respondentów negatywnie oceniających przygotowanie miasta do organizacji TTSR może mieć kilka przyczyn:

- niesatysfakcjonujące wyniki finansowe części przedsiębiorców tymczasowych niezadowolonych z organizacji TTSR, na które mogły wpłynąć: (1) zbyt wysokie ceny (spowodowane jednocześnie wysokimi oczekiwaniami przedsiębiorców i wysokimi cenami najmu ustalonymi przez organizatora Jarmarku pod Żaglami – Międzynarodowe Targi Szczecińskie Sp. z o.o.), (2) możliwe przesylenie terenu imprezy lokalami i punktami gastronomicznymi, (3) wyjątkowo wysokie temperatury w trakcie trwania Regat, które mogły obniżyć popyt na posiłki,
- specyfika działalności gastronomicznej, która wymaga określonej infrastruktury, z dostępem do której mogły wystąpić trudności. Działalność gastronomiczna wiąże się z koniecznością częstego zaopatrywania stoisk, najczęściej produktami spożywczymi, co mogło być szczególnie utrudnione w kontekście problemów z wjazdem na teren imprezy i innymi trudnościami komunikacyjnymi,
- wysoka elastyczność popytu na produkty gastronomiczne. W sytuacji, w której ceny na stoiskach gastronomicznych przekraczały tzw. skłonność do zapłaty (ang. *willingness to pay*), uczestnicy imprezy łatwo rezygnowali z tego rodzaju wydatków.

Przedstawiciele punktów tymczasowych niżej od przedstawiciele punktów stałych oceniali również oddziaływanie organizacji Regat na promocję Szczecina w Polsce. Odpowiedzi twierdzącej na pytanie PT6 udzieliło 60% ankietowanych, co stanowi najniższy wynik spośród wszystkich badanych grup respondentów.

Rysunek III-13. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe PS8, PS10, PT4, PT6



Źródło: Opracowanie własne.

Skłonność przedsiębiorców stałych do podnoszenia cen na czas Regat

Wbrew sygnałom pojawiającym się w mediach, a także doświadczeniom z wydarzeń masowych organizowanych w innych miastach, szczecińscy przedsiębiorcy generalnie nie podnosili cen na czas TTSR, co potwierdza wynik badania ankietowego, w którym jedynie 10% z nich odpowiedziało, że podniosło ceny na czas Regat.¹⁴

III.3.4. POSUMOWANIE BADANIA ANKIETOWEGO DLA PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH

Analiza badania wskazuje na różnice w postrzeganiu TTSR 2013 przez każdą z wyodrębnionych grup. W ujęciu aspektów organizacyjnych oraz wpływu imprezy na promocję miasta, przedstawiciele punktów stałych mieli podobne odczucia do ankietowanych uczestników imprezy (turystów i mieszkańców miasta), którzy prezentowali najbardziej entuzjastyczne podejście do samej idei Regat, oceny jakości organizacji, kwestii wpływu regat na potencjał wizerunkowy Szczecina. Ma to oczywiście związek z faktem, że różnego rodzaju niedogodności i niedociągnięcia organizacyjne związane z TTSR 2013 nie były przez te punkty odczuwane.

Odmienną perspektywę reprezentowali przedstawiciele punktów tymczasowych, wśród których znalazło się znacznie więcej ankietowanych negatywnie postrzegających wiele kwestii. Sygnalizowane na wcześniejszych etapach analizy przyczyny takiego stanu rzeczy można podsumować w następujący sposób:

- zwiększone ryzyko działalności punktów tymczasowych związane z następującymi czynnikami:
 - **zaopatrzenie** – trudności w dalszym zbyciu towarów, których nie udało się sprzedać podczas TTSR,
 - **struktura własnościowa, wielkość punktu** – punkty małe, bardzo często prowadzone przez właścicieli, słabe kapitałowo, co powoduje silne uzależnienie ich sytuacji ekonomicznej od utargu zrealizowanego podczas TTSR,
 - **cenotwórstwo** – zbyt mało czasu na korektę zawyżonych cen, renegocjację zamówień i cen materiałów, kosztów najmu, szeroko pojętą efektywność kosztową,
 - **niepewność** – nie da się z wyprzedzeniem precyzyjnie określić ani liczby uczestników imprezy ani popytu na oferowany produkt.
- duże uzależnienie od obiektywnych czynników zewnętrznych – których przykładem mogą być sygnalizowane podczas TTSR 2013 problemy organizacyjne lub trudne relacje z organizatorem. Ze względu na charakter wydarzenia, mało jest czasu na korektę tego rodzaju negatywnych zjawisk.

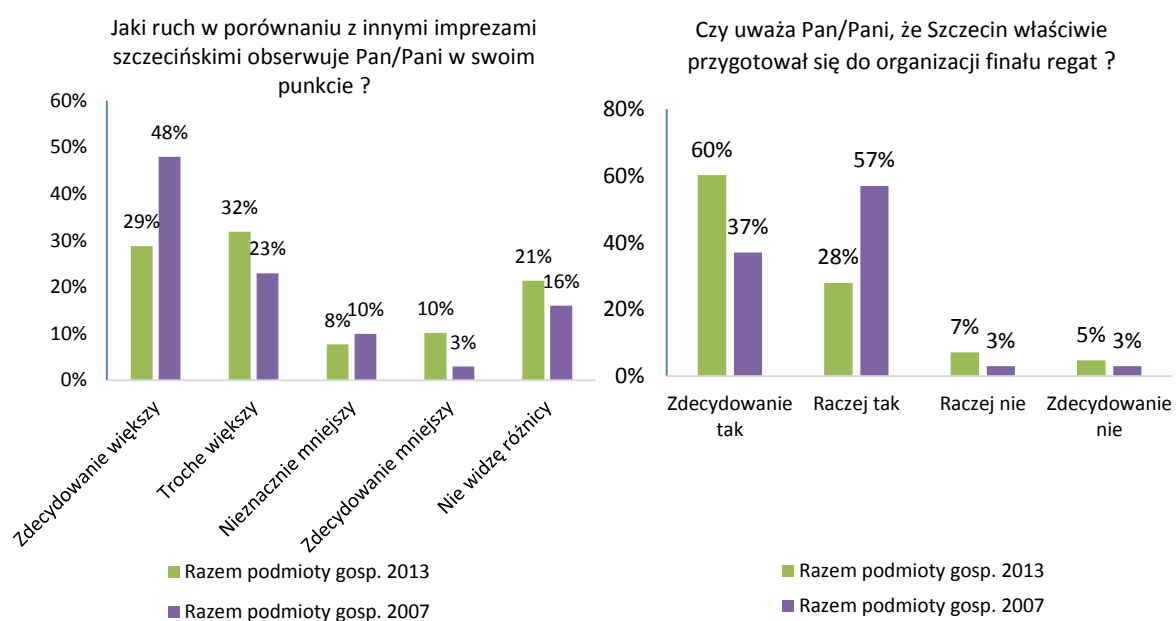
Podział badanej grupy na przedsiębiorstwa stałe i tymczasowe ograniczył porównywalność danych z tymi zgromadzonymi w 2007 r., w którym badanie prowadzone było w grupie przedsiębiorców ogółem. Wybrane dane zostały więc dodatkowo zagregowane, a zbiorcze odpowiedzi na wybrane pytania przedstawione poniżej [Rys.III-14].

¹⁴ Por. Suplement, rysunek IV-16.

Na pytanie o to, jaki ruch w porównaniu z innymi imprezami szczecińskimi obserwowany był w danym punkcie, 61% ankietowanych punktów odpowiedziało, że był on „trochę większy” lub „zdecydowanie większy”. Był to wynik nieznacznie gorszy niż ten uzyskany podczas badania przeprowadzonego w 2007 r., kiedy to analogicznych odpowiedzi udzieliło 71% ankietowanych. Konsekwentnie, podczas poprzedniego finału regat TTSR w Szczecinie odnotowano mniej odpowiedzi, według których ruch się zmniejszył.

Kolejny wykres obrazuje różnice w podejściu punktów tymczasowych i stałych do oceny aspektów organizacyjnych związanych z TTSR 2013. Przedstawiciele punktów stałych wyrażali lepszą opinię na ten temat, podczas gdy wśród punktów tymczasowych niższy był ogólny udział wypowiedzi pozytywnych, a w ich strukturze dodatkowo dominowała odpowiedź „raczej tak”.

Rysunek III-14. Zagregowane wyniki badania dla przedsiębiorców TTSR 2013 oraz wyniki TTSR 2007

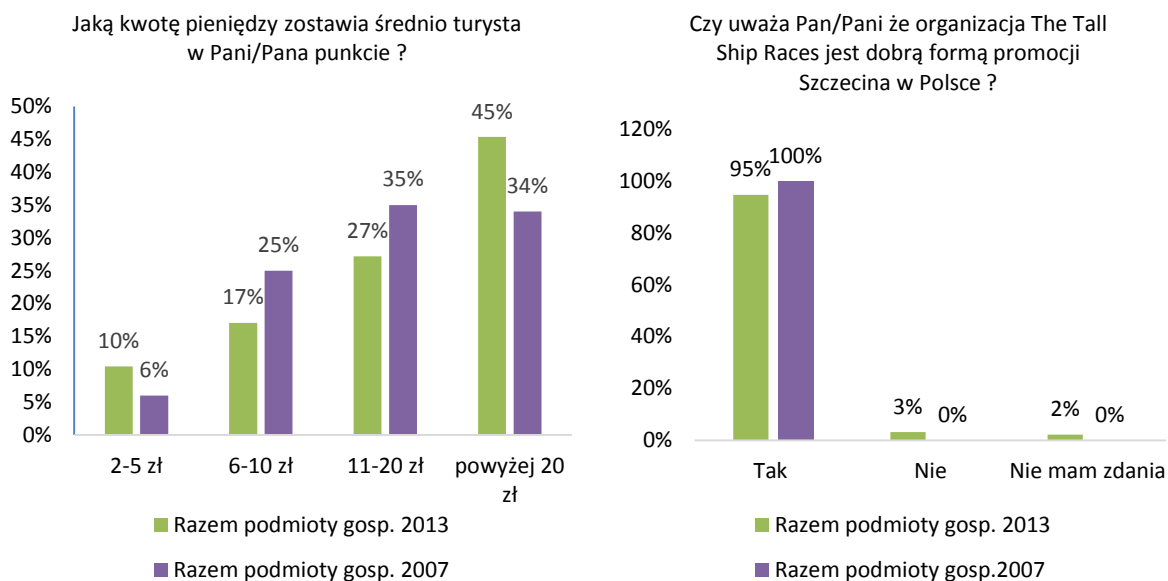


Źródło: Opracowanie własne.

Zagregowane wyniki badania przeprowadzonego w 2013 r. wskazują na nieznacznie wyższy poziom średniej kwoty wydatkowanej dziennie przez przeciętnego turystę niż w 2007 r., w którym najczęściej wybieraną odpowiedzią było „11-20 zł”, a najwyższy przedział wybrało 34% ankietowanych. Podczas TTSR 2013 aż 45% punktów gospodarczych zakwalifikowało swój średni jednostkowy przychód do najwyższego przedziału.

Odpowiedź na pytanie czy TTSR jest dobrą formą promocji Szczecina w Polsce była jednoznaczna w każdej grupie respondentów, bez względu na wybrane ujęcie prezentacji wyników. Punkty tymczasowe udzieliły najwięcej odpowiedzi negatywnych na ten temat, jednak ich 5% udział nie stanowi wartości wzbudzającej niepokój.

Rysunek III-15. Struktura odpowiedzi na pytania PT2, PS6, struktura danych zagregowanych dla punktów gospodarczych oraz wyniki badania przeprowadzonego w 2007 r.



Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki ankiet przeprowadzonych wśród punktów gospodarczych zlokalizowanych na terenie Szczecina były pozytywne. Drobne różnice obserwowane między odpowiedziami udzielanymi przez punkty tymczasowe i stałe nie miały charakteru krytycznego. Mniej pozytywne postrzeżenie TTSR przez badane punkty tymczasowe należy odbierać jako efekt zakłóceń organizacyjnych, które punkty te odczuły bezpośrednio oraz niezadowolenia części z nich ze zrealizowanego w trakcie Regat utargu.

III.4. ANALIZA PYTAŃ OTWARTYCH

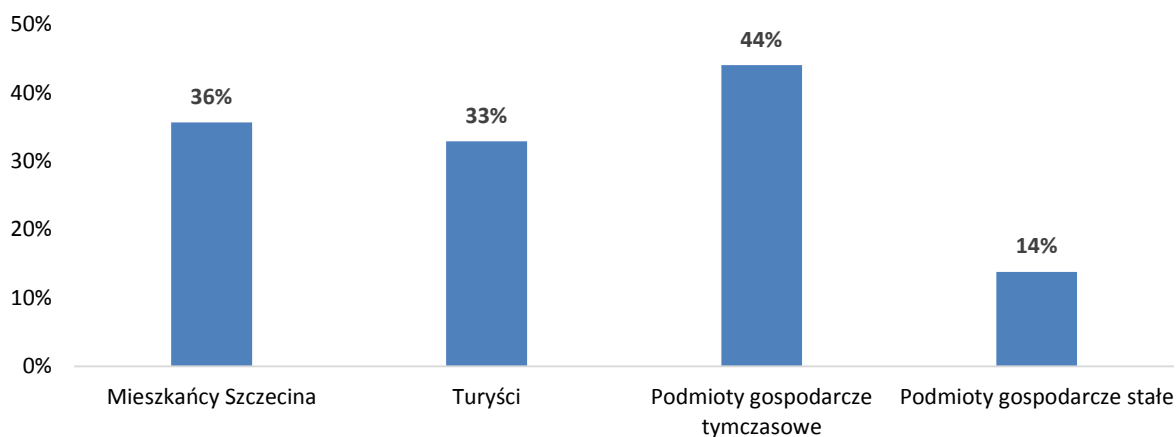
Prowadzone badania ankietowe uwzględniały możliwość odpowiedzi na przynajmniej jedno pytanie otwarte o charakterze jakościowym, w ramach którego respondenci byli proszeni o wskazanie konkretnych czynników wpływających na określoną odpowiedź, której udzielili. Poszczególne grupy respondentów otrzymały następujące pytania otwarte:

- *Czy jest coś, czego Pana/Pani zdaniem zdecydowanie brakuje podczas regat w Szczecinie?, jeżeli tak to czego – wszystkie grupy respondentów,*
- *[Jeżeli była Pani/Pan uczestnikiem poprzedniej edycji The Tall Ships` Races w Szczecinie w 2007 roku, to] proszę wskazać czynniki decydujące o tym, że poprzednia edycja była lepsza/gorsza – mieszkańcy Szczecina,*
- *Czy jest coś czego z punktu widzenia prowadzonej przez Pana/Panią działalności zdecydowanie brakuje podczas regat w Szczecinie? Jeżeli tak to czego – punkty gospodarcze tymczasowe.*

III.4.1. SŁABE STRONY TTSR 2013

Prośba o konkretne wskazanie braków i niedociągnięć TTSR 2013 kierowana była do wszystkich grup respondentów, a odpowiedzi dobrze korespondowały z wyrażanymi w innych pytaniach dominującymi opiniami każdej z nich. Twierdząco na to pytanie odpowiadała jednak mniejszość ankietowanych (dotyczy każdej z badanych grup).

Rysunek III-16. Udział odpowiedzi twierdzących na pytanie: *Czy jest coś, czego Pani/Pana zdaniem zdecydowanie brakuje podczas regat w Szczecinie?* w poszczególnych grupach respondentów



Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy Szczecina i Turyści

Do najczęściej powtarzających się odpowiedzi dotyczących braków i niedociągnięć organizacyjnych podczas imprezy należały:

- brak/zbyt mało miejsc siedzących,
- brak/zbyt mało miejsc parkingowych,
- brak/zbyt mało toalet, sanitariatu,
- brak/zbyt mało punktów z wodą,
- brak/zbyt mało policji i ochrony,
- zbyt wysokie ceny dóbr na terenie imprezy,
- zbyt mało punktów informacyjnych.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że jakiegokolwiek braki podczas TTSR 2013 zidentyfikowane zostały przez mniejszość ankietowanych, bo jedynie 36% mieszkańców miasta i 33% turystów. Spośród tych, którzy wskazali konkretne

niedociągnięcia, trudno jest zidentyfikować problem krytyczny, żaden z nich nie miał udziału w łącznej liczbie odpowiedzi wyższego niż 10%¹⁵.

Przyglądając się najczęściej wskazywanym przez respondentów problemom należy stwierdzić, że odpowiedzialnością za część z nich trudno obarczyć bezpośrednio organizatorów imprezy. Zagęszczenie ludności na niewielkim obszarze, charakterystyczne dla tego rodzaju imprez masowych, w dużym stopniu utrudniało ustawienie większej ilości suprastruktury drobnej, takiej jak miejsc siedzących czy też urządzeń sanitarnych. Miało to uzasadnienie we względach bezpieczeństwa oraz komfortu poruszania się po terenie imprezy.

Kwestia niedoboru miejsc parkingowych poruszana była już przy okazji poprzedniej edycji TTSR 2007, kiedy również pojawiły się tego rodzaju uwagi. W roku 2013 organizator próbował rozwiązać ten problem poprzez ulokowanie parkingów na obrzeżach miasta i zastosowanie systemu „*park and ride*”¹⁶, a także zwiększenie natężenia kursów komunikacji miejskiej. Wydaje się naturalne, że przy frekwencji na poziomie 400 tys. osób jednocześnie¹⁷, miejsc parkingowych wokół terenu imprezy brakuje i aby się na nią dostać, powinno się skorzystać z komunikacji miejskiej.

Pośród najczęściej pojawiających się uwag pojawił się problem braku dostępu do wody pitnej w trakcie imprezy. Niewątpliwie wpływ na to miały niezwykle wysokie temperatury w trakcie trwania TRSR, które przekroczyły oczekiwania zarówno uczestników, jak i organizatora. Wydaje się, że przy okazji następnej imprezy tego typu, dla komfortu i bezpieczeństwa uczestników powinny być zapewnione punkty z wodą na wypadek wystąpienia wysokich temperatur.

Uwaga odnośnie niewystarczającej liczby policjantów i ochroniarzy stanowi jeden z elementów, które pojawiały się przede wszystkim w badaniu wśród punktów gospodarczych, a w mniejszym stopniu wśród ankietowanych turystów i mieszkańców Szczecina. Kwestia zapewnienia bezpieczeństwa na imprezach masowych stanowi jedno z głównych wyzwań organizacyjnych, u którego podstaw leży przede wszystkim problem z niedoborem zasobów ludzkich niezbędnych do zabezpieczenia dużego obszaru, na którym przebiega impreza. W przypadku imprez tak dużych jak TTSR konieczne jest wspomaganie się służbami ochronnymi z innych miast, co również miało miejsce w tym przypadku.¹⁸

Problem zbyt wysokich cen towarów i usług podczas TTSR 2013, na który uwagę zwróciła część respondentów ma charakter wielopłaszczyznowy. Jest to zjawisko charakterystyczne dla tego typu wydarzeń i wynika z wystąpienia dużego skoku popytu, wywołanego napływem ludności na dany obszar, a także relatywnie

¹⁵ Najczęściej udzielana odpowiedź, jaką był „brak miejsc siedzących” miała ok. 9% udziału w strukturze odpowiedzi twierdzących ogółem w grupie turystów i mieszkańców Szczecina

¹⁶ Formuła „Park and ride” polega na rozlokowaniu parkingów dla dużej liczby pojazdów na terenach obrzeżnych miasta, z których poprowadzona jest komunikacja miejska bezpośrednio na teren imprezy.

¹⁷ Źródłem informacji na temat frekwencji ogółem oraz frekwencji w jednym momencie są szacunki Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, por.: Załącznik nr 3 do Raportu.

¹⁸ Rzecznik prasowy KWP informował o 250 dodatkowych policjantach z innych miast;

<http://www.mmszczecin.pl/454810/2013/7/25/kilkuset-policjantow-z-innych-miast-przyjedzie-na-final-the-tall-ships-races?category=news> ; <http://radioszczecin.pl/index.php?idp=229&idx=2&szukaj=&idpi=1&idxi=102011>.

krótkiego czasu trwania imprezy i idącą za tym chęcią szybkiego osiągnięcia jak największych zysków przez lokalnych przedsiębiorców. Wydarzenia masowe przedstawiane są zazwyczaj przez miasta organizatorskie jako duża szansa rozwojowa dla regionu, przejawiająca się głównie poprzez napływ środków pieniężnych wywołany pojawieniem się turystów na danym obszarze. Podejście do działalności handlowo-usługowej prowadzonej w trakcie imprez masowych przejawia się nie tylko w działaniach samych handlowców, ale także najemców powierzchni, również chcących maksymalizować zyski.

Należy mieć na uwadze fakt, że ceny dóbr i usług dyktowane były w oparciu o przewidywania co do liczby uczestników oraz ich decyzji konsumpcyjnych. W sytuacji, w której rzeczywisty popyt był mniejszy od oczekiwań, korekty cen były utrudnione, ze względu na zbyt krótki czas trwania imprezy. Niemożliwe było renegocjowanie umów z dostawcami i cen dzierżawy powierzchni.

Należy wziąć również pod uwagę scenariusz, w którym wysokie ceny dóbr i usług znajdowały uzasadnienie w wysokim popycie na nie przy danym poziomie cen i braku motywacji handlowców do ich obniżania.

Czy jest coś czego z punktu widzenia prowadzonej przez Pana/Panią działalności zdecydowanie brakuje podczas regat w Szczecinie?

Odpowiedź na pytanie czy jest coś, czego zdecydowanie brakuje podczas TTSR 2013, była dla podmiotów gospodarczych tymczasowych okazją do wypowiedzenia się konkretnie na temat utrudnień i problemów na które napotkały. Główne obszary co do których pojawiały się zastrzeżenia to: (1) zła współpraca z organizatorem i problemy organizacyjne, (2) niższa niż oczekiwano frekwencja podczas Regat, (3) wysokie ceny najmu powierzchni. Wszystkie wymienione elementy składały się na niepełną satysfakcję niektórych z przedsiębiorców z efektów finansowych uczestnictwa w TTSR 2013. Do najczęściej wymienianych czynników szczegółowych, wpływających na złą ocenę współpracy z organizatorem należały:

- problemy z sanitariatem dla pracowników na terenie TTSR. Zwracano uwagę przede wszystkim na brak wody bieżącej na stoiskach, brak wydzielonych toalet i pryszniców dla pracowników,
- brak bieżącego kontaktu z organizatorem,
- niewystarczająca ochrona stoisk. Część respondentów zwracała uwagę na problem z kradzieżami, trudność w zapanowaniu nad tłumem w godzinach wieczornych,
- brak tematycznej organizacji stoisk,
- brak wolnej przestrzeni i dostępu do stoisk.

Wskazane powyżej problemy organizacyjne w części stanowią kwestie obiektywne, a inne mogły być z kolei efektem incydentalnych zdarzeń, których przy tak dużej skali wydarzenia trudno jest uniknąć. Do pierwszej grupy zaliczyć należy problemy z kontaktem z organizatorem, brak tematycznej organizacji stoisk, problemy z sanitariatem. Kwestie ochrony i braku wolnej przestrzeni to problemy charakterystyczne dla imprez masowych o takiej skali, a marginalny udział ankietowanych, zgłaszających tego typu problemy wskazuje, że nie miały one charakteru krytycznego.

Sygnalizowany przez niektórych ankietowanych problem z niską frekwencją podczas Regat wydaje się zaskakujący, biorąc pod uwagę informacje o liczbie odwiedzających teren TTSR 2013, zgodnie z którymi odwiedziło go łącznie w czasie trwania aż 2,25 mln. osób. Możliwe jest jednak, że główny strumień uczestników pomijał niektóre obszary, co mogło powodować pewne wykluczenie stoisk na tych obszarach zlokalizowanych.

Wysokie ceny najmu są jedną z przyczyn wysokich cen detalicznych, lecz nie jedyną. Impuls popytowy jako czynnik powodujący wzrost cen został dodatkowo pogłębiony ogromnymi oczekiwaniami strony podaźowej co do potencjalnej liczby uczestników imprezy oraz oczekiwanego poziomu konsumpcji. Niezadowolenie części przedsiębiorców ze zbyt wysokich cen najmu powierzchni może oznaczać, że oczekiwania te częściowo nie zostały spełnione. Przedsiębiorcy godzili się na wysokie koszty najmu powierzchni licząc na możliwość przerzucenia tych kosztów na nabywcę ostatecznego i zachowanie wcześniej założonych poziomów marż, co niestety nie zawsze było możliwe. Organizator z kolei, napotykając na wysoki popyt na dzierżawę powierzchni handlowej, dyktował wyższe ceny, mając świadomość że całe ryzyko gospodarcze przenoszone jest na podmioty prowadzące stoiska. Analizując kwestie cen na terenie TTSR, zarówno dóbr konsumpcyjnych jak i powierzchni handlowej, nie należy także pomijać wpływu oczekiwań co do udziału turysty zagranicznego w imprezie i założenia o jego większej sile nabywczej. Część respondentów, nie kryjąc niezadowolenia ze zrealizowanych utargów, informowała o mniejszej od oczekiwań liczby klientów zagranicznych.

III.4.2. PORÓWNANIE FINAŁU TTSR 2007 I 2013

Prośba o wskazanie czynników decydujących o tym, która z edycji TTSR odbywających się w Szczecinie była lepsza pod względem organizacyjnym, uwzględniona została tylko w ankietach dla szczecinian i miała na celu porównanie dwóch edycji, ustalenie opinii uczestników na temat kierunku ewentualnych zmian oraz określenie na ile szczecinianie są związani z ideą organizacji The Tall Ships` Races w Szczecinie. Większość ankietowanych wskazywało czynniki świadczące o tym, że poprzednia edycja była gorsza, podkreślając w ten sposób progres jaki nastąpił pomiędzy dwiema edycjami organizowanymi w Szczecinie. Do głównych elementów, które decydowały o lepszym odbiorze TTSR 2013 należały przede wszystkim większy rozmach samej imprezy oraz zmiany, jakie dokonały się w przestrzeni miejskiej. Były to dwa najczęściej wskazywane czynniki, wokół których oscylowała większość wypowiedzi ankietowanych, w których najczęściej zwracano uwagę na:

- zrealizowane inwestycje prowadzące do zwiększenia atrakcyjności miasta, przede wszystkim Filharmonia Szczecińska, Bulwary nad Odrą, odrestaurowane fontanny,
- lepiej zagospodarowany teren imprezy – ulokowanie wydarzeń na większej powierzchni,
- większa liczba dodatkowych atrakcji – zwracano uwagę na większe urozmaicenie programu w porównaniu do poprzedniej edycji,
- większe oddziaływanie promocyjne, większy rozgłos imprezy w Polsce,
- mniej niedociągnięć organizacyjnych niż w 2007 roku,
- więcej jednostek pływających,
- bardziej atrakcyjny pokaz sztucznych ogni,
- lepsze rozwiązania komunikacyjne,
- lepsza ogólna atmosfera imprezy.

Wśród respondentów, którzy twierdzili, że edycja z 2007 roku była lepsza pod względem organizacyjnym, najczęściej pojawiającym się argumentem były niższe ceny, mniej trudności komunikacyjnych, a także lepsza oprawa muzyczna w trakcie imprezy.

III.5. PODSUMOWANIE WYNIKÓW BADAŃ ANKIETOWYCH

Możliwość precyzyjnego określenia wpływu realizacji *The Tall Ships` Races 2013* na gospodarkę miasta na podstawie przeprowadzonego badania ankietowego jest ograniczona, jednak jego wyniki umożliwiają poczynienie pewnych wniosków kierunkowych. Ponadto, pytania ankietowe pozwalają zorientować się w opinii poszczególnych grup uczestników imprezy na temat różnych jej aspektów: organizacyjnych, wpływu na rozwój miasta, oddziaływania na jego mieszkańców, a także siły promocyjnej wydarzenia.

Wyniki badania jednoznacznie wskazały na generalnie pozytywny oddźwięk TTSR, a więc na tyle na ile uzyskana wielkość próby pozwala, można stwierdzić, że pod każdym względem impreza spełniła pokładane w niej oczekiwania. W każdej z badanych grup ankietowanych wyniki wskazywały na zadowolenie ankietowanych zarówno z aspektów organizacyjnych, wpływu TTSR na rozwój miasta, jego siły promocyjnej i ogólnej zasadności organizowania tego typu wydarzeń. W porównaniu do roku 2007, w którym badanie potwierdziło podobnie pozytywny odbiór, struktura odpowiedzi na większość pytań była albo zbliżona, albo wskazywała na jeszcze większe zadowolenie i aprobatę uczestników imprezy w 2013 roku.

Szczególnej wartość informacyjną miała analiza pytań otwartych, które znalazły się w ankietach kierowanych do każdej z grup ankietowanych. Potwierdziła ona ogólnie dobry wydźwięk ankiet zamkniętych, co przejawiało się w mniejszościowym udziale ankietowanych wyrażających chęć wskazywania jakichkolwiek braków imprezy. Pośród tych, którzy zdecydowali się wskazać konkretne niedociągnięcia, trudno jest wyodrębnić jeden, krytyczny problem. Żadna ze wskazywanych kwestii nie miała udziału wyższego niż 10 % wszystkich odpowiedzi otwartych, a najczęściej powtarzające się nie stanowiły raczej kluczowych obszarów organizacji imprezy.

Analiza odpowiedzi na pytania otwarte w połączeniu z wiedzą na temat przybliżonej liczby uczestników TTSR 2013 może stanowić podstawę do wyliczenia wielkości strumienia pieniężnego, który zasilił gospodarkę Szczecina i regionu dzięki organizacji Regat, co dokonane zostało w części V Raportu.

Mimo ogólnie pozytywnego odbioru imprezy w każdym z badanych aspektów, w jednej z grup był on zauważalnie mniej jednoznaczny. Dotyczy to przedsiębiorców tymczasowych, którzy przejawiali najmniej entuzjazmu spośród wszystkich uczestników imprezy. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy wydają się być pewne utrudnienia organizacyjne, na które napotkała część z nich, a także niesatysfakcjonujące wyniki finansowe, rzutujące na ogólny obraz wydarzenia w oczach przedstawicieli tych podmiotów. Przejawiało się to zarówno w odpowiedziach: (1) zamkniętych, których struktura w większości przypadków charakteryzowała się wyższym udziałem odpowiedzi „średnich” lub też umiarkowanie pozytywnych, (2) otwartych, których przedstawiciele punktów tymczasowych chętniej udzielali i wskazywali różnego rodzaju niedociągnięcia organizacyjne.

Analiza niektórych pytań ankietowych stanowić będzie podstawę do wyliczeń, jednak nie ulega wątpliwości, że wymagać będzie wzmocnienia analizą szeregu innych źródeł wtórnych i pierwotnych, tak by w konsekwencji móc określić przybliżony efekt finansowy organizacji tak dużego wydarzenia, jakim było The Tall Ships` Races 2013.

IV. METODYKA ANALIZY WPŁYWU IMPREZ MASOWYCH NA GOSPODARKĘ

IV.1. WPROWADZENIE

W niniejszym rozdziale omówiono specyfikę oceny efektywności przedsięwzięć niekomercyjnych (podrozdział IV.2.) oraz przedstawiono klasyfikację i charakterystykę korzyści z organizacji The Tall Ships` Races 2013 dla gospodarki Szczecina (podrozdział IV.3.).

IV.2. SPECYFIKA OCENY EFEKTYWNOŚCI PRZEDSIĘWZIĘĆ NIEKOMERCYJNYCH

Analiza wpływu imprez masowych na gospodarkę danego miasta lub regionu jest zagadnieniem złożonym i obciążonym pewnym subiektywizmem ze względu na trudność precyzyjnego pomiaru efektów gospodarczych. Co do zasady wpływ ten powinien być rozpatrywany jako relacja korzyści do kosztów realizacji danego przedsięwzięcia.

Często przeprowadzenie imprezy masowej wymaga budowy infrastruktury, której wartość może być wielokrotnie wyższa niż liczone wprost wpływy z biletów, reklam czy też praw do przekazów medialnych. Mimo tego miasta i regiony silnie rywalizują o prawo do organizacji dużych wydarzeń sportowych i kulturalnych. Potencjalni organizatorzy oczekują zatem, że ogół korzyści z danej imprezy przekroczy nakłady niezbędne do jej realizacji. Jest to możliwe, ponieważ korzyści te mogą znacznie wykraczać poza bezpośrednie strumienie pieniężne zasilające lokalną gospodarkę w trakcie przebiegu danego wydarzenia.

Badając wpływ organizacji imprez masowych na gospodarkę, niezbędne jest wyjście poza perspektywę *stricte* finansową (w rozumieniu bezpośrednich przepływów pieniężnych dla danego podmiotu lub ich grupy) i uwzględnienie szeregu czynników stojących na pograniczu ekonomii, marketingu, kultury i polityki (z których każdy ostatecznie wpływa również na gospodarkę). Najważniejszym z tych czynników i równocześnie najtrudniejszym do kwantyfikacji, jest szeroko pojęte oddziaływanie promocyjno – wizerunkowe, przejawiające się m.in. we wzroście atrakcyjności turystycznej, inwestycyjnej lub kulturalnej danego obszaru, co z kolei daje impuls do rozwoju gospodarczego.

Większość korzyści wizerunkowych oddziałuje w pewien sposób na gospodarkę. Jest także grupa korzyści związanych z procesem budowania marki danego miejsca o mniej bezpośrednim charakterze. Składają się na nie efekty (również gospodarcze) poprawy wizerunku miasta w skali krajowej i międzynarodowej, z których znaczna część oparta jest na zasadzie skojarzeń. Miasto dobrze kojarzące się lub generalnie istniejące w świadomości nierezydentów, częściej realizuje korzyści wynikające m.in z następujących aspektów:

- wzrost zainteresowania inwestorów miastem – miasta o dobrym wizerunku częściej są wybierane przez inwestorów z racji samego funkcjonowania w ich świadomości. W tym kontekście, dobra opinia o danym miejscu często staje się kryterium niezwiązanym z merytorycznymi przesłankami lokowania inwestycji (tzw. wartość postrzegana),

- wzrost zainteresowania innych grup docelowych, które z punktu widzenia rozwoju miasta są atrakcyjne. Może to dotyczyć osób mogących stać się rezydentami miasta, np. kandydatów na studia, artystów, sportowców itd.
- korzyści polityczne: miastom o dobrym wizerunku łatwiej zjednać sobie decydentów na poziomie centralnym. Dobrze kojarzące się miasto ma ułatwioną działalność lobbystyczną.

W związku z powyższym, analizie powinno poddać się:

- korzyści bezpośrednie – w rozumieniu *stricte* finansowym – napływ dodatkowego pieniądza do gospodarki lokalnej,
- korzyści pośrednie, występujące w dłuższym okresie, w tym:
 - związane ze wzrostem wartości produktu turystycznego – tzw. *efekt barceloński*,
 - związane z poprawą wizerunku i wzrostem atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru,
 - związane z tzw. efektem mnożnikowym wywołanym przez zwiększoną konsumpcję,
 - inne potencjalne korzyści.

IV.2.1. METODY OCENY EFEKTYWNOŚCI PRZEDSIĘWZIĘĆ NIEKOMERCYJNYCH

Do metod oceny wpływu różnego rodzaju przedsięwzięć (w tym również imprez masowych) na gospodarkę należą m.in. metoda *Cost – Benefit Analysis* (analiza korzyści i kosztów ich uzyskania) i opierająca się na podobnym podejściu metoda ENPV (ang. *Economic Net Present Value* – Ekonomiczna Wartość Bieżąca Netto). Obie te metody wywodzą się z dziedziny nauk ekonomicznych zajmującej się oceną efektywności inwestycji o charakterze komercyjnym, umożliwiają również badanie przedsięwzięć realizowanych przez podmioty sektora publicznego, których celem nie jest osiągnięcie bezpośrednich korzyści finansowych, lecz np. wzrost potencjału gospodarczego lub społecznego na danym obszarze.

Metoda *Cost – Benefit Analysis* polega na zestawieniu ze sobą korzyści z realizacji danego przedsięwzięcia oraz kosztów (nakładów) poniesionych na jego przeprowadzenie. W przypadku tej metody z reguły rozpatruje się korzyści *stricte* finansowe, chociaż ich osiąganie może być rozłożone w czasie. Oczywiście pozytywnie ocenia się te przedsięwzięcia, przy których wartość korzyści przekracza wartość kosztów.

Metoda ENPV również polega na porównywaniu strumieni korzyści i kosztów (nakładów), jednak w tym przypadku uwzględnia się szeroki zakres korzyści i kosztów pośrednich, z których część może mieć wymiar niefinansowy¹⁹. Metoda ta uwzględnia ponadto zmianę wartości pieniądza w czasie poprzez mechanizm dyskontowania przepływów pieniężnych następujących w różnych okresach czasu, uzyskując w ten sposób ich wartość na jeden konkretny moment²⁰. Istota dyskontowania polega na przypisaniu tym niższej wartości bieżącej

¹⁹ W ramach metody ENPV korzyściom niefinansowym, np. społecznym, przypisuje się wartość pieniężną – przykładowo wartość oszczędności czasu ludności dzięki budowie nowej drogi może być wyrażona jako iloraz odsetka przeciętnego wynagrodzenia (odpowiadającego wartości godziny czasu pracy lub czasu wolnego) i liczby osób, których korzyści te będą dotyczyły. Przykładem kosztu pośredniego może być wzrost zanieczyszczenia powietrza w wyniku realizacji określonej inwestycji.

²⁰ Dyskontowanie polega na przemnożeniu danego przepływu przez czynnik dyskontowy w postaci odwrotności wyrażenia $(1+r)^n$, gdzie: r – stopa dyskontowa; n – numer okresu.

danemu przepływowi pieniężnemu, im jest on odleglejszy, według zasady, że ta sama kwota dziś jest warta więcej niż za rok.

Dynamika spadku wartości pieniądza w czasie zależy od wysokości przyjętej do obliczeń stopy dyskontowej. W przypadku oceny efektywności inwestycji komercyjnych najczęściej wykorzystuje się w tym celu tzw. średnioważony koszt kapitału, który odzwierciedla m.in. strukturę finansowania, koszt finansowania zewnętrznego oraz poziom ryzyka związanego z działalnością w danej branży. W przypadku oceny przedsięwzięć niekomercyjnych z reguły występują jednak korzyści i koszty pośrednie, zatem stopa dyskontowa powinna odzwierciedlać wartość pieniądza w czasie dla szerokiego grona interesariuszy. W takiej sytuacji często stosuje się tzw. „społeczną stopę dyskontową”.

IV.2.2. SPOŁECZNA STOPA DYSKONTOWA (SOCIAL DISCOUNT RATE)

Wartość pieniądza w czasie jest zmienna m.in. z uwagi na inflację, koszt alternatywny alokacji kapitału oraz ryzyko niezrealizowania określonej wartości przepływów pieniężnych w przyszłości – np. 1 000 PLN otrzymane dzisiaj jest warte więcej niż 1 000 PLN otrzymane za rok i racjonalny inwestor nie uzna tych przepływów za równoważne.

Jak wspomniano wcześniej, aby uwzględnić zmienną wartość pieniądza w czasie, w ocenie efektywności inwestycji niekomercyjnych, możliwe jest zdyskontowanie prognozowanych przepływów pieniężnych w poszczególnych latach funkcjonowania przedsięwzięcia za pomocą społecznej stopy dyskontowej – *Social Discount Rate* (SDR). Wartość tej stopy powinna brać pod uwagę m.in. specyfikę finansowania inwestycji przez podmioty publiczne²¹ oraz społeczny koszt alternatywny opcji realnych²².

W niniejszym Raporcie zastosowano społeczną stopę dyskontową na poziomie określonym przez Komisję Europejską dla procedur dystrybucji środków unijnych w perspektywie finansowej 2007 – 2013. W raporcie *Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects* z 2008 r. Komisja Europejska rekomendowała dla Polski SDR na poziomie 5,5%.²³

²¹ Które z reguły cechują się m.in. znacznie większą możliwością zadłużania i kształtowania struktury wpływów i wydatków niż podmioty prywatne, a zatem znacznie niższym ryzykiem niewypłacalności

²² Nie poniesienie danych wydatków teraz może zapewnić wolne środki na inwestycje w przyszłości, które mogą przynieść większe korzyści z uwagi na zmianę uwarunkowań społeczno - gospodarczych – np. zapewnienie bezprzewodowego dostępu do Internetu w danym mieście dzisiaj może cechować się wysokim kosztem alternatywnym, jeżeli istnieje istotne prawdopodobieństwo, że za kilka lat będzie możliwe wykorzystanie innej technologii, przynoszącej wyższe korzyści).

²³ *Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects. Structural Funds, Cohesion Fund and Instrument for Pre-Accession*, European Commission Directorate General Regional Policy, lipiec 2008, s. 208.

IV.3. IDENTYFIKACJA KORZYŚCI Z ORGANIZACJI REGAT

IV.3.1. KLASYFIKACJA KORZYŚCI

Jako cel niniejszego Raportu zdefiniowano ocenę wpływu organizacji The Tall Ships` Races 2013 na finanse Gminy Miasto Szczecin i podmiotów powiązanych oraz odrębnie na szeroko rozumianą gospodarkę miasta. W związku z powyższym, poszczególne rodzaje korzyści rozpatrywano według podziału podmiotowego.

Podmiotem organizującym TTSR 2013 była Gmina Miasto Szczecin, która zrealizowała Regaty w ramach swoich zadań statutowych. Do celów miasta Szczecin należy m.in. „*tworzenie warunków do racjonalnego i harmonijnego rozwoju Miasta*”²⁴, a w sytuacji, w której odbywa się to poprzez organizację imprez masowych, stanowi korzyść dla ogółu gospodarki danego obszaru. Wpływ do budżetu miasta spowodowany z jednej strony przychodami bezpośrednio związanymi z TTSR, a z drugiej każdy wpływ środków finansowych związany ze wzmożoną aktywnością gospodarczą podmiotów gospodarczych oraz osób fizycznych stanowi korzyść dla Gminy Miasto Szczecin, czyli jest korzyścią w ujęciu instytucjonalnym.

Gmina Miasto Szczecin realizuje znaczną część swoich zadań statutowych za pośrednictwem bezpośrednio z nią powiązanych jednostek i zakładów budżetowych oraz podmiotów gospodarczych, dlatego korzyści w ujęciu instytucjonalnym w niniejszym Raporcie rozpatruje się jako łączne korzyści netto dla Gminy Miasto Szczecin i podmiotów z nią powiązanych (po wyeliminowaniu przepływów między tymi podmiotami).

Inne sposoby podziału korzyści z organizacji Regat wykorzystane w Raporcie to:

- korzyści bezpośrednie i pośrednie,
- korzyści łatwo i trudno mierzalne,
- korzyści krótko, średnio i długoterminowe.

Podział korzyści na bezpośrednie i pośrednie ma związek z czynnikami, które stanowią bezpośredni efekt realizacji imprezy oraz takimi, które pojawiają się dzięki wystąpieniu określonego procesu, który organizacja TTSR zapoczątkowała lub wzmocniła. Ten drugi, pośredni efekt, ma związek przede wszystkim z procesem „krążenia” pieniądza w gospodarce, którego strumień zwiększany jest dzięki sprzężeniom zwrotnym (tzw. efekt mnożnikowy – patrz: podrozdział IV.2.).

Z podziałem na korzyści bezpośrednie i pośrednie ściśle związany jest kolejny sposób podziału – na korzyści łatwo i trudno mierzalne. Podobnie jak większość przedsięwzięć gospodarczych, realizacja imprezy masowej powoduje wystąpienie przepływów pieniężnych. Część z nich powstaje w wyniku zajścia zdarzeń gospodarczych związanych bezpośrednio z imprezą, a część stanowić będzie element przyszłych przepływów, będących efektem pośrednim, przede wszystkim o charakterze wizerunkowym.

²⁴ Paragraf 8 pkt. 1 Statutu Miasta Szczecin, stanowiącego Załącznik do Uchwały Nr XXX/598/04 Rady Miasta Szczecina z dnia 14 grudnia 2004r.

Podział na korzyści krótko, średnio i długoterminowe ma związek z rozłożeniem w czasie efektów organizacji imprezy. Mowa tu przede wszystkim o kwestiach wizerunkowych, które wpływają na atrakcyjność turystyczną miasta nawet w perspektywie kilkunastu lat po realizacji wydarzenia. Należy jednocześnie mieć na uwadze fakt, że poprawa wizerunku nie stanowi korzyści samej w sobie, a jest nią dopiero to co owa poprawa za sobą niesie, czyli zwiększenie liczby turystów odwiedzających Szczecin, a w konsekwencji przychodów z turystyki.

W toku prac nad niniejszym Raportem uznano, że obiektywnie możliwy do osiągnięcia stopień precyzji kwantyfikacji poszczególnych rodzajów korzyści powinien stanowić kluczową oś ich podziału, zwłaszcza, że w przypadku TTSR korzyści łatwo i trudno mierzalne w przeważającej mierze pokrywają się z (odpowiednio) korzyściami bezpośrednimi (finansowymi) i pośrednimi (w tym wizerunkowymi).

IV.3.2. KORZYŚCI DLA GMINY MIASTO SZCZECIN I PODMIOTÓW POWIĄZANYCH

Do korzyści Gminy Miasto Szczecin i podmiotów powiązanych należą przede wszystkim wpływy związane bezpośrednio z realizacją TTSR 2013, które jednostki te osiągały jako organizatorzy wydarzenia, a także wpływy podatkowe (GMS) i niepodatkowe (podmioty powiązane) z tytułu zwiększonego poziomu aktywności gospodarczej w mieście Szczecin w czasie trwania Regat i w późniejszych okresach.

Podstawę korzyści podatkowych stanowi zysk podmiotów prywatnych i spółek miejskich, a także dochody osób dodatkowo zatrudnionych w związku z organizacją w Szczecinie TTSR 2013. Dochód wygenerowany przez podmioty zarejestrowane w Szczecinie stanowi podstawę opodatkowania podatkiem dochodowym od osób prawnych (CIT) i fizycznych (PIT), którego część zasila budżet Gminy Miasto Szczecin.

Korzyści podatkowe GMS mają dwójaki charakter: (1) bezpośredni: powstałe w wyniku zdarzeń gospodarczych związanych bezpośrednio z TTSR, np. zyski podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na terenie przebiegu imprezy, (2) pośredni: powstałe w wyniku redystrybucji pieniądza, który napłynął do gospodarki w związku z TTSR, stanowiącego dochód podatkowy jego późniejszych dysponentów.

Ocenę skali korzyści z realizacji TTSR 2013 osiągniętych przez Gminę Miasto Szczecin i podmioty powiązane przedstawiono w podrozdziale V.1.1. (korzyści bezpośrednie) i V.1.3. (łącznie korzyści bezpośrednie i pośrednie).

IV.3.3. KORZYŚCI BEZPOŚREDNIE DLA GOSPODARKI MIASTA

Główną grupą korzyści bezpośrednich z organizacji TTSR dla ogółu gospodarki Szczecina są środki pieniężne wydatkowane w Szczecinie, przed i w trakcie trwania The Tall Ships` Races 2013 przez:

- **nierezydentów**, odwiedzających miasto w związku z odbywającym się w nim finałem TTSR 2013,
- **rezydentów**, w zakresie kwot, których nie wydatkowałiby w Szczecinie, gdyby nie TTSR 2013. Dotyczy to przede wszystkim przesunięć w wydatkach rezydentów na turystykę i rekreację. Przykładem może być np. skrócenie terminu urlopu poza Szczecinem i przyjazd do miasta w celu uczestnictwa w TTSR lub całkowita rezygnacja z wyjazdu i pozostanie w mieście. W pewnym zakresie istotny może być również efekt „uwolnienia” części oszczędności rezydentów i zasilenia przez nie obrotu gospodarczego,

- **podmioty gospodarcze stałe**, które ponoszą wydatki związane ze zwiększonym zapotrzebowaniem na ich produkty i usługi,
- **podmioty gospodarcze tymczasowe**, które ponoszą wydatki związane z przygotowaniem się i udziałem w TTSR.

Rozpatrując wydatki rezydentów nie należy całości kwot przez nich wydatkowanych traktować wprost jako korzyść z realizacji imprezy, ponieważ część tych kwot najprawdopodobniej i tak zostałyby przez nich wydane na tym samym obszarze, w tym samym czasie. Wydatki turystów stanowią natomiast bezpośrednią korzyść gospodarczą dla regionu pod warunkiem, że środki te podlegają dalszej redystrybucji na terenie Szczecina. Wydatki podmiotów gospodarczych poniesione przed i w trakcie TTSR stanowią korzyści bezpośrednie (np. opłaty za dzierżawę powierzchni handlowej na rzecz współorganizatora imprezy – MTS Sp. z o.o.).

Wydatki rezydentów / turystów - uwarunkowania

Sporządzony przez M. Kurscheidt`a podział rezydentów i turystów ze względu na ich postawę wobec realizowanej imprezy masowej umożliwia określenie wpływu poszczególnych grup na możliwe do zrealizowania efekty gospodarcze²⁵:

1. *Home Stayers* – rezydenci, którzy decydują się pozostać w mieście i uczestniczyć w imprezie,
2. *Runaways* – rezydenci, którzy na czas trwania imprezy wyjeżdżają z miasta,
3. *Changers* – rezydenci zmieniający swoje plany urlopowe tak, aby nie uczestniczyć w danym wydarzeniu / nie być w mieście,
4. *Casuals* – turyści przyjeżdżający do miasta bez względu na organizację imprezy masowej,
5. *Time switchers* – turyści, którzy przyjechaliby do miasta w innym terminie, ale zmienili go po to, aby móc uczestniczyć w imprezie,
6. *Pre/Post Switchers* – turyści którzy zmieniają termin przyjazdu tak, aby nie uczestniczyć w imprezie masowej,
7. *Cancellers* – turyści, którzy ze względu na organizację wydarzenia odwołują swój przyjazd,
8. *Extentioners* – turyści, którzy zdecydowali się przedłużyć swój pobyt po to aby uczestniczyć w imprezie,
9. *Event Visitors* – standardowi turyści dedykowani, którzy przyjechali do miasta specjalnie na imprezę.

Wśród powyższych znajdują się tacy, których postawa wobec imprezy masowej powoduje zwiększenie pozytywnego wpływu gospodarczego względem tzw. „wariantu zerowego”²⁶, ale również tacy, których postawa obniża korzyść z tytułu organizacji wydarzenia. Należy przyjąć, że każda aktywność powodująca dodatkową konsumpcję w związku z organizacją na danym obszarze imprezy masowej jest zjawiskiem pozytywnym. Zgodnie z tym, do pozytywnych postaw należy zaliczyć pkt. 1, 8 i 9. Postawy nr 2,3, 6, 7 mają charakter kosztu utraconej korzyści – ze względu na organizację wydarzenia określona korzyść nie zostanie zrealizowana. Pozostałe postawy

²⁵ Markus Kurscheidt; *Economics benefits: Fact or fiction?; "5th World Communication Conference "Play the Game" Creating Coalitions for Good Governance in Sport*: Konferencja naukowa: Reykjavik, 2007 r.

²⁶ Wariant zerowy zakłada, że dane zdarzenie gospodarcze nie miało miejsca. W tym przypadku jest to sytuacja w której w TTSR 2013 nie odbyłyby się w Szczecinie.

oznaczają zmianę charakteru konsumpcji, a w ich przypadku trudno jest stwierdzić czy organizacja wydarzenia powoduje powiększenie, czy zmniejszenie wartości owej konsumpcji.

Wydaje się, że ze względu na charakter wydarzenia jakim jest *The Tall Ships` Races*, udział rezydentów oraz turystów, którzy intencjonalnie unikaliby uczestnictwa jest marginalny. Wszelkiego rodzaju niedogodności mają charakter krótkoterminowy, skala wydarzenia nie była na tyle duża, aby sparaliżować miasto, uniemożliwić rezydentom normalne funkcjonowanie, nie zaobserwowano także drastycznego wzrostu cen, który mógłby stanowić dla nich istotną uciążliwość. Nie wydaje się także, aby organizacja imprezy masowej mogła utrudnić turystom realizację planów związanych z wizytą w Szczecinie. Jedynym racjonalnym argumentem za przełożeniem wizyty (choć raczej nie za rezygnacją) mogła być zapelniona baza noclegowa w czasie trwania TTSR.

Kwoty wydatkowane przez uczestników wydarzenia stanowią przychód podmiotów gospodarczych stałych i tymczasowych, którego część podlegająca redystrybucji na terenie Miasta Szczecin stanowi główną korzyść bezpośrednią z realizacji *The Tall Ships` Races 2013*. Zrealizowany przychód podmioty gospodarcze wydatkują na pokrycie kosztów działalności, nakładów inwestycyjnych oraz zobowiązań podatkowych, a także podział zysków na rzecz właścicieli. Istotnym narzędziem redystrybucji dochodów są główne rodzaje kosztów działalności operacyjnej, takie jak: zużycie materiałów i energii, usługi obce oraz wynagrodzenia. Każdy koszt stanowi jednocześnie przychód kontrahenta lub pracownika, co stanowi sedno procesu redystrybucji pieniądza. Nie należy jednak pomijać istotnego elementu, mającego ścisły związek z powyższymi rozważaniami, a mianowicie miejsca rejestracji i faktycznej lokalizacji działalności podmiotów gospodarczych.

Nie ulega wątpliwości, że nie wszystkie podmioty gospodarcze operujące w Szczecinie są w tym mieście zarejestrowane, podobnie jak nie wszystkie ponoszone przez nie koszty ponoszone są na rzecz innych szczecińskich podmiotów. W związku z tym, nie należy całej puli środków wydatkowanych przez uczestników TTSR 2013 traktować wprost jako korzyści z organizacji imprezy dla Miasta Szczecin. W tym zakresie ocena wpływu organizacji TTSR na gospodarkę różni się od opracowań dotyczących imprez o zasięgu ogólnokrajowym, gdzie korzyść rozpatrywana jest w stosunku do gospodarki narodowej, a nie jak w przedmiotowym przypadku - lokalnej. Jest to istotny problem, który wymusza poczynienie pewnych założeń na potrzeby analizy.

Można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że część przedsiębiorstw, które wygenerowały dodatkowe przychody dzięki organizacji TTSR, nie będzie wydatkować tych środków na terenie Szczecina. Należą do tych przedsiębiorstw głównie reprezentanci branży gastronomiczno - hotelarskiej²⁷, w tym np:

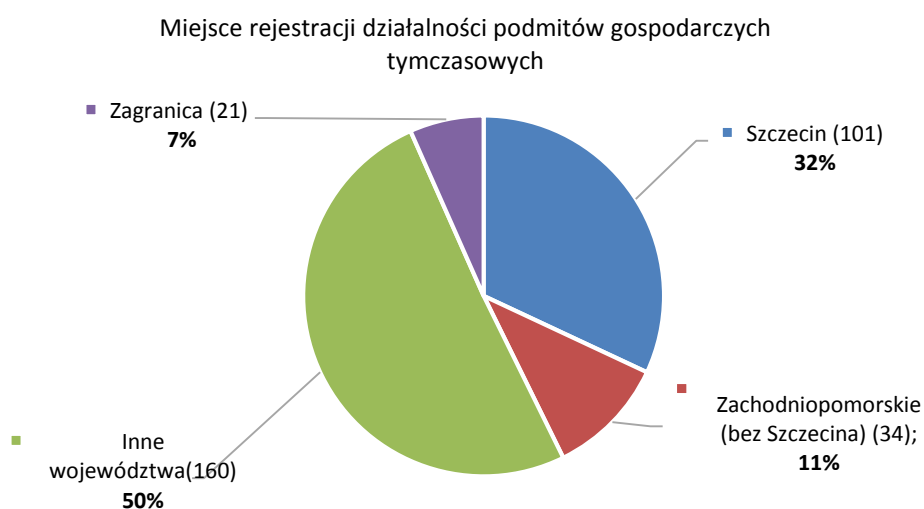
- baza noclegowa, przede wszystkim hotele sieciowe, do których w Szczecinie należą m.in. Radisson SAS, Novotel, Ibis, Campanile, Focus,
- lokale gastronomiczne sieciowe, jak Starbucks Coffee, KFC, McDonald's.

²⁷ Tzw. Segment HoReCa

W przypadku tego rodzaju podmiotów, to na jakim obszarze zostaną wydatkowane dodatkowe środki zależy przede wszystkim od polityki przedsiębiorstw wobec nich dominujących (np. polityki zaopatrzenia w materiały w przypadku kosztów zmiennych lub polityki inwestycyjnej w przypadku nadwyżek finansowych). Niestety dokładne określenie części przychodu tych podmiotów ulegającej redystrybucji na terenie Szczecina jest niemożliwe i w każdym przypadku kwestia ta może kształtować się inaczej.

Dzięki dostępowi do danych na temat dzierżawców powierzchni handlowo-usługowej na terenie tzw. jarmarku, możliwe jest natomiast określenie struktury geograficznej ich siedzib, a co za tym idzie przybliżone wnioskowanie na temat ewentualnej korzyści gospodarczej dla regionu dzięki przychodom zrealizowanym przez podmioty tymczasowe.

Rysunek IV-1. Struktura podmiotów gospodarczych tymczasowych wg. ich miejsca rejestracji

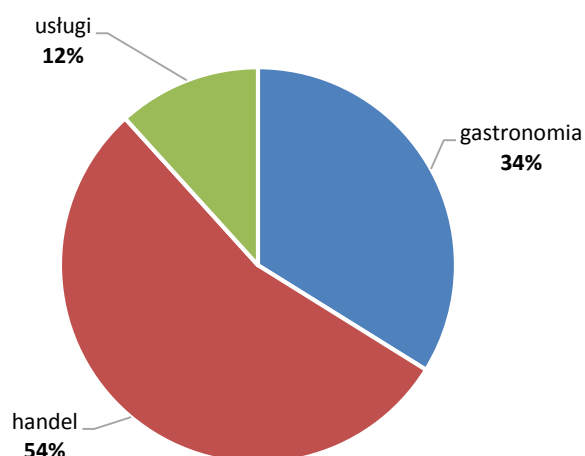


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych organizatora: *Międzynarodowe Targi Szczecińskie Sp. z o.o.*

Informacja o strukturze miejsca rejestracji podmiotów gospodarczych tymczasowych nie jest oczywiście wystarczająca, aby z całą pewnością wnioskować na temat proporcji między kwotami pozostawionymi w Szczecinie, a kwotami wydatkowanymi w innych miejscach. Można jedynie stwierdzić, że przychody podmiotów działających na rynku szczecińskim w większej części pozostaną w mieście, niż tych które zarejestrowane są gdzie indziej. Jak widać na rysunku V-4, jedynie 32% podmiotów tymczasowych zarejestrowanych było w Szczecinie, a łącznie 44% w regionie województwa zachodniopomorskiego. Zestawiając te dane z analizą badania ankietowego, w którym pośród podmiotów tymczasowych w 47% respondentami byli właściciele lub współwłaściciele, a w punktach należących do 40% tych podmiotów pracowała 1 lub dwie osoby, można z wysokim prawdopodobieństwem stwierdzić, że znaczna część podmiotów tymczasowych niezarejestrowanych w Szczecinie nie zatrudniała pracowników, a obsługą stoisk zajmowali się właściciele i/lub ich rodzina.

Rysunek IV-2. Struktura podmiotów tymczasowych ze względu na typ działalności

Typy działalności przedsiębiorstw tymczasowych na TTSR 2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych organizatora: Międzynarodowe Targi Szczecińskie Sp. Z o.o.

Struktura typów działalności ma znaczenie w kontekście prowadzonych rozważań, ze względu na kwestie związane z zaopatrzeniem i strukturą kosztów operacyjnych. Należy mieć na uwadze fakt, że korzyści nie powstają jedynie jako następstwo organizacji TTSR, ale także w procesie przygotowań do imprezy. Zgodnie z tym, przedsiębiorstwa handlowe i gastronomiczne musiały zaopatrzyć się na okazję TTSR, co ze względów logistycznych mogło mieć miejsce w Szczecinie, co stanowi okoliczność pozytywną.

IV.3.4. KORZYŚCI POŚREDNIE DLA GOSPODARKI MIASTA

Poniżej przedstawiono i omówiono kluczowe czynniki wpływające na wartość korzyści pośrednich, zarówno dla Gminy Miasto Szczecin i podmiotów powiązanych, jak i dla ogółu gospodarki miasta.

Korzyści wizerunkowe

Grupa korzyści wizerunkowych stanowi bardzo szeroki zestaw pozytywnych efektów organizacji The Tall Ships` Races, przejawiających się w podniesieniu wartości „marki” miasta. Ujmowany w ten sposób wizerunek miasta, mający charakter wewnętrzny i zewnętrzny, rozpatrywany może być wielowymiarowo. Punktem wyjścia oddziaływania wizerunkowego jest sposób, w jaki Szczecin kojarzy się jego mieszkańcom oraz innym. Ma to przełożenie na jego potencjał turystyczny, kulturalny, a także inwestycyjny.

Korzyści wizerunkowe zewnętrzne

Efekt barceloński

Nazwa efektu barcelońskiego wywodzi się od pierwszego przypadku naukowo udowodnionego wpływu realizacji masowej imprezy sportowej na przychody z turystyki w perspektywie średnio i długookresowej. Otóż po organizacji Olimpiady Letniej w 1992 r. w Barcelonie, dzięki wzmocnieniu wizerunku miasta,

jego międzynarodowej rozpoznawalności oraz rozwojowi bazy noclegowej, zaobserwowano podwojenie rocznej liczby turystów odwiedzających to miasto w kolejnych latach.

Tego rodzaju efekt może również okazać się istotny w przypadku organizacji finału Regat w Szczecinie, tym bardziej, że znaczną część nakładów na organizację TTSR stanowiły wydatki na promocję i reklamę²⁸.

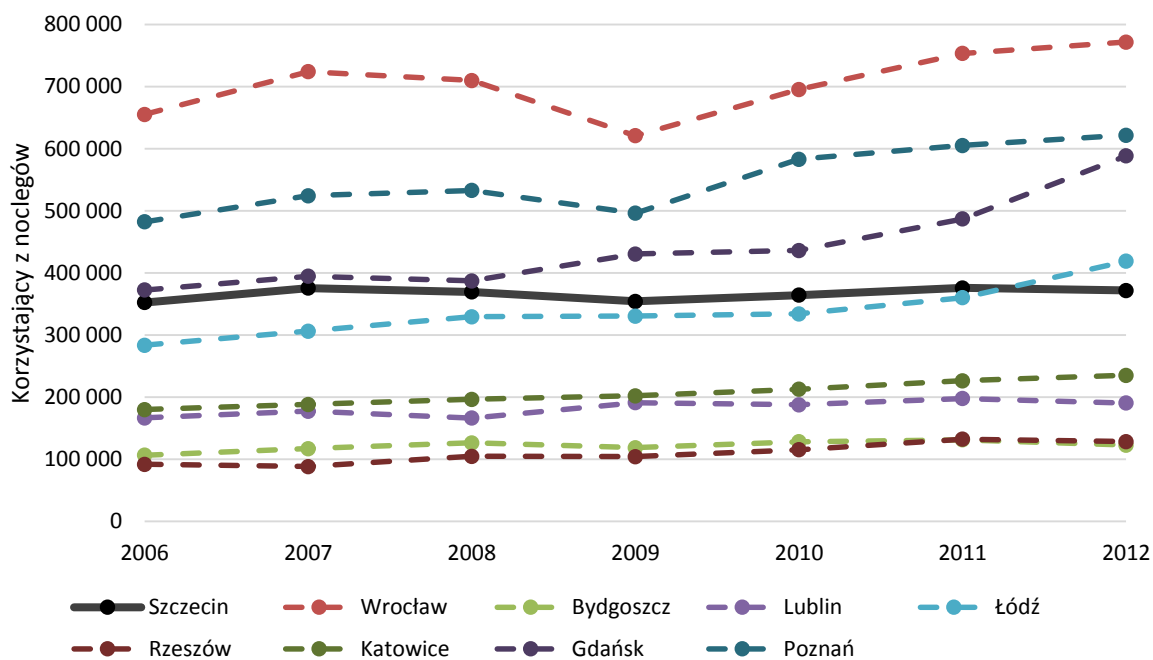
Niestety w przypadku *The Tall Ships` Races* nie jest możliwa jednoznaczna ocena wpływu efektu barcelońskiego za pomocą analizy *ex ante*. Konieczne będzie przeprowadzenie analizy *ex post* - obserwowanie przychodów z turystyki w perspektywie średnio i długookresowej. W związku z datą powstania niniejszego Raportu, przeprowadzenie w jego ramach takiej analizy nie było możliwe.

Ponadto należy mieć na uwadze fakt, że nie wszystkie przesłanki wystąpienia efektu barcelońskiego zostały w przypadku TTSR 2013 spełnione. Mimo poczynienia pewnych inwestycji poprawiających dostępność i atrakcyjność miasta, trudno oczekiwać, żeby skokowo zwiększyły one pozycję konkurencyjną Szczecina na międzynarodowym rynku turystycznym. Także sama skala wydarzenia jakim jest *The Tall Ships` Races* może okazać się niewystarczająca. Mimo dużego zainteresowania wydarzeniem w Polsce i częściowo też w Europie oddziaływanie promocyjne jest nieporównywalnie mniejsze od wielkich wydarzeń sportowych, nie zmienia to jednak faktu, że w skali krajowej *efekt barceloński* może wystąpić. Szczecinowi, mimo potencjału i atrakcyjności turystycznej, nie udało się dotychczas w pełni przekonać turysty krajowego do swojej oferty. Wykazane w ankietach dla turystów zadowolenie odwiedzających z pobytu w mieście i deklaracje co do zdecydowanej chęci powrotu, stanowią dobry prognostyk na przyszłość (patrz: podrozdział III.2).

Do analizy potencjalnej siły działania *efektu barcelońskiego* dzięki realizacji *The Tall Ships` Races* może być wykorzystana analiza danych historycznych związanych z przychodami z turystyki po organizacji regat w 2007 roku [rys. IV-3].

²⁸ Por. podrozdział V.1.1.

Rysunek IV-3. Korzystający z noclegów ogółem w wybranych Polskich miastach w latach 2006 - 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na rysunku IV-3 zestawiono dane dotyczące rocznej liczby osób korzystających z noclegów w Szczecinie oraz w wybranej grupie dużych Polskich miast (dalej: grupa porównawcza)²⁹. Z analizy powyższych danych nie wynika, że ruch turystyczny w Szczecinie po realizacji TTSR 2007 znacząco się zwiększył. Zauważalny jest wzrost w 2007 roku względem roku 2006, jednak podobna sytuacja miała miejsce również w innych miastach. W kolejnych latach, zgodnie z aktualną koniunkturą i sytuacją makroekonomiczną, ruch turystyczny słabł, z wyraźnym tąpnięciem w 2009 roku. Rok 2012 przyniósł znaczny skok liczby korzystających z noclegów w miastach organizatorskich UEFA EURO 2012 oraz Łodzi, pozostałe miasta utrzymywały stabilny poziom.

Nie wydaje się zatem, aby liczba osób korzystających z usług noclegowych w Szczecinie trwale podniosła się po roku 2007, uwagę zwraca jednak bardziej stabilny i „spłaszczony” charakter cechy w porównaniu do pozostałych miast, co może być w pewnym stopniu tłumaczone wpływem organizacji TTSR 2007 na wizerunek turystyczny Miasta. Powyższe można częściowo zweryfikować przy wykorzystaniu podstawowych miar statystycznych: średniej arytmetycznej, odchylenia standardowego i współczynnika zmienności.

²⁹ W wyłączeniu Warszawy oraz Krakowa w których ruch turystyczny ma inny charakter oraz nieporównywalnie większą skalę.

Tabela IV-1. Wyniki statystycznej analizy zróżnicowania związane z roczną liczbą korzystających z noclegów ogółem w wybranych Polskich miastach (lata 2007 – 2012)

	odchylenie standardowe ³⁰	średnia arytmetyczna ³¹	współczynnik zmienności ³²
Szczecin	7 516	368 608	2,0%
Wrocław	48 300	712 522	6,8%
Bydgoszcz	5 042	124 165	4,1%
Lublin	10 355	185 269	5,6%
Łódź	35 929	346 622	10,4%
Rzeszów	15 125	112 336	13,5%
Katowice	16 478	210 253	7,8%
Gdańsk	68 336	454 034	15,1%
Poznań	45 626	560 559	8,1%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Miary wyliczone w powyższej tabeli mają na celu sprawdzenie tezy o możliwym wpływie organizacji w Szczecinie TTSR 2007 na zwiększenie odporności GMS na wahania popytu na usługi turystyczne w latach 2007 – 2012.

Dane wskazują na niższą niż w przypadku reszty badanych miast zmienności badanej cechy w przypadku Szczecina. Przejawia się to w najniższym ze wszystkich badanych miast współczynniku zmienności. Biorąc pod uwagę odchylenie standardowe, niższą wartość uzyskała jedynie Bydgoszcz, która jednocześnie ma znacznie niższą od Szczecina średnią arytmetyczną badanej cechy. Im wyższe wartości średniej tym wyższe są odchylenia standardowe, co znajduje potwierdzenie w wynikach największych miast (Wrocław, Poznań, Gdańsk).

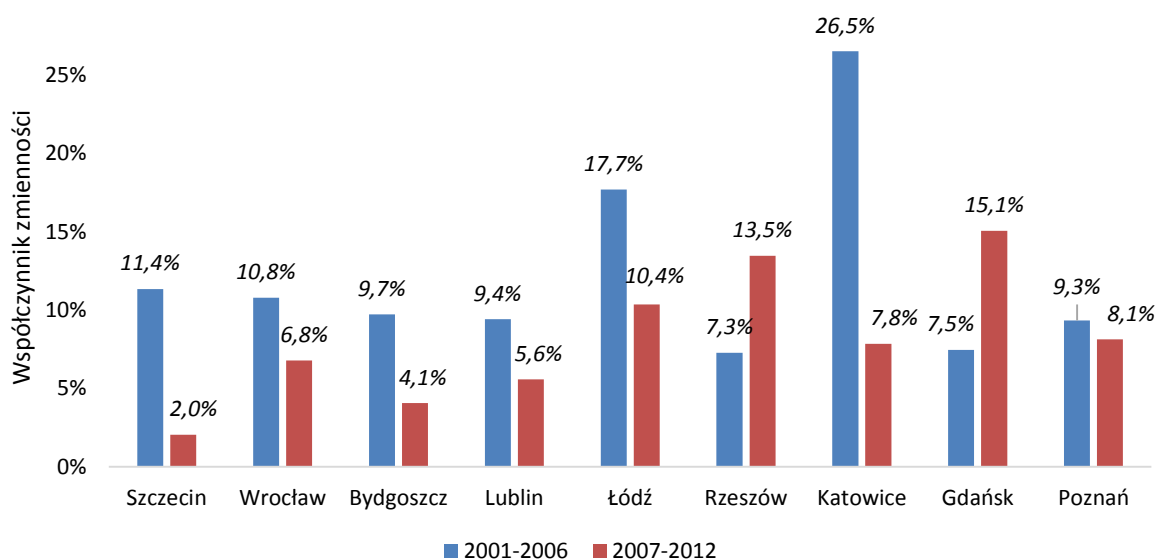
Jak stwierdzono na wcześniejszym etapie badania, analiza nie uzasadnia wprost stwierdzenia o działaniu efektu barcelońskiego wywołanego organizacją TTSR 2007 jako czynnika zwiększającego wolumen przychodów z turystyki. Nie jest jednak wykluczone, że wynik jest w pewnym stopniu „rozmyty” przez skutki spowolnienia gospodarczego, które rozpoczęło się w drugiej połowie roku 2008. W tym kontekście zasadne jest porównanie współczynników zmienności z okresu „przed” i „po” organizacji The Tall Ships` Races 2007 [rys. IV-4].

³⁰ Bezwzględna miara informująca o rozproszeniu wartości wokół średniej, odpowiada na pytanie o ile średnio wartości odchylają się od średniej arytmetycznej.

³¹ Miara informująca o tendencji centralnej rozkładu.

³² Względna miara zróżnicowania rozkładu cechy.

Rysunek IV-4. Współczynniki zmienności dla grupy porównawczej w okresach 2001 - 2006 i 2007 - 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z danych przedstawionych na powyższym rysunku wynika, że w prawie wszystkich badanych miastach zanotowano spadek wartości współczynnika zmienności w okresie 2007 – 2012, względem identycznie długiego okresu poprzedzającego. Jedynie w Rzeszowie oraz Gdańsku współczynnik ten był wyższy w latach 2007 - 2012, przy czym analiza danych wejściowych wskazuje, że w przypadku drugiego miasta – zmienność świadczyła na jego korzyść.³³ Zdecydowanie największa zmiana wartości współczynnika zmienności miała miejsce w Katowicach, w dalszej kolejności w Szczecinie i w Łodzi. Natomiast w okresie 2001 – 2006 tylko w dwóch miastach zmienność badanej cechy była wyższa niż w Szczecinie.

Na podstawie badań można sformułować kilka stwierdzeń kierunkowych:

- ze względu na mnogość czynników decydujących o wartości przychodów z turystyki, analiza zmienności nie jest wystarczająca do wnioskowania,
- niskie wartości współczynnika zmienności nie zawsze świadczą pozytywnie na temat badanej cechy. Przykładem jest Gdańsk, u którego silne zmiany cechy miały źródło w istotnych zwiększeniach jej wartości, co w przypadku badanego zjawiska świadczy na korzyść. Zgodnie z powyższym, analiza zróżnicowania musi być zestawiona z analizą kierunkową dynamiki zmian w celu określenia czy niska zmienność stanowi faktyczną korzyść. W przedmiotowym przypadku o interpretacji decydują dwa aspekty: (1) spośród miast, które były miastami organizatorskimi UEFA EURO 2012 wysoka zmienność tłumaczona była zwiększającym się poziomem popytu, (2) pozostałe miasta notowały większe wahania popytu w porównaniu do Szczecina, jednak różnica nie była znacząca,

³³ Gdańsk notował dynamiczne roczne wzrosty liczby udzielonych noclegów, rozpoczynając w roku 2006 na wartości bardzo zbliżonej do Szczecina, a kończąc w 2012 wynikiem o niemal 200 tys. osób rocznie wyższym, doganiając Poznań.

- pomijając miasta organizatorskie UEFA EURO 2012, analiza badanej cechy wskazuje na możliwość pewnego uodpornienia Szczecina na wahania popytowe po roku 2007, jednak różnice nie są na tyle wyraźne, aby uznać je za istotne statystycznie.

Podsumowując powyższą analizę, nie można wykluczyć oddziaływania *efektu barcelońskiego* na przychody z turystyki Szczecina w latach 2007 – 2012, jednak wykonane badanie nie pozwala wnioskować na ten temat z wysokim stopniem pewności. Niewątpliwie liczba korzystających z usług noclegowych w Szczecinie jest najbardziej stabilna spośród polskich dużych miast, co jest zjawiskiem pozytywnym w porównaniu z miastami, w których nie odbywały się mecze UEFA EURO 2012. W kontekście The Tall Ships` Races 2013, powinno się przeprowadzić badanie *ex post* w celu określenia ewentualnego stopnia oddziaływania *efektu barcelońskiego*. Wydaje się jednak prawdopodobne, iż może on oddziaływać pozytywnie na przychody z turystyki w latach kolejnych. Pozytywnym aspektem jest poprawiająca się koniunktura gospodarcza, co pozwoli pełniej zrealizować korzyści z tytułu poprawy wizerunku i rozpoznawalności Szczecina na rynku turystycznym w kraju i za granicą.

Korzyści wizerunkowe zewnętrzne pozostałe

Wpływ imprez masowych na atrakcyjność inwestycyjną danego obszaru

Atrakcyjność danego obszaru jako miejsca, w którym opłaca się lokować kapitał, zależy przede wszystkim od oczekiwań potencjalnych inwestorów co do szeroko rozumianych perspektyw rozwojowych lokalnej gospodarki. Ponieważ decyzje inwestycyjne z reguły dotyczą zaangażowania kapitału na wiele lat, może się wydawać mało prawdopodobne, aby kilkudniowa impreza masowa mogła mieć na nie istotny wpływ. Jednak jeżeli inwestorzy oczekiwaliby, że to wydarzenie przyniesie ze sobą długoterminowe korzyści dla lokalnej gospodarki (np. w postaci efektu barcelońskiego i mnożnikowego omówionych w innych częściach tego podrozdziału), to oczekiwania te mogłyby wpłynąć na ich decyzje inwestycyjne. Z kolei promocja danego obszaru w związku z imprezą masową może spowodować wzrost rozpoznawalności i poprawę jego wizerunku, co również może przyciągnąć nowe inwestycje. W tym kontekście istotna jest także skala rozbudowy infrastruktury w związku z daną imprezą masową, ponieważ znaczące inwestycje infrastrukturalne mogą wspierać rozwój gospodarczy.

Organizacji wydarzeń masowych zazwyczaj towarzyszą inwestycje w infrastrukturę tymczasową i stałą. Infrastruktura tymczasowa służy sprawnej i bezpiecznej realizacji wydarzenia i instalowana jest najczęściej wyłącznie na czas jego przebiegu. Infrastrukturę stałą można ze względu na jej związek z wydarzeniem podzielić w następujący sposób:

- infrastruktura, która nie powstałaby gdyby nie organizacja wydarzenia,
- infrastruktura, która powstałaby później gdyby nie organizacja wydarzenia,
- infrastruktura, która powstałaby niezależnie od organizacji wydarzenia, w tym samym zakresie i czasie.

Powyższy podział stanowił podstawę rozważań analityków zajmujących się wpływem organizacji UEFA EURO na gospodarkę. W wykorzystanym do obliczeń modelu, jednym z głównych kanałów wpływu gospodarczego realizacji imprezy, był strumień korzyści wynikający z wcześniejszego zrealizowania ogromnych inwestycji infrastrukturalnych, przede wszystkim drogowych.³⁴ Autorzy raportu ocenili, że dzięki przesunięciu powyższych inwestycji o ok. 5 lat (drogi i centra noclegowe) i 10 lat (stadiony) dojdzie do zwiększenia produktywności gospodarki o 0,3%, a także zwiększenia poziomu zagranicznych inwestycji bezpośrednich o 1,4% (scenariusz bazowy).³⁵

Skala inwestycji infrastrukturalnych związanych pośrednio lub bezpośrednio z organizacją The Tall Ships` Races 2013 była nieporównywalnie mniejsza od tej związanej z UEFA EURO 2012, podobnie jak skala samego wydarzenia. Większość inwestycji kluczowych z punktu widzenia możliwości ulokowania tak dużego wydarzenia w Szczecinie została przeprowadzona już przed Regatami w 2007 roku, były to przede wszystkim inwestycje drogowe. Zarówno przed TTSR 2007 jak i TTSR 2013, duży udział w inwestycjach pośrednio lub bezpośrednio związanych z ich organizacją miały inwestycje związane z estetyką miasta.

Przed regatami w 2013 roku, Miasto Szczecin nie zrealizowało większych inwestycji w infrastrukturę stałą, które miałyby bezpośredni związek z TTSR 2013, jednak było kilka takich, o których można powiedzieć, że dokładano wszelkich starań, aby ich realizacja została dokończona przed finałem Regat:

- budowa Filharmonii Szczecińskiej im. Mieczysława Karłowicza w Szczecinie,
- przebudowa ulicy A. Struga w ramach projektu „Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie”,
- modernizacja Bulwarów Nadorzzańskich w Szczecinie,
- budowa Trafostacji Sztuki przy ul. Świętego Ducha,
- inwestycję w tabor komunikacji miejskiej.

Wymienione wyżej inwestycje miały istotne znaczenie z punktu widzenia organizacji Regat. Budowa Filharmonii Szczecińskiej, jako nowej wizytówki architektonicznej miasta, w dodatku zlokalizowanej w sąsiedztwie Wałów Chrobrego, miała duże znaczenie prestiżowe dla miasta. Inwestycji nadano duży rozgłos na długo przez zakończeniem i mimo że na czas Regat Filharmonia nie została oficjalnie otwarta, to sam budynek był już niemal zakończony i mógł stanowić atrakcję dla odwiedzających Szczecin.

Przebudowa ulicy A. Struga miała duże znaczenie z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej miasta i umożliwiła sprawną obsługę wzmożonego ruchu samochodowego w trakcie finału Regat.

Otwarcie Bulwarów Nadorzzańskich, mimo opóźnienia względem pierwotnie planowanego terminu, było dużym sukcesem miasta, czego dowiodło przeprowadzone w trakcie TTSR 2013 badanie ankietowe.

³⁴ *Imact: Raport na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 na gospodarkę Polski*; pod red. Jakub Borowski; Warszawa, czerwiec 2010.

³⁵ *Ibidem*, str. 236.

Znaczna liczba respondentów wskazywała Bulwary jako dużą atrakcję i istotną pozytywną zmianę w stosunku do Regat zorganizowanych w 2007 roku. W tym kontekście należy odnotować jedno istotne niepowodzenie organizacyjne, jakim było niedokończenie na czas budowy Portu Jachtowego na Wyspie Grodzkiej.

Podsumowując, miasto przeprowadziło szereg relatywnie niewielkich inwestycji, głównie o charakterze estetycznym i komunikacyjnym, (np. prace przeprowadzone w Parku Żeromskiego i okolicy Placu Adama Mickiewicza). Organizacja Regat mogła być dodatkowym bodźcem do dokończenia kilku większych inwestycji miejskich, które poprawiły odbiór miasta przez osoby przyjezdne, jego dostępność komunikacyjną, a także poszerzyły ofertę kulturalną. Mimo, że powyższe inwestycje były w pewien sposób związane z organizacją TTSR 2013, to jednak ocenia się, że związek ten jest na tyle niebezpośredni, że inwestycje te nie powinny być uwzględniane w ramach oceny wpływu TTSR 2013 na gospodarkę miasta. Trudno również zakładać, że TTSR 2013 spowodowały znaczącą poprawę postrzegania długookresowych perspektyw rozwojowych Szczecina przez inwestorów.

Korzyści wizerunkowe wewnętrzne

Problem z wizerunkiem wewnętrznym Szczecina jest znany i choć wydaje się, że w ostatnich latach pod tym względem nastąpiły pozytywne zmiany, to wciąż opinia szczecinian o swoim mieście wydaje się być gorsza niż mieszkańców innych dużych polskich miast na ich temat. W przeprowadzonym 2006 roku przez Katedrę Marketingu Usług na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług US badaniu ankietowym, na pytanie o to jak oceniany jest obecny wizerunek miasta, 68,8 % ankietowanych stwierdziło, że Szczecin ma wizerunek przeciętny, czyli ani dobry ani zły. 11,2 % respondentów badania stwierdziło, że miasto jest zdecydowanie źle kojarzone, a jedynie 9,1 % że kojarzone jest bardzo dobrze. Mimo długiego czasu jaki upłynął od realizacji ww. badania i prawdopodobnej poprawy nastrojów mieszkańców od tego momentu, wciąż słuszne wydaje się stwierdzenie, że wizerunek wewnętrzny Szczecina jest obszarem, na którym pozostało jeszcze wiele do poprawy.

Organizacja dużych imprez masowych o charakterze kulturalnym, rozrywkowym lub sportowym oddziałuje pozytywnie na atmosferę panującą w mieście. Mieszkańcy zazwyczaj dobrze odbierają tego typu inicjatywy, jako podnoszące atrakcyjność zewnętrzną miasta, a jednocześnie stanowiące rozrywkę dla jego mieszkańców.

Przeprowadzone w trakcie *The Tall Ships` Races 2013* badanie ankietowe wśród mieszkańców miasta, wykazało, że zdecydowana większość ankietowanych twierdzi, że organizacja Regat poprawia wizerunek miasta w oczach jego mieszkańców. Powyższe potwierdza entuzjazm zawarty w przekazach medialnych na temat jakości organizacji imprezy, jej przebiegu i ogólnego zadowolenia opinii publicznej z faktu organizacji tak dużej i udanej imprezy na terenie Szczecina.

Niewątpliwie, w mieście potrzebne są wydarzenia tego typu, które umacniają poczucie przynależności mieszkańców, zbliżają Szczecin do idei miasta morskiego, które w oczach większości mieszkańców, stymulują rozwój gospodarczy i poprawę sytuacji na rynku pracy.

Wzrost potencjału organizatorskiego – CV Szczecina

Na potrzeby niniejszego opracowania jako potencjał organizatorski gminy traktuje się ogół wiedzy i umiejętności związanych z procesem przygotowania i realizacji wydarzeń o charakterze masowym. Zgodnie z tym, każda zorganizowana impreza tego typu podnosi doświadczenie władz Szczecina, zasilając w ten sposób jego *organizatorskie CV*.

Traktowane w przenośni stwierdzenie o wzmocnieniu *CV Szczecina* dobrze oddaje fakt, że każde dobrze zorganizowane wydarzenie masowe poprawia jakość oferty miasta, uwiarygadnia jego zdolności organizatorskie i wydolność organizacyjną, wpływając jednocześnie na zdolność do pozyskiwania kolejnych tego typu wydarzeń.

Biorąc pod uwagę współczesne sposoby budowania wizerunku jednostki samorządu terytorialnego, niezwykle ważna jest jego zdolność do „pozyskiwania wydarzeń”. Duże miasta zabiegają o uwagę organizatorów komercyjnych imprez, aby lokowali oni swoje przedsięwzięcia u nich, zapewniając miastu rozgłos, korzyści ekonomiczne i inne. Każde dobrze zorganizowane przedsięwzięcie zwiększa potencjał organizatorski miejsca, w którym się odbywa, podnosząc jego szanse na pozyskanie kolejnych.

The Tall Ships` Races 2013 zorganizowane zostało przez Gminę Miasto Szczecin oraz Spółki od niej zależne (przede wszystkim MTS Sp. z o.o.). Koszty organizacji wydarzenia pokryte zostały zatem ze środków publicznych oraz przekazanych przez sponsorów (uczestnictwo w wydarzeniu nie było płatne). O takiej strukturze finansowania decydował charakter wydarzenia. Potencjał frekwencyjny TTSR 2013 przekraczał zdecydowaną większość innych wydarzeń realizowanych kiedykolwiek w Polsce.

Realizacja TTSR 2013 może stanowić sygnał dla podmiotów zewnętrznych, które mogą potencjalnie być zainteresowane organizacją wydarzeń masowych komercyjnych na terenie Szczecina. Jest to informacja o tym, że miasto posiada wydolność organizacyjną, infrastrukturę niezbędną do przeprowadzenia wydarzenia, a także o tym że jego mieszkańcy chętnie w tego typu wydarzeniach uczestniczą.

Podsumowując, udana organizacja wydarzenia o tak wielkim rozmachu jak The Tall Ships` Races umacnia kandydaturę Szczecina do realizacji kolejnych imprez w mieście, zarówno o charakterze kulturalnym, rozrywkowym, sportowym lub innym. Powyższe stanowi bardzo istotną korzyść pośrednią realizacji imprezy, którą można ująć jako wzrost potencjału organizatorskiego.

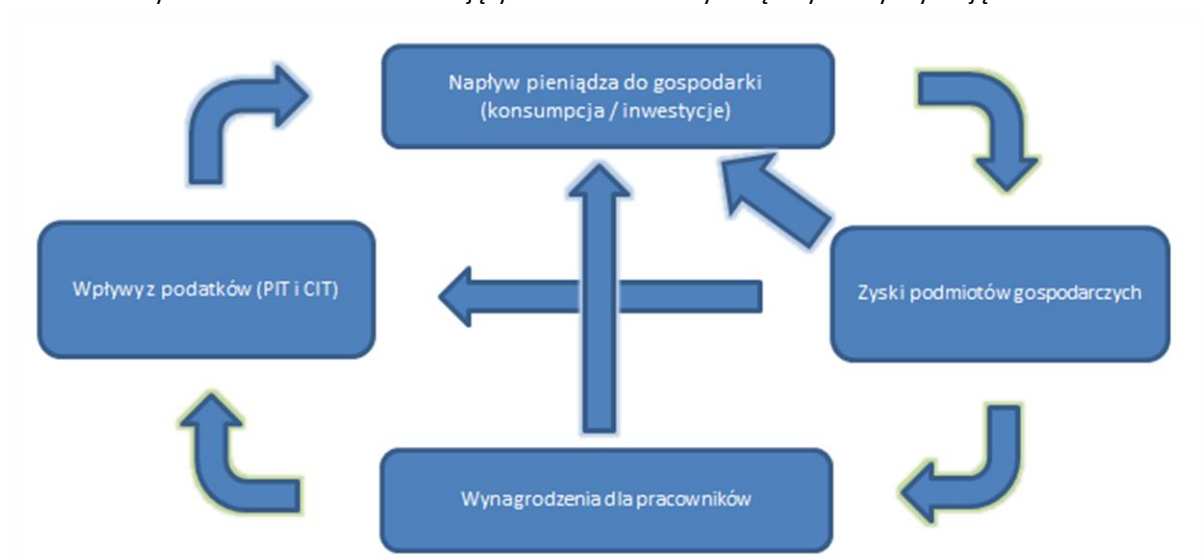
Korzyści gospodarcze pośrednie – efekt mnożnikowy

Tzw. efekt mnożnikowy dotyczy sprzężeń zwrotnych w ramach istniejących i potencjalnych powiązań gospodarczych, powodujących, że dodatkowy strumień pieniężny, który napłynie do gospodarki może w przyszłości zostać zwielokrotniony. Przykładowo dotacje na rozwój przedsiębiorstw mogą prowadzić do powstania w dłuższym okresie znacznie większych korzyści dla gospodarki danego regionu niż wartość samych dotacji, ponieważ np. zrealizowane z dotacji inwestycje umożliwią wzrost przychodów przedsiębiorstw, które zwiększą zatrudnienie i wynagrodzenia. Z kolei wyższe dochody gospodarstw domowych mogą przełożyć się

na wzrost wydatków konsumpcyjnych, przez co wzrosną przychody innych firm oraz atrakcyjność inwestycyjna regionu, co przyciągnie kolejne inwestycje, które spowodują rozwój przedsiębiorstw i wzrost zatrudnienia itd.

Również dodatkowy strumień pieniądza, który napływa do gospodarki lokalnej w związku z imprezą masową, podlega wielokrotnemu obrotowi i może generować wartość dodaną.

Rysunek IV-5. Schemat obrazujący efekt mnożnikowy związany z redystrybucją dochodu



Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku organizacji The Tall Ships` Races 2013 w Szczecinie efekt mnożnikowy może okazać się istotny dla lokalnej gospodarki. Znaczącą część uczestników Regat stanowili turyści z innych polskich miejscowości oraz z zagranicy, których wydatki na pobyt w Szczecinie oraz zakup dóbr i usług podczas tego pobytu stanowiły „zastrzyk gotówki” dla m.in. lokalnych przedsiębiorstw.

V. ANALIZA WPŁYWU TTSR 2013 NA GOSPODARKĘ SZCZECINA

Kolejne podrozdziały rozdziału V stanowią podsumowanie przeprowadzonych przez autorów Raportu analiz dotyczących wpływu Regat na gospodarkę miasta, w ujęciu instytucjonalnym (z perspektywy finansów Gminy Miasto Szczecin oraz podmiotów z nią powiązanych, w tym jednostek i zakładów budżetowych; podrozdział V.1.) oraz w znacznie szerszym ujęciu ogólnogospodarczym (wpływ na ogół podmiotów gospodarczych i ludność na obszarze miasta Szczecin; podrozdział V.2.).

V.1. WPŁYW TTSR 2013 NA FINANSE GMINY MIASTO SZCZECIN I PODMIOTÓW POWIĄZANYCH

W niniejszym podrozdziale przedstawiono koszty i przychody bezpośrednio związane z organizacją The Tall Ships` Races 2013 wykazane przez jednostki organizacyjne Urzędu Miasta Szczecin, szczecińskie zakłady i jednostki budżetowe (Zakład Usług Komunalnych i Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego), instytucje kultury (Szczecińska Agencja Artystyczna) oraz spółkę, której większościowym udziałowcem jest Gmina Miasto Szczecin (Międzynarodowe Targi Szczecińskie Sp. z o.o.). Na podstawie tych danych określono wartość kosztów bezpośrednich netto organizacji TTSR 2013 oraz źródła ich finansowania (patrz: podrozdział V.1.3.).

V.1.1. KOSZTY BEZPOŚREDNIE

Poniżej przedstawiono zestawienie wydatków poniesionych na realizację The Tall Ships` Races 2013 przez podmioty i jednostki zaangażowane w organizację Regat. Poszczególne pozycje kosztowe przyporządkowano do podmiotów, które ostatecznie poniosły dane koszty, niezależnie od źródła ich finansowania (zdecydowana większość wydatków podmiotów innych niż jednostki organizacyjne Urzędu Miasta Szczecin została sfinansowana z wkładów finansowych Gminy Miasto Szczecin – patrz: podrozdział V.1.3.)

Łączna wartość wydatków na realizację Regat wyniosła około 29,0 mln PLN. Kwota ta nie obejmuje nakładów na realizowane bezpośrednio przed TTSR 2013 remonty i rozbudowę infrastruktury stałej, która będzie eksploatowana przez długi okres po zakończeniu Regat³⁶. Poniższe zestawienie nie uwzględnia przychodów osiągniętych w związku z realizacją wydarzenia (takich jak m.in. opłaty za wynajem powierzchni, media i korzystanie z infrastruktury wnoszone przez punkty tymczasowe), które omówiono w podrozdziale V.1.2.

³⁶ Nie ujęto m.in. poniesionych przez ZDiTM nakładów na remonty częściowe nabrzeży oraz remonty dróg i chodników. Uwzględniono z kolei nakłady na pogłębienie kanału portowego, poniesione ze środków Wydziału Kultury Urzędu Miasta Szczecin, ponieważ wydatki te uznano za bezpośrednio związane z TTSR 2013 – umożliwiły bezpieczne przejście żaglowców uczestniczących w regatach przez kanał oraz ich cumowanie przy nabrzeżach. Należy mieć świadomość, że podobnie jak nakłady nieuwzględnione w zestawieniu, korzyści z pogłębienia kanału będą osiągnięte przez różne podmioty (w tym Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście) przez długi okres po zakończeniu Regat.

Tabela V-1. Zestawienie kosztów organizacji TTSR 2013 w podziale na podmioty odpowiedzialne

Lp.	Podmiot	Rodzaj wydatków	Wartość (tys. PLN)
1.	Wydział Kultury	Razem, w tym:	10 353,0
		Tall Ships' Races (Europe) Limited ¹	7 100,0
		Inne, w tym wynajem nabrzeży	1 170,0
		Pogłębianie	740,0
		Inne usługi obce, w tym budowa mostów pontonowych	700,0
		Centrum Żeglarskie w Szczecinie ²	500,0
		Oprawa artystyczna	83,0
		Promocja	32,0
		Media	16,0
		Transport	12,0
	Międzynarodowe Targi		
2.	Szczecińskie	Razem, w tym:	6 720,1
		Inne ³	1 753,4
		Inne usługi obce ⁴	1 424,0
		Media	987,3
		Infrastruktura tymczasowa	942,3
		Ochrona	898,3
		Reklama/promocja/relacje	387,9
		Wynagrodzenia dodatkowe (umowy zlecenia i o dzieło)	237,3
		Transport	89,5
	Szczecińska Agencja		
3.	Artystyczna	Razem, w tym:	3 999,3
		Eska Music Awards ⁵	2 829,0
		Oprawa artystyczna (w tym wynagrodzenia wykonawców)	546,4
		Scenotechnika do działań artystycznych	321,8
		Kampania radiowa	220,1
		Obsługa organizacyjna	82,0
	Biuro Komunikacji Społecznej		
4.	i Marketingowej	Promocja	2 305,8
	Wydział Obsługi Inwestorów i		
5.	Biznesu	Promocja	2 225,1
	Zarząd Dróg i Transportu		
6.	Miejskiego⁶	Razem, w tym:	1 698,2
		Infrastruktura i suprastruktura tymczasowa	1 195,2
		Transport	254,4
		Dodatkowe wynagrodzenia	175,3
		Inne	43,2
		Inne usługi obce	28,1
		Promocja	2,1
	Wydział Gospodarki		
	Komunalnej		
7.	i Ochrony Środowiska	Razem, w tym:	934,1
		Gospodarka odpadami	627,1
		Urządzenia sanitarne	239,5
		Organizacja ruchu	67,5
8.	Zakład Usług Komunalnych	Razem, w tym:	530,98
		Usługi obce	481,5
		Energia	32,4
		Wynagrodzenia	12,3
		Zużycie materiałów	4,7
9.	Wydział Sportu	Organizacja imprez	207,9
	WSZYSTKIE JEDNOSTKI	Nakłady i koszty razem	28 974,45

¹ wydatki w ramach kontraktu z Tall Ships' Races (Europe) Limited, obejmujące nakłady na promocję Szczecina podczas regat The Tall Ships' Races w latach 2010 – 2013 oraz koszty reprezentacji Szczecina w tych regatach,

² środki przekazane Międzyszkolnemu Ośrodkowi Sportowemu Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej – Centrum Żeglarskie w Szczecinie, przeznaczone na przygotowanie i udział reprezentacji Szczecina w TTSR 2013,

³ w tym m.in. koszty biura organizacyjnego, wyposażenie, przygotowanie i oznakowanie terenu i biur, wynajem gruntów i pomieszczeń, wynajem pokładów, druk i zużycie materiałów,

⁴ w tym m.in. wyżywienie na imprezach towarzyszących, hotele, wyżywienie służb, zabezpieczenie medyczne, piczywo na żaglowce, łączność, sprzątnięcie i wywóz śmieci,

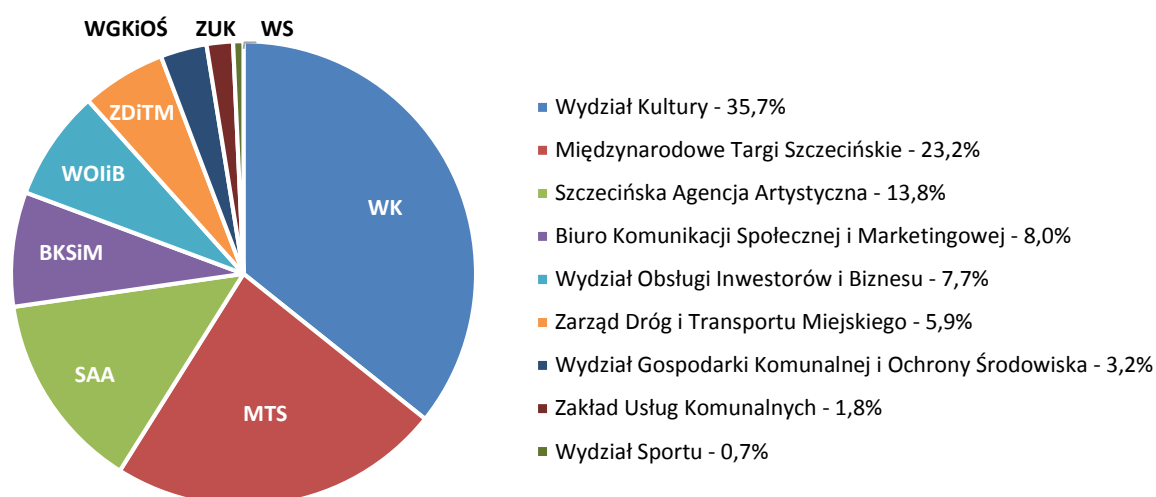
⁵ dofinansowanie organizacji Eska Music Awards, jednej z imprez towarzyszących TTSR 2013,

⁶ zestawienie kosztów bezpośrednich ZDiTM nie uwzględnia wzrostu kosztów paliwa i materiałów eksploatacyjnych wynikającego ze wzrostu obłożenia środków komunikacji miejskiej na standardowych trasach.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od poszczególnych jednostek.

Ponad jedną trzecią całkowitych wydatków na organizację Regat poniesiono ze środków Wydziału Kultury Urzędu Miasta Szczecin. Wydatki Wydziału Kultury, Międzynarodowych Targów Szczecińskich Sp. z o.o. oraz Szczecińskiej Agencji Artystycznej wyniosły blisko trzy czwarte łącznych kosztów organizacji wydarzenia. Szczegółową strukturę wydatków w podziale na jednostki odpowiedzialne przedstawiono na poniższym wykresie.

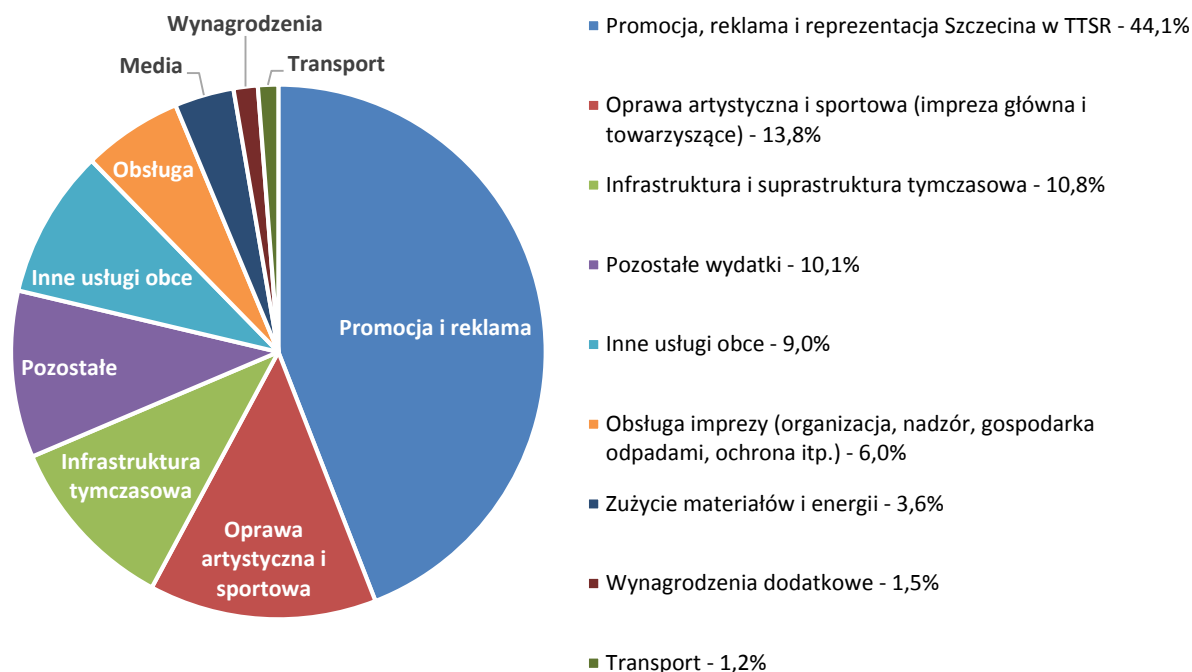
Rysunek V-1. Struktura kosztów organizacji TTSR według jednostek odpowiedzialnych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od poszczególnych jednostek.

W zestawieniu całkowitych kosztów na organizację Regat, przedstawionych w ujęciu rodzajowym, dominowały koszty promocji, reklamy oraz reprezentacji Szczecina w TTSR (blisko 45% ogółu kosztów). Znaczący udział w strukturze kosztów miały również koszty oprawy artystycznej i sportowej (całość kosztów na organizację i obsługę koncertów i wydarzeń sportowych – około 14% ogółu kosztów) oraz nakłady na infrastrukturę i suprastrukturę tymczasową (około 11% ogółu kosztów). Szczegółowe dane zaprezentowano na poniższym rysunku (Rys. V-2).

Rysunek V-2. Struktura rodzajowa kosztów organizacji TTSR 2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od poszczególnych jednostek.

V.1.2. PRZYCHODY BEZPOŚREDNIE

W poniższej tabeli zawarto zestawienie przychodów organizatorów TTSR bezpośrednio związanych z organizacją Regat. Przedstawione wartości nie obejmują tych przepływów pieniężnych między poszczególnymi podmiotami i jednostkami zaangażowanymi w organizację Regat, którym odpowiadały analogiczne wartości kosztów bezpośrednich – celem badania było określenie całkowitej kwoty wydatków netto, niezależnie od powiązań między poszczególnymi jednostkami.

Tabela V-2. Przychody bezpośrednie związane z organizacją TTSR 2013

Lp.	Podmiot	Pozycja	Wartość (tys. PLN)
Międzynarodowe Targi			
1.	Szczecińskie	Razem, w tym:	4 521,1¹
		Sponsorzy TTSR	3 320,3
		Organizacja Jarmarku pod Żaglami	976,1
		Strefa rozrywki (wesołe miasteczka)	142,3
		Inne: obsługa sponsorów	82,5
2.	Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego	Dodatkowa sprzedaż biletów (bez marży agentów; bez VAT)	751,4²
3.	Zakład Usług Komunalnych	Razem	28,6
RAZEM PRZYCHODY BEZPOŚREDNIE			5 301,0

¹ Wartość nie uwzględnia nadwyżki przychodów nad kosztami poniesionymi przez MTS Sp. z o.o. w związku z organizacją Regat w wysokości 410,8 tys. PLN. Przedmiotową wartość można utożsamiać z wynikiem operacyjnym MTS Sp. z o.o. na organizacji TTSR 2013. Zgodnie z danymi przekazanymi przez MTS Sp. z o.o. spółka ta otrzymała na organizację Regat 2 610 tys. PLN od Gminy Miasto Szczecin. W związku z powyższym wynik operacyjny MTS Sp. z o.o. został de facto sfinansowany ze środków GMS. Ponieważ GMS posiada 92,81% udziałów w MTS Sp. z o.o.

uznano, że wynik operacyjny tej spółki nie powinien zostać uwzględniony w zestawieniu przychodów bezpośrednich, ponieważ stanowi jedynie przepływ pomiędzy podmiotami powiązаныmi, nie zaś wypływ środków pieniężnych do podmiotów zewnętrznych.

² Szacunek własny na podstawie danych ZDiTM za lata 2012 – 2013.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od poszczególnych jednostek.

V.1.3. KOSZTY BEZPOŚREDNIE NETTO I ŹRÓDŁA ICH FINANSOWANIA

Całkowite wydatki na organizację TTSR wyniosły 28 974,4 tys. PLN.

Przychody bezpośrednie netto (po wyeliminowaniu przepływów między organizatorami) w kwocie około 5 301,0 tys. PLN pokryły około 18,3% tych kosztów.

Łączne koszty bezpośrednie netto organizacji Regat wyniosły zatem około 23 673,4 tys. PLN.

Około 91,9% tej kwoty zostało sfinansowane ze środków Gminy Miasto Szczecin, bezpośrednio przez jednostki organizacyjne Urzędu Miasta Szczecin lub pośrednio przez zakłady i jednostki budżetowe lub MTS Sp. z o.o. Istotny wkład finansowy w organizację Regat miał również Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, który poniósł około 7,8% całkowitych kosztów netto tego wydarzenia.

Tabela V-3. Struktura finansowania kosztów bezpośrednich netto organizacji TTSR 2013

Lp.	Podmiot	Wartość (tys. PLN)	Struktura
1.	Gmina Miasto Szczecin	21 757,1	91,9%
2.	Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego	1 837,1	7,8%
3.	Zakład Usług Komunalnych	79,2	0,3%
	Razem	23 673,4	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od poszczególnych jednostek.

V.1.4. KORZYŚCI POŚREDNIE ORGANIZATORÓW REGAT

Wprowadzenie

Zgodnie z klasyfikacją przedstawioną w podrozdziale V.3.2., poza bezpośrednimi przychodami organizatorów TTSR 2013 (w tym przede wszystkim przychodami z wynajmu tymczasowej powierzchni handlowej), w dłuższym okresie Gmina Miasto Szczecin może osiągnąć dzięki temu wydarzeniu również dodatkowe korzyści finansowe w postaci zwiększonych wpływów podatkowych.

Korzyści podatkowe GMS mają dwojaki charakter: (1) bezpośredni: powstałe w wyniku zdarzeń gospodarczych związanych bezpośrednio z TTSR, np. zyski podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na terenie przebiegu imprezy, (2) pośredni: powstałe w wyniku redystrybucji pieniądza, który napłynął do gospodarki w związku z TTSR, stanowiącego dochód podatkowy jego późniejszych dysponentów.

W przypadku szacowania korzyści pośrednich napotyka się na znaczące trudności i zachodzi konieczność oparcia szacunków o szereg założeń, często obarczonych dużą dozą subiektywizmu. Trudności te dotyczą również szacowania wpływu TTSR 2013 na przyszłe, niebezpośrednie przepływy finansowe podmiotów powiązanych z GMS.

W związku z powyższym autorzy Raportu postanowili niejako odwrócić kolejność oceny efektywności – zamiast prognozować wartość wszystkich korzyści bezpośrednich i pośrednich i potem zestawiać ją z poniesionymi nakładami, stworzono model służący do określenia wartości granicznych tych korzyści, czyli minimalnych ich poziomów, powyżej których wpływ organizacji Regat na finanse GMS i podmiotów powiązanych można uznać za pozytywny (wartości te można porównać do „progów rentowności”, określanych w przypadku oceny efektywności przedsięwzięć komercyjnych).

Drugie z wymienionych podejść teoretycznie pozwalałoby na określenie jaka jest bieżąca wartość przyszłych korzyści netto GMS i podmiotów powiązanych dzięki TTSR 2013. Wynik analiz w postaci pojedynczej wartości byłby zdecydowanie bardziej atrakcyjny „prezentacyjnie” niż złożona ocena w ramach podejścia „odwróconego”. Ograniczenia prognozowania w przypadku TTSR 2013 wskazują jednak, że taka „jedna wartość” byłaby obciążona dużym błędem oraz niemożliwa do weryfikacji. Wynika to przede wszystkim z braku możliwości oparcia prognoz o uzasadnione, weryfikowalne założenia dotyczące długookresowych korzyści pośrednich – to jaka będzie dynamika wpływów podatkowych w przyszłości zależy od bardzo wielu różnych czynników, a ponadto dokładne określenie, jaka część tych wpływów pojawi się wyłącznie dzięki pozytywnemu wpływowi TTSR 2013 na gospodarkę miasta, jest niemożliwe.

W związku z powyższym, w Raporcie zdecydowano się na zastosowanie podejścia zbliżonego do „progów rentowności”. Uznano, że ocena realności osiągnięcia dzięki TTSR 2013 określonych wartości korzyści podatkowych w długim okresie będzie miała większą wartość poznawczą niż tworzenie prognoz podpartych arbitralnymi, niemożliwymi do weryfikacji założeniami.

Model skonstruowany w ramach Raportu dostarcza zatem odpowiedzi na pytanie: *jaka powinna być wartość rocznych, dodatkowych dochodów budżetu miasta Szczecin, wygenerowanych wyłącznie dzięki organizacji TTSR 2013, aby przy określonym założeniu co do realnej dynamiki tych dochodów w kolejnych latach, Gmina Miasto Szczecin „wyszła na zero” na organizacji Regat?*

Model „progów rentowności” – analiza ENPV – podstawowe założenia

Model „progów długookresowej rentowności” TTSR 2013 z perspektywy GMS i podmiotów powiązanych, oparto na zmodyfikowanym podejściu do typowej analizy ENPV. Wynikiem tego modelu nie jest wartość ENPV (bieżąca wartość zdyskontowanych korzyści netto), lecz szereg wartości rocznych korzyści, przy których ENPV osiąga zero, oszacowanych dla różnych założeń dotyczących realnej stopy wzrostu, czyli wartości progowych od których można stwierdzić, że organizacja imprezy „zwróciła się”.

ENPV obliczono według poniższego wzoru:

$$ENPV = \frac{F_{2014}}{SDR - g}$$

gdzie:

ENPV	=	wartość bieżąca (zaktualizowana) korzyści ekonomiczno – społecznych netto na dzień 31.12.2013
F_{2014}	=	łączna wartość potencjalnych korzyści ekonomiczno - społecznych netto w 2014 r. (korzyści pomniejszone o nakłady inwestycyjne i koszty),
SDR	=	społeczna stopa dyskontowa (bez prognozowanej inflacji),
g	=	roczna realna stopa wzrostu korzyści.

Skonstruowany model opiera się ponadto na następujących kluczowych założeniach:

- model zbudowano w cenach stałych z 2013 r. (wylimitowano wpływ inflacji),
- wartości korzyści (kosztów) netto zdyskontowano na dzień 31.12.2013 r.,
- jako wartość kosztów (nakładów) na realizację TTSR 2013 przyjęto wartość kosztów bezpośrednich netto, określoną w podrozdziale V.1.3. na około 23 673,4 tys. PLN (koszty bezpośrednio pomniejszone o przychody bezpośrednie),
- jako nominalny poziom społecznej stopy dyskontowej (SDR) przyjęto 5,5%, co przy zakładanej długoterminowej inflacji na poziomie 2,5% r/r (środek przedziału celu inflacyjnego NBP) oznacza, że realny (po wylimitowaniu inflacji) poziom społecznej stopy dyskontowej wynosi 3,0%.

Wartość rocznych korzyści, przy której ENPV = 0 oszacowano za pomocą marky wykorzystującego dodatek Solver do arkusza kalkulacyjnego MS Excel 2013.

Wyniki modelu

Wartość przychodów i kosztów bezpośrednich jest znana (przychody z wynajmu powierzchni handlowej i koszty organizacji imprezy), zaś wartość korzyści pośrednich jest wynikiem modelu, a nie jego zmienną. W związku z tym jedynymi założeniami, od których zależą wyniki modelu, są: poziom społecznej stopy dyskontowej SDR i wartość stopy g (realnej rocznej stopy wzrostu korzyści). Zgodnie z przyjętą metodyką, wartość SDR określono na poziomie 5,5% (3,0% w przypadku modelu w cenach stałych; por.: podrozdział IV.2.2), zatem jedyną kluczową zmienną pozostaje stopa g .

Podobnie jak przy próbach zaprognozowania dokładnej wartości przyszłych korzyści pośrednich, również ustalanie konkretnej wartości stopy g jest w przypadku modelu TTSR 2013 obarczone dużym błędem. Mianowicie nie jest możliwe stwierdzenie *ex-ante* z dużym prawdopodobieństwem, że dochody budżetu GMS, które pojawią się dzięki organizacji Regat, będą np. rosły w realnym tempie 2% rocznie. Racjonalne może wydawać się zarówno założenie, że

- dochody te będą stopniowo spadały – np. ponieważ wraz z upływem czasu efekty TTSR 2013 dla lokalnej gospodarki będą coraz mniej istotne niż wpływ wielu innych, „bieżących” czynników, jak i założenie,
- będą one systematycznie rosły – m.in. na skutek efektu barcelońskiego i efektu mnożnikowego³⁷, które poprzez przyspieszenie rozwoju lokalnej gospodarki spowodują również wzrost dochodów podatkowych budżetu miasta.

W związku z powyższym zdecydowano się w ramach modelu ENPV przeprowadzić analogiczne obliczenia dla różnych poziomów stopy wzrostu g.

Jako punkt odniesienia na potrzeby interpretacji wyników przyjęto wartość planowanych dochodów (bieżących i ogółem) budżetu miasta Szczecin na 2014 r.³⁸

Wyniki modelu ENPV zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela V-4. Wyniki modelu „prognozy rentowności” TTSR 2013

	Roczna stopa wzrostu korzyści (realna)				
	-2%	-1%	0%	1%	2%
Wartość korzyści pośrednich w 2014 r. (tys. PLN)	1 183,7	946,9	710,2	473,5	236,7
Wartość korzyści jako % planowanych dochodów ogółem budżetu miasta Szczecin w 2014 r.	0,063%	0,051%	0,038%	0,025%	0,013%
Wartość korzyści jako % planowanych dochodów bieżących budżetu miasta Szczecin w 2014 r.	0,071%	0,057%	0,043%	0,028%	0,014%

Źródło: Opracowanie własne.

Jeżeli przyjąć, że dodatkowe dochody budżetu miasta Szczecin, wygenerowane dzięki organizacji TTSR 2013 pojawią się w 2014, po czym będą systematycznie spadały w realnym tempie 2% rocznie, to zgodnie ze skonstruowanym modelem dochody te w 2014 r. muszą wynieść co najmniej około 1,2 mln PLN, aby organizacja TTSR 2013 przyniosła korzyści nie tylko dla gospodarki lokalnej, lecz również dla finansów samej Gminy Miasto Szczecin i powiązanych z nią podmiotów. W tym wariantcie wynik modelu odpowiada około 0,071% planowanych dochodów bieżących budżetu miasta na 2014 r.

³⁷ Por. podrozdział IV.3.4.

³⁸ Abstrahuje się przy tym od kwestii czy zwiększone wpływy podatkowe dzięki organizacji TTSR 2013 zostały w jakikolwiek sposób uwzględnione w budżecie miasta na 2014 r. czy też nie.

Podobnie, zakładając że dodatkowe dochody budżetu miasta wygenerowane dzięki organizacji TTSR 2013, będą stopniowo rosły w realnym tempie 2% rocznie (np. na skutek efektu barcelońskiego i mnożnikowego, które pobudzą lokalną gospodarkę), to zgodnie ze skonstruowanym modelem dochody te w 2014 r. muszą wynieść co najmniej około 237 tys. PLN, aby organizacja imprezy była korzystna z punktu widzenia finansów Gminy Miasta Szczecin. Wartość ta odpowiada około 0,014% planowanych dochodów bieżących budżetu miasta na 2014 r.

Wykorzystując obrazowy, teoretyczny przykład, oszacowaną kwotę korzyści można porównać do liczby nowych, trwałych miejsc pracy, jakie musiałyby powstać dzięki TTSR 2013, tak aby zapewnić wzrost dochodów budżetu miasta Szczecin z podatku PIT (zakładając, że mimo rozwoju lokalnej gospodarki dzięki imprezie nie wzrosną pozostałe dochody podatkowe, w tym m.in. dochody z CIT, co jest założeniem bardzo konserwatywnym). Zgodnie z wynikami modelu liczba nowych, trwałych miejsc pracy powinna wynieść między 181 a 905³⁹.

W związku z powyższym, ocenia się, że organizacja TTSR 2013 może teoretycznie przynieść korzyści finansom Gminy Miasto Szczecin. Byłaby to sytuacja dość rzadko spotykana w przypadku organizacji dużych imprez masowych – z reguły jednostki samorządowe odpowiedzialne za ich organizację znacznie do nich „dopłacają”, kierując się przede wszystkim chęcią stworzenia impulsu do rozwoju lokalnej gospodarki. Bez wątplenia w przypadku organizacji TTSR 2013 w Szczecinie kluczowy w tym kontekście był brak konieczności ponoszenia dużych nakładów na infrastrukturę.

V.2. WPŁYW TTSR 2013 NA GOSPODARKĘ MIASTA SZCZECIN

W tym podrozdziale dokonano oceny wpływu organizacji Regat na gospodarkę miasta Szczecin, w ujęciu:

- bezpośrednim – przedstawiono szacunkową wartość dodatkowego strumienia pieniężnego w postaci wydatków turystów krajowych i zagranicznych poniesionych w Szczecinie podczas TTSR 2013,
- długookresowym – analizę wpływu bezpośredniego rozszerzono o korzyści pośrednie z organizacji imprezy, takie jak korzyści:
 - związane ze wzrostem wartości produktu turystycznego – tzw. *efekt barceloński*,
 - związane z poprawą wizerunku i wzrostem atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru,
 - związane z tzw. efektem mnożnikowym wywołanym przez zwiększoną konsumpcję,
 - inne potencjalne korzyści.

Szerszy opis zidentyfikowanych i uznanych za istotne korzyści pośrednich zawiera podrozdział V.3.4.

³⁹ Oszacowano na podstawie następujących założeń: wartość przeciętnego wynagrodzenia brutto w Szczecinie w 2012 r. (3 881,46 PLN), wartość rocznych zaliczek na podatek dochodowy przypadających GMS równa 1 307,66 PLN (39,34% z około 3 324 PLN).

V.2.1. WPŁYW BEZPOŚREDNI – SZACUNKOWE WYDATKI TURYSTÓW PODCZAS TTSR 2013

Punktem wyjścia przy szacowaniu łącznych wydatków turystów podczas The Tall Ships` Races 2013 były wyliczenia dotyczące liczby uczestników, przedstawione przez Komendę Wojewódzką Policji⁴⁰. Wynika z nich, że obszar przebiegu TTSR 2013 odwiedziło w dniach 3 – 6 sierpnia 2013 roku ok. 2,25 mln uczestników.⁴¹

Szacunki KWP wprowadzają pojęcie „uczestnika wydarzenia”, które na potrzeby niniejszego opracowania rozumiane jest jako „uczestnik w trakcie jednego dnia wydarzenia”. Zgodnie z powyższym, łączna liczba uczestników wydarzenia rozumiana jest jako łączna liczba dni spędzonych przez wszystkich uczestników unikalnych na terenie przebiegu regat w czasie TTSR 2013 (dalej: osobodni).

Oszacowanie liczby oraz struktury uczestników unikalnych na podstawie liczby osobodni wymaga poczynienia pewnych założeń. W związku z powyższym, analiza została przedstawiona w postaci wariantowej w celu jej zobiektywizowania.

Założenie 1 – liczba uczestników unikalnych

Autorzy Raportu konserwatywnie założyli, że liczba uczestników unikalnych równa jest liczbie uczestników wydarzenia podanej przez KWP na pierwszy dzień Regat, która wyniosła 1 mln osób. Konserwatyzm tego założenia wynika z faktu, że nie uwzględnia się uczestników unikalnych którzy przyjechali do Szczecina tylko w kolejnych dniach Regat.

W związku z faktem, że prawdopodobnie w kolejnych dniach trwania TTSR 2013 pojawiali się nowi unikalni uczestnicy, w modelu uwzględniono dodatkowy wariant, w którym założono liczbę uczestników unikalnych na poziomie 1,2 mln.

Założenie 2 – udział turystów zagranicznych

Ze względu na różny poziom wydatków deklarowane przez turystów krajowych i zagranicznych, do analizy przyjęto podział opisany w podrozdziale III.1.4 Raportu, zgodnie z którym udział turystów zagranicznych wynosił 10 – 15% całkowitej liczby turystów podczas TTSR 2013.

Założenie 3 – liczba szczecinian

Założono, że z 409 tys.⁴² mieszkańców Szczecina, ok. 280 tys. było zainteresowanych uczestnictwem w finale regat The Tall Ships` Races 2013.

⁴⁰ Por. Załącznik nr 3 – Pismo Naczelnika Sztabu Policji KWP w Szczecinie z dnia 24.10.2013 r.

⁴¹ Liczbę uczestników w podziale na poszczególne dni imprezy przedstawiono w podr. II.3 Raportu.

⁴² Źródło: GUS.

Warianty zaprezentowane w analizie

Uwzględniając powyższe czynniki, przeprowadzono analizę w następujących wariantach:

- wariant Ia: liczba uczestników unikalnych: 1 mln osób, udział turystów zagranicznych: 15%,
- wariant Ib: liczba uczestników unikalnych: 1 mln osób, udział turystów zagranicznych: 10%,
- wariant IIa: liczba uczestników unikalnych: 1,2 mln osób, udział turystów zagranicznych: 15%,
- wariant IIb: liczba uczestników unikalnych: 1,2 mln osób, udział turystów zagranicznych: 10%.

Jako wariant bazowy przyjmuje się Wariant Ia, dla którego zostaną przedstawione szczegółowe wyliczenia. Dla pozostałych wariantów zaprezentowane zostaną wyniki analogicznych wyliczeń, przy uwzględnieniu specyficznych dla danego wariantu założeń.

Liczba uczestników unikalnych w podziale na warianty

Zgodnie z powyższymi założeniami, dla wariantu bazowego oszacowano liczbę turystów krajowych na poziomie 612 tys. osób i liczbę uczestników zagranicznych na poziomie 108 tys. osób.

Rysunek V-3. Liczba uczestników unikalnych w podziale na warianty (tys. osób)

Wariant	Ia	Ib	IIa	IIb
mieszkańcy szczecina	280	280	280	280
turyści krajowi	612	648	782	828
turyści zagraniczni	108	72	138	92
Razem	1 000	1 000	1 200	1 200

Źródło: Opracowanie własne.

Założenie 4 – brak podstaw do uwzględniania wydatków szczecinian jako korzyści z tytułu organizacji imprezy

Rozważania przeprowadzone w podrozdziale IV.3 Raportu doprowadziły do wniosku, że nie jest możliwe wyodrębnienie spośród kwot wydatkowanych przez szczecinian takich, które nie byłyby wydatkowane gdyby nie organizacja TTSR 2013 (m.in. tzw. oszczędności uwolnione). W związku z powyższym, wydatki szczecinian nie zostały uwzględnione w korzyściach dla gospodarki lokalnej, co można uznać za założenie konserwatywne⁴³.

⁴³ Część wydatków szczecinian stanowiła w istocie oszczędności uwolnione, jednak ich oszacowanie jest niemożliwe. Ze względu na ich mniejszościowy charakter zostały one pominięte w analizie.

Liczba osobodni przypadająca na uczestnika unikalnego

Punktem wyjścia do ustalenia liczby dni pobytu przypadających na uczestnika unikalnego były wyniki badania ankietowego, w podziale na turystów krajowych i zagranicznych. Po wyliczeniu średniej liczby osobodni dla poszczególnych grup turystów, liczbę osobodni dla szczecinian założono na takim poziomie, aby łączna liczba osobodni nie przekroczyła wartości podanej przez KWP (2,25 mln). Wyniki obliczeń zaprezentowano poniżej.

Tabela V-5. Obliczenie liczby osobodni na podstawie wyników badań ankietowego w podziale na turystów polskich i zagranicznych

Turyści - odpowiedź	zagraniczni	polscy	liczba dni	iloczyn - turyści polscy	iloczyn - turyści zagraniczni
1 dzień	4%	28%	1	0,04	0,28
2-3 dni	45%	48%	2	0,91	0,96
4-7 dni	39%	15%	3	1,17	0,46
powyżej 7 dni	12%	9%	4	0,46	0,36
Razem	-	-	-	2,58	2,05

Źródło: Opracowanie własne.

Liczba osobodni w podziale na warianty i grupy uczestników

Przedstawiona w tabeli V-5 struktura uczestników unikalnych oraz wiedza na temat średniej liczby osobodni w podziale na turystów krajowych i zagranicznych stanowi podstawę do obliczenia liczby osobodni w podziale na trzy badane grupy uczestników.

Tabela V-6. Liczba osobodni w podziale na rodzaj uczestnika i warianty analizy (tys. osobodni)

Wariant (tys. osobodni)	Ia	Ib	IIa	IIb
mieszkańcy szczecina	715	734	288	313
turyści krajowi	1257	1331	1606	1700
turyści zagraniczni	279	186	356	237
Razem	2 250	2 250	2 250	2 250

Źródło: Opracowanie własne.

Powyższe obliczenia pozwoliły oszacować średnią liczbę osobodni przypadających na dany rodzaj uczestnika Regat.

Tabela V-7. Liczba osobodni przypadających średnio na uczestnika unikalnego

	Liczba osobodni (jedn.)
mieszkańcy szczecina	2,14
turyści krajowi	2,05
turyści zagraniczni	2,58

Źródło: Opracowanie własne.

Wydatki turystów związane z atrakcjami podczas TTSR 2013 – Wariant 1a

Przedstawione powyżej szacunki i założenia pozwoliły oszacować wydatki ogółem na atrakcje związane bezpośrednio z TTSR 2013 dla każdej z grup turystów.

Liczebność grup ustalana jest na podstawie wyników badania ankietowego dla danej grupy turystów, w oparciu o zaprezentowaną w tabeli V-6 liczbę osobodni dla tej grupy. Poziom wydatków reprezentujący dany przedział został przyjęty na poziomie środka przedziału.

Turyści krajowi

Tabela V-8. Łączna kwota wydatków turystów krajowych na atrakcje bezpośrednio związane z TTSR 2013

Turyści krajowi	min	max	środek przedziału	udział	liczebność	wydatki ogółem
nic	0	0	0	7%	87 966	0
1-10	1	10	5,5	17%	213 632	1 174 973
11-50	11	50	30,5	37%	464 963	14 181 364
51-100	51	100	75,5	20%	251 331	18 975 508
pow. 100	101	200	150,5	19%	238 765	35 934 082
Razem przychód	70 265 927	PLN				
Średnio na uczestnika dziennie	55,92	PLN				

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela V-9. Łączna kwota wydatków turystów zagranicznych na atrakcje bezpośrednio związane z TTSR 2013

Turyści zagraniczni	min	max	środek przedziału	udział	liczebność	wydatki (środek przedziału)
nic	0	0	0	0%	0	0
1-10	1	10	5,5	8%	22 282	122 552
11-50	11	50	30,5	14%	38 994	1 189 307
51-100	51	100	75,5	45%	125 337	9 462 932
pow. 100	101	200	150,5	33%	91 914	13 833 009
Razem przychód	24 607 800	PLN				
Średnio na uczestnika dziennie	88,35	PLN				

Źródło: Opracowanie własne.

Wydatki turystów związane z pobytem w Szczecinie – Wariant 1a

Kwoty ogółem wydatkowane przez turystów krajowych i zagranicznych zostały oszacowane w sposób analogiczny do kwot wydatków na atrakcje związane z TTSR 2013, z uwzględnieniem poziomów wydatków i wyników odpowiednich dla danego pytania ankietowego.

Tabela V-10. Łączna kwota wydatków turystów krajowych na pobyt w Szczecinie podczas TTSR 2013 (łącznie z wydatkami na atrakcje)

Turyści krajowi	min	max	środek przedziału	udział	liczebność	wydatki (środek przedziału)
20-100 PLN	20	100	60	46%	578 062	34 683 709
101-300 PLN	101	300	200,5	29%	364 430	73 068 270
301-500 PLN	301	500	400,5	15%	188 498	75 493 617
pow 500 PLN	501	750	625,5	10%	125 666	78 603 841
Razem wydatki	261 849 437	PLN				
Średnio na uczestnika dziennie	208,37	PLN				

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela V-11. Łączna kwota wydatków turystów zagranicznych na pobyt w Szczecinie podczas TTSR 2013 (łącznie z wydatkami na atrakcje)

Turyści zagraniczni	min	max	środek przedziału	udział	liczebność	wydatki (środek przedziału)
20-100 PLN	20	100	60	8%	22 282	1 336 926
101-300 PLN	101	300	200,5	33%	91 914	18 428 694
301-500 PLN	301	500	400,5	18%	50 135	20 078 962
pow 500 PLN	501	750	625,5	41%	114 196	71 429 466
Razem wydatki	111 274 048	PLN				
Średnio na uczestnika	399,51	PLN				

Źródło: Opracowanie własne.

Wydatki ogółem dla każdego z wariantów

Wydatki ogółem turystów na pobyt w Szczecinie oraz wydatki na atrakcje związane bezpośrednio z TTSR 2013 zostały wyliczone w analogiczny sposób dla każdego z badanych wariantów. Oszacowany na tej podstawie całkowity poziom wydatków turystów w związku z The Tall Ships` Races 2013 wynosił w zależności od przyjętego wariantu od **351 do 476 mln. PLN.**

Tabela V-12. Wydatki ogółem turystów podczas TTSR 2013 (w tys. PLN)

Wariant	Ia	Ib	Ila	IIb
Turyści krajowi				
Wydatki ogółem na pobyt	261 849	277 252	334 585	354 267
w tym wydatki na atrakcje	70 266	74 399	89 784	95 066
Turyści zagraniczni				
Wydatki ogółem na pobyt	111 274	74 183	142 184	94 789
w tym wydatki na atrakcje	24 608	16 405	31 443	20 962
Razem				
Wydatki ogółem na pobyt	373 123	351 435	476 769	449 056
w tym wydatki na atrakcje	94 874	90 804	121 228	116 028

Źródło: Opracowanie własne.

Średnie wydatki uczestników unikalnych - turyści

Na podstawie powyższych wyliczeń oszacowano średnie wydatki dla badanych grup turystów w rozumieniu uczestników unikalnych. Poniższe kwoty wyrażają średnią wartość wydatku na pobyt/atrakcje dla każdego z przyjezdnych, bez względu na liczbę dni spędzonych w Szczecinie.

Tabela V-13. Przeciętne wydatki ogółem na uczestnika unikalnego (w PLN)

Turyści krajowi	
Średni wydatek na pobyt	428
w tym na atrakcje	115
Turyści zagraniczni	
Średni wydatek na pobyt	1 030
w tym na atrakcje	228
Razem	
Wydatki ogółem na pobyt	518
 w tym na atrakcje	132

Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza wykazała, że strumień wydatków turystów krajowych i zagranicznych, który zasilił gospodarkę Szczecina w wyniku organizacji The Tall Ships` Races 2013, mieścił się w przedziale **351 – 476 mln PLN**. Kwota ta znacząco przewyższa wynik osiągnięty w 2007 roku, w którym poziom wydatków turystów krajowych i zagranicznych oszacowano na poziomie 192 mln PLN (czyli **237 mln PLN** w cenach z 2013 r.). Średnie wydatki *per capita* szczególnie wysokie były najprawdopodobniej w przypadku turystów zagranicznych, którzy na pobyt wydatkowali średnio 1 030 zł, a na atrakcje łącznie 228 zł, co było wartością dwukrotnie wyższą niż wydatki turystów krajowych.

VI. PODSUMOWANIE WYNIKÓW ANALIZY

Na podstawie szacunków Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie i dodatkowych założeń, **ocenia się, że finał regat The Tall Ships` Races 2013 w Szczecinie odwiedziło od 1 do 1,2 miliona „unikalnych” uczestników. Całkowitą liczbę osobodni oszacowano na 2,25 miliona**, co wiąże się z faktem, że znaczna część uczestników „unikalnych” spędziła na Regatach więcej niż 1 dzień.

Łączną wartość strumienia pieniężnego, który zasilił gospodarkę miasta Szczecin w związku z wydatkami turystów krajowych i zagranicznych podczas TTSR 2013 oszacowano na kwotę między 351 i 476 milionów złotych.

Całkowite nakłady netto (koszty pomniejszone o przychody bezpośrednie) poniesione przez Gminę Miasto Szczecin i podmioty z nią powiązane (spółki miejskie, jednostki i zakłady budżetowe) na organizację finału Regat wyniosły **około 23,7 mln złotych**, z czego ponad 44% stanowiły wydatki na promocję miasta i finału Regat oraz koszty uczestnictwa Szczecina w Regatach.

Ocenia się, że aby organizacja finału The Tall Ships` Races 2013 okazała się neutralna dla finansów Gminy Miasto Szczecin i podmiotów powiązanych z punktu widzenia efektów społeczno - gospodarczych, musiałoby dojść do zmaterializowania się długookresowych korzyści z tego wydarzenia dla gospodarki lokalnej, co z kolei powinno spowodować m.in. wzrost dochodów podatkowych budżetu miasta. Wśród tych korzyści kluczowe są dwa podstawowe efekty realizacji imprez masowych: tzw. *efekt barceloński*, polegający na wzroście ruchu turystycznego oraz tzw. *efekt mnożnikowy*, czyli zwielokrotnienie wartości dodatkowych środków, które napłynęły do gospodarki lokalnej w ramach standardowego obrotu gospodarczego. Łączną, roczną wartość tych korzyści oszacowano na kwotę między 237 i 1 184 tys. złotych. Podane wartości stanowią między 0,014% i 0,071% wartości dochodów bieżących budżetu miasta Szczecin, zaplanowanych na 2014 r.

Wykorzystując obrazowy, teoretyczny przykład, oszacowaną kwotę korzyści można porównać do liczby nowych, trwałych miejsc pracy, jakie musiałyby powstać dzięki TTSR 2013, tak aby zapewnić wzrost dochodów budżetu miasta Szczecin z podatku PIT (zakładając, że mimo rozwoju lokalnej gospodarki dzięki imprezie nie wzrosną pozostałe dochody podatkowe, w tym m.in. dochody z CIT, co jest założeniem bardzo konserwatywnym). Zgodnie z wynikami modelu, liczba nowych, trwałych miejsc pracy powinna wynieść między 181 a 905.

W związku z powyższym ocenia się, że organizacja TTSR 2013 przyniosła nie tylko korzyści gospodarce miasta Szczecin, lecz w długim okresie może teoretycznie okazać się korzystna dla finansów Gminy Miasto Szczecin. Byłaby to sytuacja dość rzadko spotykana w przypadku organizacji dużych imprez masowych – z reguły jednostki samorządowe, odpowiedzialne za ich organizację znacznie do nich „dopłacają”, kierując się przede wszystkim chęcią stworzenia impulsu do rozwoju lokalnej gospodarki. Bez wątplenia w przypadku organizacji TTSR 2013 w Szczecinie, kluczowy w tym kontekście był brak konieczności ponoszenia dużych nakładów na infrastrukturę.

Spis tabel

Tabela IV-1. Wyniki statystycznej analizy różnicowania związane z roczną liczbą korzystających z noclegów ogółem w wybranych Polskich miastach (lata 2007 – 2012)	70
Tabela V-1. Zestawienie kosztów organizacji TTSR 2013 w podziale na podmioty odpowiedzialne	78
Tabela V-2. Przychody bezpośrednie związane z organizacją TTSR 2013	80
Tabela V-3. Struktura finansowania kosztów bezpośrednich netto organizacji TTSR 2013	81
Tabela V-4. Wyniki modelu „prognozy rentowności” TTSR 2013	84
Tabela V-5. Obliczenie liczby osobodni na podstawie wyników badań ankietowego w podziale na turystów polskich i zagranicznych	88
Tabela V-6. Liczba osobodni w podziale na rodzaj uczestnika i warianty analizy (tys. osobodni)	88
Tabela V-7. Liczba osobodni przypadających średnio na uczestnika unikalnego	89
Tabela V-8. Łączna kwota wydatków turystów krajowych na atrakcje bezpośrednio związane z TTSR 2013	89
Tabela V-9. Łączna kwota wydatków turystów zagranicznych na atrakcje bezpośrednio związane z TTSR 2013	90
Tabela V-10. Łączna kwota wydatków turystów krajowych na pobyt w Szczecinie podczas TTSR 2013 (łącznie z wydatkami na atrakcje)	90
Tabela V-11. Łączna kwota wydatków turystów zagranicznych na pobyt w Szczecinie podczas TTSR 2013 (łącznie z wydatkami na atrakcje)	91
Tabela V-12. Wydatki ogółem turystów podczas TTSR 2013 (w tys. PLN)	91
Tabela V-13. Przeciętne wydatki ogółem na uczestnika unikalnego (w PLN)	92

Spis rysunków

Rysunek II-1. Trasa wyścigu podczas TTSR 2007	22
Rysunek II-2. Mapa usytuowania statków w Szczecinie w czasie TTSR 2007	23
Rysunek II-3. Trasa wyścigu podczas TTS 2013	24
Rysunek II-4. Mapa usytuowania statków w Szczecinie podczas TTSR 2013	25
Rysunek II-5. Wycinek ze strony głównej www.tallships.szczecin.eu	28
Rysunek II-6. Liczba wizyt na stronie www.tallships.szczecin.eu	28
Rysunek II-7. Liczba unikalnych użytkowników strony www.tallships.szczecin.eu	29
Rysunek II-8. Liczba odsłon strony www.tallships.szczecin.eu	29
Rysunek II-9. Struktura w podziale na wizyty z Polski i zagraniczne	30
Rysunek II-10. Wycinek strony głównej www.szczecin.eu	30
Rysunek II-11. Liczba odwiedzin na stronie www.szczecin.eu w wybranych dniach	31
Rysunek II-12. Liczba odsłon na stronie www.szczecin.eu w wybranych okresach	31
Rysunek II-13. Liczba unikalnych użytkowników	32
Rysunek II-14. Struktura użytkowników ze względu na lokalizację	32
Rysunek II-15. Wycinek ze strony głównej strony The Tall Ships` Races 2013 na portalu Facebook	33
Rysunek III-1. Podział uczestników ze względu na wiek i wykształcenie	36

Rysunek III-2. Struktura pochodzenia ankietowanych turystów krajowych	37
Rysunek III-3. Liczba osób pracujących w punktach stałych i tymczasowych	38
Rysunek III-4. Struktura odpowiedzi na pytanie ankietowe M1 i M4	39
Rysunek III-5. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe: M2 i M3	40
Rysunek III-6. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe M6 i T8.....	41
Rysunek III-7. Struktura odpowiedzi na pytania T2 i T3	41
Rysunek III-8. Struktura odpowiedzi na pytania T6 i T7	43
Rysunek III-9. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe T10 i T12	43
Rysunek III-10. Struktura odpowiedzi na pytania T13 i T15	45
Rysunek III-11. Odpowiedzi na pytania ankietowe PS1, PS2 i PT1	47
Rysunek III-12. Odpowiedzi na pytania ankietowe PS6, PS7, PT2, PT3	48
Rysunek III-13. Struktura odpowiedzi na pytania ankietowe PS8, PS10, PT4, PT6	49
Rysunek III-14. Zagregowane wyniki badania dla przedsiębiorców TTSR 2013 oraz wyniki TTSR 2007	51
Rysunek III-15. Struktura odpowiedzi na pytania PT2, PS6, struktura danych zagregowanych dla punktów gospodarczych oraz wyniki badania przeprowadzonego w 2007 r.....	51
Rysunek III-16. Udział odpowiedzi twierdzących na pytanie: <i>Czy jest coś, czego Pani/Pana zdaniem zdecydowanie brakuje podczas regat w Szczecinie?</i> w poszczególnych grupach respondentów	53
Rysunek IV-1. Struktura podmiotów gospodarczych tymczasowych wg. ich miejsca rejestracji.....	66
Rysunek IV-2. Struktura podmiotów tymczasowych ze względu na typ działalności	66
Rysunek IV-3. Korzystający z noclegów ogółem w wybranych Polskich miastach w latach 2006 - 2012.....	69
Rysunek IV-4. Współczynniki zmienności dla grupy porównawczej w okresach 2001 - 2006 i 2007 - 2012	71
Rysunek IV-5. Schemat obrazujący efekt mnożnikowy związany z redystrybucją dochodu	76
Rysunek V-1. Struktura kosztów organizacji TTSR według jednostek odpowiedzialnych	79
Rysunek V-2. Struktura rodzajowa kosztów organizacji TTSR 2013	80
Rysunek V-3. Liczba uczestników unikalnych w podziale na warianty (tys. osób)	87

Spis załączników

1. Suplement do Raportu: „*Badanie ankietowe The Tall Ships Races` 2013 – opis, wyniki i interpretacja*”,
2. Wykaz źródeł danych wykorzystanych w Raporcie,
3. Pismo Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie zawierające szacunek liczby uczestników *The Tall Ships` Races 2013*.