

Aleksandra ŁAPKO

WYBRANE TENDENCJE I KIERUNKI ROZWOJU TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ W POLSCE I NA ŚWIECIE

Streszczenie

Artykuł dotyczy tendencji i kierunków rozwoju turystyki żeglarskiej w Polsce i na Świecie. W ostatnich latach turystyka żeglarska w Polsce dynamicznie się rozwija. Ze względu jednak na fakt, że wcześniej przez wiele lat traktowana była marginalnie to zmiany obserwowane w Polsce są odmienne od tego co obecnie widoczne jest w krajach, gdzie rozwój turystyki żeglarskiej następował stopniowo i systematycznie. O ile, widoczne na polskim rynku turystyki żeglarskiej tendencje związane są głównie z nadrabianiem zaległości powstałych w wyniku kilkudziesięcioletniego braku inwestycji w infrastrukturę portów jachtowych, to tendencje i kierunki rozwoju turystyki żeglarskiej, które można obserwować na świecie są odpowiedzią na zmiany ze strony popytowej, warunkowane głównie zmianami czynników pozaekonomicznych.

WSTĘP

W Polsce przez wiele lat żeglarstwo traktowane było w sposób marginalny. Dopiero obecnie, w regionach posiadających szczególnie korzystne uwarunkowania naturalne do jego uprawiania dostrzeżono, że może ono stanowić czynnik przyciągający turystów i przynieść korzyści dla rozwoju gospodarczego. Warunkiem niezbędnym do rozwoju żeglarstwa jest posiadanie przez region określonych walorów. Rzadkość występowania tych walorów sprawia, że w oparciu o nie, region może budować swoją konkurencyjność.

Obserwując rynek turystyki żeglarskiej, która w wielu państwach jest dużo bardziej popularna niż w Polsce, można zauważyć ciekawe tendencje rozwojowe. W niektórych przypadkach stanowić mogą one przykłady dobrych praktyk, które mogłyby zostać zaimplementowane na polskim gruncie, w innych – stanowić mogą jedynie ciekawostkę ze względu na specyfikę terenów, których dotyczą i dużo większe zaawansowanie rozwoju żeglarstwa.

1. TURYSTYKA ŻEGLARSKA W POLSCE

Podjęmowane obecnie w Polsce działania koncentrują się głównie na budowaniu nowych portów jachtowych oraz modernizowaniu portów już istniejących. W. Heflich, redaktor naczelny miesięcznika „Żagle” podsumowuje to następującymi słowami: „Przez wiele lat głównym tematem narzekań polskich żeglarzy był brak nowoczesnych przystani i marin albo fatalny stan starych obiektów. Po wejściu do Unii Europejskiej i uruchomieniu olbrzymich środków finansowych widzimy gołym okiem, że przybywa nam portów jachtowych, a wiele

miast rozbudowuje infrastrukturę nad rzekami. Oczywiście zaległości są ogromne, ale to, czego jesteśmy teraz świadkami, jest bez precedensu w historii ostatnich 20 lat” [2, s. 5].

Prognozy rozwoju portów jachtowych i marin w Polsce zostały zawarte w różnych programach rozwoju turystyki wodnej, wyznaczających miejsca na akwenach morskich i śródlądowych, na których w najbliższym czasie mają być takie porty i mariny budowane lub modernizowane.

Na uwagę zasługują trzy programy:

1. Projekt „Rozwoju turystyki w rejonie Zatoki Gdańskiej” związany z budową i modernizacją bazy żeglarskiej tworzącej „Pierścień Zatoki Gdańskiej”.
2. „Program rozwoju dróg wodnych delty Wisły i Zalewu Wiślanego”, którego efektem jest projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”.
3. Projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” obejmujący budowę i modernizację przystani i portów jachtowych nad Odrą, Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku, wchodzących w skład województwa zachodniopomorskiego [3, s. 38 – 39].

W ramach projektu „Rozwój turystyki w rejonie Zatoki Gdańskiej” nastąpiła modernizacja bazy żeglarskiej, tworząc tzw. Pierścień Zatoki Gdańskiej. Jego celem była budowa nowej lub modernizacja istniejącej infrastruktury dla turystyki wodnej i rekreacji, zwiększającej dostęp do Zatoki Puckiej. Łączna wartość projektu wyniosła 5 199 862,04 euro, z czego dofinansowanie z funduszu Phare 2002 objęło kwotę 3 700 000 euro. W poszczególnych lokalizacjach, gminy mogły dzięki tym środkom zrealizować znaczące inwestycje. W ramach tego projektu rozbudowano i zmodernizowano np. marinę w Gdyni. Jej modernizacja zakończyła się w 2007 roku i pochłonęła blisko 8 milionów zł [5, 83 – 84]. W 2011 roku zakończono również budowę mariny w Sopocie, która zlokalizowana jest na końcu mola.



Fot 1. Widok na Marinę Sopot

Źródło: <http://www.sopot-marina.pl>

Program rozwoju dróg wodnych delty Wisły i Zalewu Wiślanego”, którego efektem jest projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” obejmuje swoim zasięgiem obszar Żuław i Zalewu Wiślanego wraz z Mierzeją Wiślaną. Bierze w nim udział 18 partnerów z dwóch województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Projekt obejmuje obszar 15 gmin (m. Gdańsk, gm. Cedry Wielkie, m. Tczew, m. i gm. Gniew, m. i gm. Sztum, m. Malbork, m. i gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Stegna, gm. Sztutowo, m. Krynica Morska, m. Braniewo,

gm. Braniewo, m. i gm. Frombork, m. i gm. Tolkmicko, m. Elbląg). Realizacja projektu przewidziana została na lata 2007 – 2013. W ramach tego projektu planuje się rozbudowę lub modernizację 27 obiektów, a jego realizacja pochłonie blisko 85 mln złotych [9, 10.09.2012].

Projekt "Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego" obejmuje budowę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Zakłada on budowę lub modernizację 28 portów jachtowych. Wartość całego projektu przewidziano na blisko 89 mln złotych, z czego ponad 52 mln zł pochodzić ma z dotacji unijnych. Na początku czerwca 2012 roku została otwarta, zbudowana w ramach tego projektu, marina w Kamieniu Pomorskim. Obecnie trwają prace przy budowie mariny w Darłowie [11, 10.09.2012].

W powstających portach jachtowych duży nacisk położony jest na ekologiczne rozwiązania. Standardem już jest zapewnienie odbioru nieczystości i ścieków, w niektórych następuje wprowadzanie różnego rodzaju urządzeń produkujących energię elektryczną i prowadzących do powstania tak zwanych portów ekologicznych, samowystarczalnych także w zakresie zaopatrzenia w wodę, szczególnie dla celów sanitarnych. Przykładem może być powstały w 2009 roku projekt mariny w Pucku – Via Marina, gdzie energia elektryczna pozyskiwana ma być z energii wiatrowej, natomiast woda używana do celów sanitarnych pochodzić będzie z odzyskiwanej wody deszczowej [3, s. 40].

2. ŚWIATOWE TENDENCJE NA RYNKU TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ

O ile widoczne na polskim rynku turystyki żeglarskiej tendencje związane są głównie z nadrobieniem zaległości powstałych w wyniku kilkudziesięcioletniego braku inwestycji w infrastrukturę portów jachtowych, to tendencje i kierunki rozwoju turystyki żeglarskiej, które można obserwować na świecie są odpowiedzią na zmiany ze strony popytowej, warunkowane głównie zmianami czynników pozaekonomicznych.

Do czynników mających tu największe znaczenie należą: starzenie się społeczeństw, wzrost liczby osób niepełnosprawnych, a także rosnąca rola kobiet w kwestii podejmowania decyzji urlopowych.

Z badań przeprowadzonych na terenie Niemiec wynika, że średni wiek właściciela jachtu to teraz 60 – 64 lata. Ponad 50% dzisiejszych właścicieli jachtów miało swoją pierwszą łódź już przed ukończeniem 30 roku życia. Obecnie widoczne jest małe zainteresowanie posiadaniem łodzi w tej grupie wiekowej. Własny jacht posiada tylko 0,5% osób w wieku 30 – 34 lata i 1% osób w wieku 34 – 39 lat [7, 23]. Istotne jest, że połowa 70. letnich właścicieli jachtów deklaruje zamiar pozbycia się swojej łodzi w najbliższym czasie. Oznacza to, że w nadchodzących latach spadnie liczba jachtów przy jednoczesnym wzroście wieku osób uprawiających turystykę żeglarską.

W wielu krajach rośnie również populacja osób niepełnosprawnych. Przykładowo w Niemczech aż 11,7% (9,6 mln osób) społeczeństwa ma orzeczoną pewien stopień niepełnosprawności i obserwuje się tu tendencję rosnącą. W Polsce dane mówiące o liczbie niepełnosprawnych są podobne. Według Badania Stanu Zdrowia ludności Polski, przeprowadzonego przez GUS pod koniec 2009 r., prawie 4,2 mln Polaków, czyli prawie 11% społeczeństwa [8, 11.09.2012] posiadało prawne orzeczenie o niepełnosprawności lub równoważne.

W związku z tym, że w nadchodzących latach liczba jachtów najprawdopodobniej będzie maleć, w wielu krajach świata zauważa się brak celowości rozbudowywania istniejących, oraz budowania nowych portów jachtowych. Za konieczność natomiast uznaje się, dostosowanie portów i przystani jachtowych do obsługi osób starszych i niepełnosprawnych. Powstaje infrastruktura „bez barier”, która jest ułatwieniem dla osób charakteryzujących się niższą sprawnością fizyczną i większą potrzebą komfortu.

Infrastruktura taka przydatna jest również dla innych grup społecznych, np. dla rodzin z małymi dziećmi. Zaczęto zauważać wzrost roli decyzyjnej kobiet odnośnie sposobu spędzania czasu wolnego przez całą rodzinę. Według statystyk, to kobiety w większości podejmują decyzje dotyczące zakupów konsumenckich. W przypadku sposobu spędzania wakacji przez rodzinę, aż w 92% przypadków decyzję podejmują kobiety [1, s. 11]. Z badań przeprowadzonych przez TNS Polska we współpracy z serwisem Citeam.pl wynika, że niemal co trzecia Polka podczas wakacji chciałaby zaznać luksusu [4, 47 – 48]. Ponadto kobiety najczęściej chcą spędzać wakacje z dziećmi. Po to, by zachęcić tę grupę do żeglowania niezbędne jest więc wyjście naprzeciw tym oczekiwaniom.

Na światowym rynku turystyki żeglarskiej daje się zauważyć kilka podstawowych trendów:

- Wzrost komfortu postoju i pobytu w portach jachtowych.

Z myślą o osobach starszych oraz rodzinach z małymi dziećmi w wielu portach jachtowych, na nabrzeżach, budowane są podesty ułatwiające wsiadanie i wysiadanie z jachtu, poza tym pomosty cumownicze są szersze (przynajmniej 150 cm) i mają nawierzchnie antypoślizgowe. Stosowane są także bomy cumownicze zmniejszające kołysanie boczne jachtu. Budowane są place zabaw dla dzieci, a także kryte bawialnie gdzie najmłodsi mogą spędzić czas podczas niepogody. W niektórych miejscach istnieje możliwość skorzystania z płatnej opieki dla dzieci.

Zaplecze portowe w wielu miejscach dostosowywane jest do wymogów osób niepełnosprawnych ruchowo: na terenie przystani budowane są podjazdy, oraz windy, standardem stają się toalety dla osób na wózkach inwalidzkich. Na terenie portów oferowane są miejsca noclegowe dla osób, które nie chcą, lub ze względów zdrowotnych nie mogą, nocować na swoich jachtach.



Fot. 2. Komfortowe miejsca postojowe dla jachtów w Marinie Kröslin

Źródło: archiwum własne

- Wzrost bezpieczeństwa.

Obecnie większość przystani jest monitorowana przez całą dobę. Monitoringiem objęte są również parkingi, na których klienci pozostawiają swoje samochody. Dodatkowo coraz większą uwagę przykładana się do zapewnienia turystom bezpieczeństwa zdrowotnego. Na terenie wielu przystani istnieją punkty pierwszej pomocy, w niektórych

organizowane są też treningi i szkolenia z tego zakresu. Ponadto przy miejscach postojowych montowane są telefony umożliwiające wzywanie pomocy. Są porty, w których oferowana jest pomoc przy nawigacji w porcie.

- Pojawienie się nowych konstrukcji jachtów.

Budowane są coraz większe jednostki, które zapewniają wyższy komfort żeglugi. Jachty, są w dużym stopniu zmechanizowane, co minimalizuje potrzebę wysiłku fizycznego na pokładzie i umożliwia żeglugę nawet osobom nie w pełni sprawnym fizycznie. Wzrasta popularność jachtów motorowych, których prowadzenie jest łatwiejsze, i które pozwalają na szybsze pokonywanie przestrzeni.

Skrajnym przykładem tego nurtu jest wzrost popularności tzw. mega jachtów. Olbrzymich jednostek (nawet do blisko 200 m długości), wyposażonych bardzo komfortowo i obsługiwanych przez profesjonalną załogę, która prowadzi jacht do wskazanego przez właściciela portu. Jednostki te żeglują najczęściej po wodach Morza Karaibskiego, a w Europie – na Morzu Śródziemnym. Jednym z najbardziej znanych jachtów tego typu jest „Eclipse” należący do rosyjskiego miliardera Romana Abramowicza. Jacht ten zbudowany został w 2010 roku w Hamburgu, a kosztował według różnych źródeł od 0,8 do 1,2 miliarda dolarów. Ma blisko 170 m długości i dziewięć pokładów, na których do dyspozycji pasażerów jest m.in. basen (basen ma 16 m długości i w razie potrzeby może zostać podniesiony i służy wówczas za parkiet do tańca), kino i dyskoteka. Do tego właściciel i jego goście mogą korzystać z 20 skuterów wodnych, czterech motorówek i dwóch lądowisk dla helikopterów oraz małego statku podwodnego. Jacht chroniony jest przez system antyrakietowy, zamontowano na nim również przeciwpancerne szyby. Stała załoga liczy 92 osoby. W 2011 roku „Eclipse” zdobył nagrodę dla najlepszego jachtu motorowego na świecie. Jest to również najdłuższy jacht świata (Fot.1) [6, 11.09.2012]. Mega jachty, które bardziej przypominają statki pasażerskie niż tradycyjne jachty, potrzebują specjalnie przystosowanych do swoich rozmiarów i potrzeb warunków postojowych. Na świecie powstaje coraz więcej marin przygotowanych do ich specyficznych wymagań. W większości lokalizowane są one w Stanach Zjednoczonych, Australii a także Europie. Ze względu na specyficzne potrzeby ich właścicieli porty dla mega jachtów budowane są tam, gdzie panują szczególnie korzystne warunki pogodowe. Najpopularniejszy port w Europie dla tego typu jachtów znajduje się w Monte Carlo w Monako.



Fot. 3. Jacht „Eclipse” (fot: Keld Gyдум, CC)

Źródło: www.forbes.pl

- Wzrost znaczenia zabudowy waterfront¹.

Odpowiednie rozwiązania architektoniczne w rejonie frontu wodnego, a także oferowane przez zlokalizowane w jego regionie atrakcje sprawiają, że wydłuża się czas pobytu osób żeglujących w danej miejscowości, a co jeszcze istotniejsze, porty przyciągają nie tylko żeglarzy, ale także osoby przybywające od strony lądu. Przykładem takiego rozwiązania jest np. La Rambla del Mar w Barcelonie. Jest to molo o długości 4 km, które zostało oddane do użytku w 1994 roku, łączące ruchliwą ulicę La Rambla z Port Vell². Po to by przyciągnąć turystów lądowych na teren portu, zlokalizowano tam m.in. centrum handlowe, oceanarium, kino i plażę. Szacuje się, że aż 75% turystów odwiedzających Barcelonę odwiedza obecnie Port Vell [10, 11.09.2012].



Fot. 4. Widok na La Rambla del Mar w Barcelonie

Źródło: www.bercellona.at

- Certyfikacja portów jachtowych.

Coraz więcej portów jachtowych przystępuje do międzynarodowych programów certyfikacyjnych, co ma stanowić dla osób żeglujących gwarancję tego, że w danym porcie usługi świadczone są na wysokim poziomie i zapewniony jest odpowiedni komfort postoju. Najpopularniejszym w Europie systemem certyfikacji jest, opracowany przez International Marine Certification Institute (IMCI), Blue Star Marina Certification System. Jest on analogiczny do obowiązującego w hotelarstwie systemu nadawania gwiazdek. W porcie jachtowym przeprowadzany jest audyt, służący ocenie wyposażenia, jakości świadczonych usług, organizacji itp. a następnie nadawana jest odpowiadająca danemu standardowi liczba gwiazdek. Porty certyfikowane przez IMCI znajdują się m.in. w Niemczech, Danii, Finlandii, we Włoszech i Portugalii.

Wspólnym trendem widocznym na całym rynku turystycznym, w tym również na rynku turystyki żeglarskiej zarówno w Polsce jak i w innych krajach, jest wzrost znaczenia Internetu w komunikowaniu się z klientami. Z badań przeprowadzonych przez TNS Polska we współpracy z serwisem Citeam.pl wynika, że już co trzeci Polak organizuje swój wypoczynek za pośrednictwem Internetu. W turystyce żeglarskiej Internet służy przede wszystkim do

¹ Waterfront to obszar ulokowany nad naturalnym zbiornikiem wodnym np. rzeką, jeziorem, morzem

² Port Vell był starym, zaniedbanym portem handlowym, który został obecnie przekształcony w luksusową marinę

rezerwowania czarterów, kupowaniu miejsc w zorganizowanych rejsach oraz do zapisywania się na kursy żeglarskie. Jest również narzędziem używanym przy układaniu trasy rejsów, gdyż dostarcza informacji o ofercie portów w danym regionie. Dlatego standardem staje się posiadanie przez port jachtowy profesjonalnej strony Internetowej, stanowiącej narzędzie marketingowe.

PODSUMOWANIE

Reasumując, zarówno w Polsce jak i na Świecie w ostatnich latach obserwować można wzrost zainteresowania turystyką żeglarską. Jednak obserwowane trendy są nieco odmienne. Wynika to z faktu, że w Polsce przez wiele lat na rynku turystyki żeglarskiej panowała stagnacja, żeglarstwo kojarzono z bardzo kosztownym sposobem spędzania czasu, na który pozwolić mogli sobie tylko najbogatsi. Z tego też powodu nie prowadzono żadnych inwestycji infrastrukturalnych co doprowadziło do sytuacji, w której żeglarstwo nie miało niezbędnego do rozwoju zaplecza. Brak odpowiednio utrzymanych i wyposażonych portów jachtowych skutecznie blokował rozwój żeglarstwa w Polsce, ale także sprawiał, że akweny naszego kraju pomijane były przez żeglarzy zagranicznych. Obecnie polityka krajowa i regionalna, w odniesieniu do turystyki żeglarskiej, uległa zmianie. Dostrzeżono w końcu, że jej rozwój może przynieść wymierne korzyści ekonomiczne. Prace nad popularyzacją żeglarstwa rozpoczyna się od modernizacji i budowy infrastruktury.

W krajach, gdzie żeglarstwo rozwijało się systematycznie i gdzie odpowiednio utrzymana infrastruktura portów jachtowych istnieje od lat, dostrzega się działania mające na celu podtrzymanie zainteresowania społeczeństwa turystyką żeglarską. Część z tych działań mogłaby już teraz być implementowana na gruncie polskim. Przykładowo dostosowywanie infrastruktury żeglarskiej do potrzeb osób starszych. Powstające obecnie w Polsce zaplecze żeglarskie nie uwzględnia zupełnie tego aspektu, a przecież starzenie się społeczeństwa dotyczy w równym stopniu naszego kraju jak innych krajów europejskich.

Uważna obserwacja tendencji w światowym żeglarstwie mogłaby skutkować tym, że prowadzone obecnie zmiany rzeczywiście zatrą istniejące między Polską a resztą Świata różnice w tym zakresie, a nie tylko je zminimalizują.

BIBLIOGRAFIA

1. Barletta M., *Marketing skierowany do kobiet*, Wyd CeDeWu, Warszawa 2006.
2. Heflich W., *Twarzą do wody w: Żagle* 2011 nr 8.
3. Mazurkiewicz B., *Nowoczesne rozwiązania portów jachtowych i marin*, w: Kierunki rozwoju żeglarstwa i turystyki wodnej, pod red. A.F. Komorowskiego.
4. *Polak na urlopie badania*, Rynek Turystyczny 2012 nr 7.
5. Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskiej województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego, Stowarzyszenie POMOST–Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2008.
6. Thomas T., *Największe jachty świata*, www.forbes.pl
7. Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Silber Druck oHG, Niestetal, 2012.
8. <http://niepelnosprawni.gov.pl>
9. <http://www.petla-zulawska.pl>
10. <http://www.portvellbcn.com>
11. <http://zalewszczecinski.net>,
12. <http://zrot.pl/szlak/>

CHOSEN TRENDS AND DIRECTIONS OF SAILING TOURISM DEVELOPMENT IN POLAND AND IN THE WORLD

Abstract

Paper concerns the main trends and directions of sailing tourism development in Poland and chosen parts of the World. Recently sailing tourism in Poland have been developing dynamically. However, due to the fact that for many years it had been treated marginally, the changes that can be observed in Poland on the field of sailing are completely different from that what can be observed in countries where sailing tourism had been being developed systematically.

The main trend which is visible in Poland is building and renovating infrastructure of marinas. In many other countries in the World where the condition of marinas infrastructure is satisfactory, activities taken due to developing sailing are much different. They are responding for tourists demands which very often are related with non-economic factors.