

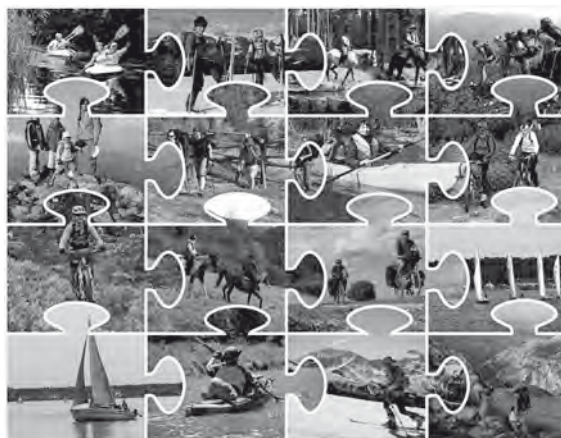


WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO TURYSTYKI AKTYWNEJ I SPECJALISTYCZNEJ



WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO TURYSTYKI AKTYWNEJ I SPECJALISTYCZNEJ

Pod redakcją naukową
Andrzeja Stasiaka, Jolanty Śledzińskiej
i Bogdana Włodarczyka



Warszawa 2015

Marek Nowacki
Instytut Nauk Ekonomicznych
Wyższa Szkoła Bankowa
w Poznaniu

TURYSTYKA ŻEGLARSKA

Celem niniejszego opracowania jest uporządkowanie wiedzy na temat turystyki żeglarskiej, z uwzględnieniem uwarunkowań sprzętowych, prawnych oraz przestrzennych. W części wstępnej pracy scharakteryzowano różnorodne formy uprawiania żeglarstwa, które obecnie daleko wykraczają poza żeglarstwo jachtowe. Następnie przedstawiono uwarunkowania formalno-prawne uprawiania żeglarstwa jachtowego w Polsce. W głównej części scharakteryzowano najważniejsze akweny uprawiania żeglarskiej turystyki jachtowej w Polsce, Europie i na świecie.

Żeglarstwo jest rodzajem aktywności ludzkiej związanej z uprawianiem sportu, turystyki i rekreacji głównie na sprzęcie o napędzie żaglowym (Encyklopedia żeglarstwa 1996, s. 479). Dlatego pod pojęciem turystyki żeglarskiej będziemy rozumieć wyjazdy poza miejsce stałego zamieszkania trwające dłużej niż jeden dzień w celu podejmowania aktywności żeglarskiej. Aktywność tę można realizować w różnorodny sposób poprzez:

1. uczestnictwo w rejsach żeglarskich: jedno- lub wielodniowych, rekreacyjno-wypoczynkowych, krajoznawczych, szkoleniowych lub regat sportowych na jachtach żaglowych różnego typu. Rejs żeglarski to według *Encyklopedii żeglarstwa* (1996, s. 479), „trwająca minimum kilkanaście godzin podróż jednostki żaglowej, zorganizowana w celach sportowych lub wypoczynkowych albo turystyczno-wypoczynkowych, bądź szkoleniowych po wodach morskich lub śródlądowych”. Rejsy śródlądowe organizowane są przeważnie na dużych zbiornikach wodnych albo ich kompleksach, połączonych wzajemnie rzekami lub kanałami. Krótszą formę rejsu trwającą kilka godzin J. Dziewulski (2004) nazywa wycieczką żeglarską;
2. uczestnictwo w regatach lub treningach żeglarskich (o charakterze rekreacyjnym lub sportowym i wycynowym);

- uczestnictwo w obozach szkoleniowych (przygotowujących do zdobycia uprawnień żeglarskich) lub rekreacyjno-wypoczynkowych;
- wyjazdy i pobyty stacjonarne w miejscach umożliwiających uprawianie różnych form żeglarstwa, takich jak np. *windsurfing* i *kitesurfing*, bojerki lub żeglarstwo lądowe, a także odbywanie jednodniowych wycieczek żeglarskich na jachtach stacjonujących przy ośrodkach wypoczynkowych lub drugich domach.

Sprzęt do uprawiania żeglarstwa

Żeglarstwo, a więc i turystykę żeglarską, można uprawiać na różnorodnym sprzęcie. Są to przede wszystkim żaglówki (małe, odkrytopokładowe łódki śródlądowe) i jachty żaglowe (jedno- i wielokadłubowe). Większość jachtów w Polsce stanowią jachty żaglowe i motorowe przeznaczone głównie do żeglugi po wodach śródlądowych. Szacuje się, że w Polsce w użytkowaniu jest około 60 tys. żaglówek i jachtów, w tym blisko 10 tys. na Mazurach. Ponadto zarejestrowanych jest blisko 100 jachtów posiadających certyfikat umożliwiający odbywanie rejsów oceanicznych (Owsiak 2013). Zdecydowana większość jachtów śródlądowych i znaczna część morskich produkowana jest w kraju. W roku 2002 stocznice polskie wyprodukowały ponad 20 tys. jachtów i łodzi (Szafranski 2003, Kucharczyk 2010, za: Kaup 2010), z czego 13–15 tys. sztuk rocznie stanowią jachty motorowe (Polacy marzą... 2015). Chociaż większość z nich przeznaczonych jest na eksport, to około 5% produkcji trafia na rynek krajowy. Pod polską banderą pływa także kilka dużych jachtów morskich (np. s/y¹ „Zawisza Czarny”, s/y „Kapitan Borchardt”) i statków żaglowych – tzw. żagłowców (np. STS² „Pogoria”, STS „Dar Młodzieży”), posiadających stałą podstawową załogę i kompletujących załogi na ustalony przed sezonem grafik rejsów.

Dużą popularność wśród adeptów żeglarstwa zyskał w Polsce także windsurfing. Jest to spowodowane większą dostępnością sprzętu, relatywnie niskimi jego kosztami i dużą mobilnością ludzi. W ostatnich latach rośnie także popularność *kitesurfingu*, do uprawiania którego potrzebne są jednak większe akweny. Najlepsze warunki oferuje Zatoka Gdańska (głównie z baz położonych na Półwyspie Helskim), a także Zalew Wiślany, Szczeciński, przybrzeżne wody Bałtyku oraz większe jeziora i zalewy. Poza Polską najlepsze regiony do uprawiania *kitesurfingu* to okolice wyspy Rodos i Cyklady na Morzu Egejskim, wybrzeże Algarve w Hiszpanii, egipskie wybrzeże Morza Czerwonego (Soma Bay) oraz Wyspy Kanaryjskie i Zielonego Przylądka.

Pod pojęciem żeglarstwa rozumie się także żeglarstwo lodowe (zimowe). Uprawiane jest ono na bojerach lub windsurferach lodowych. Do żeglowania po śniegu i lodzie używa się także nart i deski snowboardowej, jako pędnik wykorzystując latawiec (snowkite). Dla takich form żeglarstwa najbardziej predestynowanymi zbiornikami są znajdujące się w północno-wschodnich

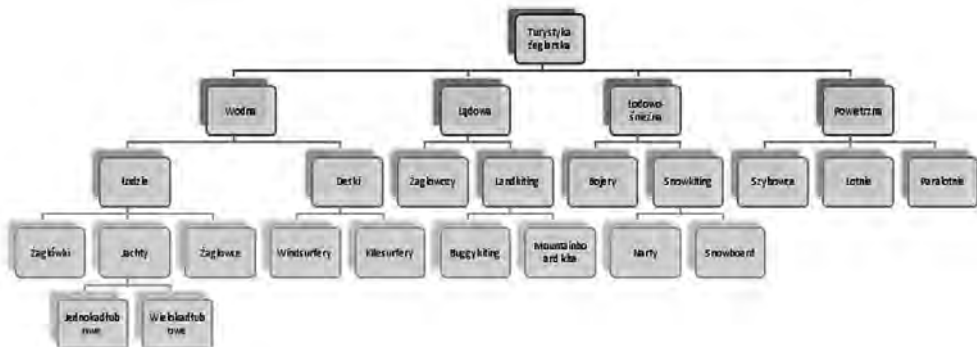
¹ s/y – ang. sailing yacht (jacht żaglowy).

² STS – ang. sail training ship (żaglowy statek szkolny).

rejonach Polski, gdzie ujemne temperatury utrzymują się najdłużej w ciągu roku (Wielkie Jeziora Mazurskie, Pojezierze Suwalskie).

Kolejną odmianą jest żeglarstwo lądowe (tzw. sztrandowe) uprawiane na pojazdach posiadających koła, a jako pędnik wykorzystujących żagiel lub latawiec. Przypominają one konstrukcją ślizgi lodowe (tzw. żaglowoży) lub deski z żaglem wyposażone w koła. Jest też gama urządzeń przeznaczonych do żeglowania na lądzie (landkiting) z wykorzystaniem latawca i deski o większych kołach (mountainboard) lub wózka na kołach, w którym żeglarz porusza się na siedząco (buggy – buggykiting). Do uprawiania żeglarstwa lądowego nadają się rozległe płaskie obszary, takie jak pustynie, wybrzeża morskie, łąki, dna wyschniętych stawów lub jezior (np. w Bolesławcu, woj. dolnośląskie – tzw. „polskie Rømø”³), a także lotniska i pasy startowe (np. Open Race Contest rozgrywany na płycie lotniska w Lesznie), zaś do żeglarstwa lodowego i śnieżnego otwarte przestrzenie pokryte śniegiem lub lodem (np. Surf to Fly Winter Cup rozgrywany na tafli zamrożonego Jeziora Niegocin).

Przedstawiona na wstępie definicja żeglarstwa zmusza do włączenia w jego zakres także urządzenia latające wykorzystujące siłę wiatru (napęd żaglowy). Należą do nich szybowce, lotnie i paralotnie, które do poruszania się wykorzystują ruch poziomy i pionowy powietrza (latanie żaglowe i termiczne).



Rys. 1. Typologia turystyki żeglarskiej ze względu na wykorzystywany sprzęt

Źródło: opracowanie własne

Uwarunkowania prawne uprawiania żeglarstwa jachtowego

Żeglarstwo jachtowe jest najpopularniejszą z form żeglarstwa i jedyną, w przypadku której do prowadzenia pojazdu żaglowego potrzebne są specjalne uprawnienia. Możliwość prowadzenia jachtów na wodach śródlądowych w Polsce określa ustawa o żegludze śródlądowej (*Ustawa z 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej 2013*). Zgodnie z artykułem 37a tej ustawy, „prowadze-

³ Rømø – duńska wyspa położona na Morzu Północnym w archipelagu Wysp Fryzyjskich. Znajdująca się na wyspie odpływowa plaża jest mekką europejskiego żeglarstwa lądowego.

nie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji, zwane dalej „uprawianiem turystyki wodnej”⁴, wymaga:

- 1) posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa;
- 2) przestrzegania zasad bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej.

Przepisy te dotyczą „statków przeznaczonych do uprawiania turystyki wodnej o napędzie żaglowym (jachtów żaglowych), które mogą być wyposażone w pomocniczy napęd mechaniczny”⁵. „Uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy”⁶.

Jak wynika z powyższego, w Polsce do prowadzenia jachtów żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m po wodach śródlądowych wymagane jest posiadanie stosownego dokumentu. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Sportu i Turystyki z 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej dokumentami kwalifikacyjnymi potwierdzającymi posiadanie uprawnień do uprawiania turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m są patenty: żeglarza jachtowego, jachtowego sternika morskiego i kapitana jachtowego. W rozporządzeniu stwierdzono także, że o wydanie patentu należy starać się we właściwym polskim związku sportowym, którym w tym przypadku jest Polski Związek Żeglarski. Egzamin na patenty nie musi przeprowadzać komisja PZŻ, może też inna, złożona z osób posiadających odpowiednie uprawnienia.

Możliwość prowadzenia jachtów żaglowych po wodach morskich reguluje artykuł 62, ust. 3 ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim⁷. Mówi on, że „dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi na wodach morskich.” I tak:

Patent żeglarza jachtowego uprawnia do prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych bez ograniczeń oraz jachtów o długości kadłuba do 12 m po morskich wodach wewnętrznych oraz pozostałych wodach morskich w strefie do 2 mil morskich od brzegu w porze dziennej. Patent żeglarza może uzyskać osoba, która ukończyła 14. rok życia oraz zdała egzamin z wiedzy i umiejętności⁸.

Patent jachtowego sternika morskiego uprawnia do prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych bez ograniczeń oraz jachtów o długości kadłuba do 18 m po wodach morskich. Patent może uzyskać osoba, która

⁴ W rozumieniu ustawy, uprawianie sportu i rekreacji równoznaczne jest z uprawianiem turystyki.

⁵ Art. 37a, p. 2, ust. 1 Ustawy o żegludze śródlądowej, op.cit.

⁶ Art. 37a, p. 3, op.cit.

⁷ DzU RP, 2011, nr 228, poz. 1368.

⁸ Do uzyskania patentu żeglarza jachtowego nie jest konieczne ukończenie kursu na patent.

ukończyła 18. rok życia, odbyła co najmniej dwa rejsy po wodach morskich o łącznym czasie trwania co najmniej 200 godzin żeglugi oraz zdała egzamin z wiedzy i umiejętności⁹.

Patent kapitana jachtowego uprawnia do prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych i morskich bez ograniczeń. Patent taki może uzyskać osoba, która posiada patent jachtowego sternika morskiego i po uzyskaniu patentu jachtowego sternika morskiego odbyła co najmniej sześć rejsów po wodach morskich w łącznym czasie co najmniej 1200 godzin żeglugi, w tym co najmniej 400 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu o długości kadłuba powyżej 7,5 m oraz odbyła co najmniej jeden rejs trwający powyżej 100 godzin żeglugi na jachcie o długości kadłuba powyżej 20 m oraz jeden rejs trwający dłużej niż 100 godzin żeglugi po wodach pływowych z zawinięciem do co najmniej dwóch portów pływowych¹⁰.

Co roku Polski Związek Żeglarski wydaje nawet 25 tys. patentów umożliwiających samodzielne prowadzenie jachtu żaglowego (<http://nf.pl/>). W ciągu ostatnich 40 lat wystawiono ponad 1 mln patentów żeglarskich (Owsiak 2013).

Śródlądowe jachty żaglowe podlegają obowiązkowej rejestracji w Okręgowych Związkach Żeglarskich (PZZ), gdy długość ich kadłuba przekracza 12 m¹¹ (obecnie w Polsce są jedynie trzy takie jednostki). Pozostałe jachty można rejestrować dobrowolnie. W przypadku braku rejestracji, jacht musi być oznakowany, tzn. musi posiadać na burcie nazwę lub inny znak rozpoznawczy o wysokości co najmniej 10 cm, a w kokpicie lub na rufie informację z imieniem, nazwiskiem i portem macierzystym armatora jednostki.

Żaglowe jachty morskie o długości kadłuba do 5 m są zwolnione z obowiązku rejestracji. Ich armatorzy mogą je dobrowolnie rejestrować w Polskim Związku Żeglarskim. Jachty morskie o długości powyżej 5 m muszą być zarejestrowane w PZZ. Uzyskują wtedy numer „POL” umieszczany na żaglu oraz Certyfikat Jachtu Morskiego. Ponadto jachty morskie o długości kadłuba powyżej 15 m i niesłużące do działalności gospodarczej (np. udostępniane przez firmy czarterowe), muszą przechodzić badania techniczne w Polskim Rejestrze Statków lub w PZZ i uzyskać w Urzędzie Morskim Kartę Bezpieczeństwa. Muszą posiadać także wyposażenie zgodne z zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego.

Krajowa jachtowa turystyka żeglarska

Infrastruktura żeglarska to przede wszystkim mariny, porty jachtowe, przystanie żeglarskie, a głównie firmy oferujące czarter jachtów. Obecnie

⁹ Aby otrzymać patent jachtowy sternika morskiego nie jest więc wymagane posiadanie patentu żeglarza jachtowego ani ukończenie kursu na patent.

¹⁰ Do uzyskania patentu kapitana jachtowego nie jest konieczne ukończenie żadnego kursu ani zdanie żadnego egzaminu. Patent uzyskuje się po skompletowaniu wymaganych dokumentów – opinii z rejsów oraz kart rejsów prowadzonych samodzielnie. Taki sposób uzyskiwania uprawnień państwowych prowadzi do wielu nadużyć.

¹¹ Ustawa o żegludze śródlądowej, op.cit.

w Polsce (według portalu <http://www.zegluj.pl>) jest 171 marin żeglarskich i portów jachtowych, w tym 54 na Pojezierzu Mazurskim i 19 nad Bałtykiem, a także 1236 przystani jachtowych (Nietubski 2011). Do najważniejszych szlaków żeglarskich w Polsce należą:

Szlak Wielkich Jezior Mazurskich łączący największe jeziora mazurskie: Śniardwy, Mamry, Niegocin (długość 126,4 km, wraz z odgałęzieniami ponad 200 km), w 2011 r. oddano do użytku nową marinę w Giżycku i port PTTK w Wilkasach;

Szlak Kanału Elbląskiego, na który składają się połączone Kanałem Elbląskim jeziora: Szelałg Mały, Szelałg Duży, Drwęckie, Jeziorak, Druzno wraz z Zalewem Wiślanym i droga wodna do Gdańska (tzw. Pętla Żuławska) oraz Zatoka Gdańska (długość trasy Elbląg–Ostróda – 80,5 km, łącznie z odgałęzieniami – 147,4 km)¹²; projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” obejmuje rozbudowę trzech portów – w Elblągu, Krynicy Morskiej i Tolkmicku, (Biała Góra, Braniewo, Nowa Pasłęka, Błotnik, Osłonka, Malbork „Park Północny”), dwóch pomostów cumowniczych – w Tczewie i Drewnicy, a także przebudowę dwóch mostów zwodzonych (Gdańsk-Przegalina, Nowa Pasłęka), zbudowano także trzy ekologiczne przystanie żeglarskie nad Jeziorakiem i jeziorem Ewingi (Owsiak 2013) oraz marinę przy moło w Sopocie;

Szlak Kanału Augustowskiego złożony z jezior: Necko, Białe, Augustowskie i Studzieniczne (długość 48 km), z możliwością wydłużenia Kanałem Augustowskim na wschód w kierunku jezior Orle i Mikaszewo;

Zespół jezior: Dąbie Małe i Dąbie Duże, z Zalewem Szczecińskim, Kamienickim i Zatoką Pomorską; akwen ten promowany jest jako Zachodniopomorski Szlak Żeglarski; wybudowano na nim nowe mariny w Wolinie i Darłowie, zmodernizowano Marinę Pogoń Gocław i Przystań Jachtową AZS w Szczecinie oraz Port Turystyczny w Trzebieży; w Świnoujściu zmodernizowano Basen Północny, tworząc w nim marinę dla 400 jachtów; zbudowano także mariny w Kamieniu Pomorskim i Kołobrzegu (Owsiak 2013);

Szlak Jeziora Charzykowskiego – jeziora: Charzykowskie, Długie i Karcińskie (długość 16 km);

Szlak Rajgrodzki – cztery promieniście rozchodzące się rynny jezior: Stackiego, Przepiórka, Rajgrodzkiego i Czarnowiejskiego (długość ok. 10 km);

Szlak Jeziora Koronowskiego: połączone rynny kilku jezior dzięki spiętrzeniu Brdy (długość 28 km);

Szlak Kanału Ślesińskiego i Jeziora Gopło – jeziora: Pątnowskie, Ślesińskie, Mikorzyńskie, Gopło, połączone Kanałem Ślesińskim (oddana do użytku nowoczesna przystań jachtowa w Ślesinie);

Jeziora: Wdzydze, Gołtuń, Radolne, Jelenie (długość 9 km);

¹² Środowisko żeglarskie oraz mieszkańcy regionu elbląskiego od wielu lat oczekują na przekopanie mierzei wiślanej, co otworzyłoby ją na ruch turystycznych jachtów wpływających od strony morza, przez co znakomicie skróciło drogę z portów Zatoki Gdańskiej i ożywiło ruch turystyczny w regionie. Dostęp do Zalewu Wiślanego przez Cieśninę Piławską jest dla jachtów praktycznie zamknięty przez stronę rosyjską.

Szlak Jezior Przemęckich: Przemęckie, Osłonińskie, Wieleńskie (długość 12,5 km),

Zainteresowaniem żeglarzy cieszą się także pojedyncze duże jeziora, takie jak: Wigry, Drawsko, Lubie, Miedwie, Żarnowieckie, Powidzkie, Dominickie, Kierskie, Sławskie, oraz sztuczne zbiorniki wodne takie jak: Żur, Solińskie, Włocławskie, Zegrzyńskie, Żywieckie z Międzybrodzkim, Jeziersko, Otmuchowskie, Turawskie, Czorszyńskie, Goczałkowickie i Rożnowskie.

Wyjazdowa jachtowa turystyka żeglarska

Turystyka jachtowa za granicą może być uprawiana na jachtach, które przyplłynęły z Polski, przyjechały drogą lądową lub zostały wyczarterowane na miejscu. Jak twierdzi A. Korzeniewska (Skąd Polacy przewożą... 2015), Split w Chorwacji jest najbardziej popularną destynacją przy transporcie zarówno łodzi motorowych, jak i jachtów z Polski. Do ulubionych kierunków transportu motorówek i jachtów, zaraz po Chorwacji (18,1%), należą Niemcy (13%), Francja (9,1%), Szwecja (7,8%), Grecja (6,5%), Norwegia (6,5%) oraz Włochy (6,5%) i Wielka Brytania (1,3%). Jednak wożenie własnych jachtów za granicę w celu żeglowania na nich jest coraz mniej powszechne z powodu rosnącej popularności żeglarstwa uprawianego na jachtach czarterowanych na miejscu.

Pojęcie czarteru jachtu po raz pierwszy użyto w Holandii w latach 30. ubiegłego wieku. Czarter jachtów, jako formę działalności gospodarczą, rozpoczęto w 1955 r. na Lazurowym Wybrzeżu we Francji (Gracan i in. 2011). Obecnie rynek żeglarskiej turystyki czarterowej przeżywa gwałtowny rozwój. W najlepszym obecnie regionie żeglarskiej turystyki czarterowej – w Chorwacji – funkcjonuje 98 portów (w tym 58 marin) dysponujących łącznie około 16 848 miejscami do cumowania jachtów, co stanowi 6% wszystkich miejsc w basenie Morza Śródziemnego. Tylko w samym roku 2009 w Chorwacji zrealizowano 55 000 rejsów na jachtach czarterowych (Gracan i in. 2011), a dochody z turystyki żeglarskiej szacuje się na poziomie 800 mln euro rocznie i oczekuje się ich podwojenia w najbliższych latach (Butowski 2010).

Tradycyjne destynacje turystyki jachtów czarterowych – Chorwacja, Grecja, Francja, Włochy czy region Wysp Karaibskich, zaczynają odczuwać konkurencję „wschodzących gwiazd”, takich jak: Seszele, Turcja, region Morza Andamańskiego (Tajlandia – Malezja), a nawet archipelagów Południowego Pacyfiku (Polinezji Francuskiej, Tonga czy Australii). Dzięki środkom prywatnym oraz inwestycjom państwowym w sektorze turystycznym nowe destynacje żeglarskiej turystyki czarterowej wyrastają niczym grzyby po deszczu. Dzięki nowoczesnym technologiom co roku bramy stoczni produkujących jachty opuszczają setki coraz lepiej wyposażonych i większych jachtów, z których znaczna część trafia do międzynarodowych korporacji zajmujących się czarterem jachtów. Towarzyszące temu stosunkowo niskie ceny biletów lotniczych sprawiają, że nawet rejsy po najbardziej odległych akwenach znalazły się w zasięgu ręki niemal każdego żeglarza.

W Polsce żeglarska turystyka jachtów czarterowych zyskała popularność po 1989 r. Jej cechą jest niespieszna żegluga dzienna (do ok. 30 Mm dziennie) realizowana w rejsach trwających zwykle od 7 do 14 dni. Jachty prowadzone są samodzielnie przez turystów, czasami z pomocą wykwalifikowanego skippera. Popularny jest także czarter kabin na jachtach prowadzonych przez wykwalifikowaną załogę.

Główne destynacje żeglarskiej turystyki czarterowej w Europie to: chorwackie, słoweńskie i czarnogórskie wybrzeże Adriatyku (163¹³), region Morza Tyrreńskiego (wraz z Korsyką, Sycylią i Sycylią) (103), greckie wody Morza Egejskiego i Jońskiego (94), Baleary i hiszpańskie wybrzeże Morza Śródziemnego (50), tureckie wybrzeże Morza Egejskiego i Śródziemnego (39), Morze Bałtyckie (niemieckie, szwedzkie, polskie i litewskie) (29), Wyspy Kanaryjskie (6). Do popularnych destynacji poza Europą należą: Wyspy Karaibskie, Seszele, Wyspy Morza Andamańskiego (Tajlandia i Maledzja), Polinezja Francuska oraz region Wielkiej Rafy Koralowej w Australii. Główne kierunki wyjazdów turystycznych Polaków w celu podejmowania aktywności żeglarskiej pokrywają się z destynacjami żeglarskiej turystyki jachtów czarterowych w Europie i na świecie.

Chorwackie, słoweńskie i czarnogórskie wybrzeże Adriatyku. Chorwacja posiada największą flotę jachtów czarterowych na świecie, dzięki czemu przyjmuje najwięcej turystów-żeglarzy na świecie. W Chorwacji znajduje się około 17 tys. miejsc do cumowania jachtów. Bezpośredni przychód z turystyki żeglarskiej przekracza tu 4,5 mld kun (ok. 2,5 mld zł). Kraj ten cechuje ciepłe i czyste morze, dobra pogoda, długi sezon żeglarski, a także pełne zatok oraz wysepki wybrzeże, które jest nie tylko długie, ale i bardzo różnorodne. Do zalet regionu należą: niewielka odległość od Polski i łatwy dojazd (samochodem, autobusem – liczne linie autobusowe), osłonięte wody (mała fala, łatwość ucieczki przed trudnymi warunkami), zróżnicowana linia brzegowa – dużo zatok i wysp (ok. 1400) położonych w niewielkiej odległości pomiędzy sobą – możliwości schronienia się, piękna, ciepła i czysta woda w morzu, bardzo duży wybór jachtów w dobrym stanie i najwyższa na świecie jakość usług, łatwość nawigacji – brak podwodnych pułapek, prądów i pływów, oraz dobre oznakowanie nawigacyjne akwenu, a także piękna, zabytkowa architektura, tradycyjne rybackie wioski.

Region Morza Tyrreńskiego. Ograniczony jest przez włoskie wybrzeże Morza Tyrreńskiego z Elbą oraz wyspami: Sycylią, Sycylią i francuską Korsyką. Główne bazy to Marina Etrusca na Elbie, Ajaccio, Propriano i Solencara na Korsyce, Portisco na Sardynii, Salerno w Zatoce Neapolitańskiej oraz Portorosa – punkt wypadowy na Wyspy Liparyjskie (Eolskie) i Palermo na Sycylii. Zaletami regionu są: mała odległość od Polski (liczne połączenia tanich linii lotniczych), bogactwo zabytków greckich, rzymskich i z okresów późniejszych, tradycyjne rybackie wioski i bogata kultura ludowa, atrakcyjne krajobrazy (wysokie klify, czynne wulkany – Stromboli, Volcano), wyśmiej-

¹³ W nawiasie podano orientacyjną liczbę funkcjonujących w regionie firm oferujących czarter jachtów.

nita kuchnia śródziemnomorska (owoce morza, wino), sprzyjające warunki meteorologiczne (wiatr 10–20 węzłów, NW). Do wad można zaliczyć: przepełnione mariny (konieczność rezerwacji miejsc postojowych przed rejsem), ograniczone możliwości planowania tras rejsów (duże odległości), zaniedbane jachty i częste oszustwa (zwłaszcza na Sycylii), jak również: duże zatłoczenie – brak miejsc do cumowania w portach i marinach, bardzo drogie postoje i ogólnie bardzo wysokie ceny w kurortach nadmorskich, konieczność postoju na płatnych bojach (związane z zakazem Ministerstwa Transportu kotwiczenia w zatokach z wyłożonymi bojami), częste pobieranie opłat za postój na kotwicy (co jest ewenementem w skali światowej) oraz długie okresy bezwietrzne latem.

Grecja. Oferuje wiele autonomicznych akwenów (destynacji) żeglarskich. Są to: Wyspy Jońskie z głównymi bazami na Korfu (Marina Gouvia), Lefkardzie, Prevezie i Nidri, Sporady z bazami na Skiatos, Volos i Porto Koufo, oraz Dodekanez z bazami na Kos i Rodos a także Zatoka Sarońska z Cykladami z bazami w Atenach (Marina Alimos) i Lavrion. Do plusów tego regionu należą: niewielka odległość, dobre połączenia lotnicze (liczne tanie linie, także z Polski), brak zatłoczenia, liczne wyspy o specyficznym charakterze i położone w niezbyt dużej odległości pomiędzy sobą, tanie lub darmowe postoje w portach (raczej brak marin), stosunkowo niskie ceny, specyficzny klimat greckich wiosek oraz dziedzictwo antycznej Grecji i Bizancjum. Do minusów można zaliczyć: dość niski standard oferowanych jachtów i usług, brak infrastruktury żeglarskiej (marin, toalet, pryszniców), wiejący latem bardzo silny, sztormowy wiatr meltemi.

Baleary i hiszpańskie wybrzeże Morza Śródziemnego. Baleary z główną bazą w Palmie na Majorce odznaczają się takimi zaletami jak: dobre i tanie połączenia lotnicze z Polski (tanie linie i czartery lotnicze), spory wybór jachtów w dobrym stanie, dobra infrastruktura, świetne i niedrogie menu w restauracjach, bogate życie nocne, a wadami tam są: intensywnie zagospodarowana linia brzegowa (hotele, kurorty) i spore odległości pomiędzy wyspami.

Tureckie wybrzeże Morza Egejskiego i Śródziemnego. Tureckie wybrzeże oferuje akwen położony wzdłuż wybrzeża Morza Egejskiego z bazami w Bodrum, Marmaris, Gocek i Fethiye. Zalety tego akwenu to: świetne warunki do żeglowania (osłonięte wody, korzystny i umiarkowany wiatr – 10–20 węzłów NW), egzotyczna smaczna kuchnia (przyprawy, niedrogie restauracje), przyjaźni i uprzejmi ludzie, antyczne i osmańskie zabytki, tradycyjna kultura, bogata oferta wyrobów rękodzielniczych dostępnych na bazarach, bardzo dobra infrastruktura (mariny). Minusy stanowią: stosunkowo trudny dojazd (brak tanich połączeń lotniczych) i występowanie nielicznych małych wysp (te większe położone wzdłuż wybrzeża tureckiego należą do Grecji).

Wybrzeże i wyspy Morza Bałtyckiego (wybrzeże niemieckie, szwedzkie, polskie i litewskie). Południowe wybrzeże Morza Bałtyckiego (polskie, litewskie i niemieckie) jest płaskie i piaszczyste (plaże, wydmy, jeziora przybrzeżne, mierzeje, płytkie zalewy i rozległe zatoki), gdzieś urozmaicone stromymi klifami powstałymi wskutek abrazyjnej działalności morza.

Wybrzeże szwedzkie jest skaliste, z dużą liczbą zatok oraz skalistych wysp – szkiełów. Do zalet akwenu należą: dostępność komunikacyjna (polskie porty położone nad Bałtykiem), ciekawa przyroda i walory kulturowe, dobra infrastruktura (porty) i oznakowanie nawigacyjne. Wadami są: zmienne warunki atmosferyczne, zimna woda w morzu, akwen otwarty na północno-zachodnie wiatry, wybrzeże polskie pozbawione zatok i wysp, niewielka dostępność jachtów czarterowych oferowanych przez polskie firmy.

Wyspy Kanaryjskie, z głównymi bazami na Teneryfie (San Miguel i Puerto Deportivo Radazul) oraz na wyspie Lanzarote, charakteryzują takie zalety jak: duża liczba niedrogich połączeń lotniczych (tanie linie i czartery), świetna kuchnia, stosunkowo niskie ceny (na wyspach obowiązuje obniżony podatek akcyzowy i obrotowy), ciekawa przyroda i zabytki, wyspy są najbliższą subtropikalną destynacją dostępną z Polski w okresie zimowym. Do wad można zaliczyć: wysoką, oceaniczną falę utrudniającą żeglugę, chłodną wodę w oceanie, bardzo silne wiatry (pasaty), przepełnione mariny i brak możliwości postoju na kotwicy (brak bezpiecznych zatok z kotwicowiskami i duże głębokości).

Karaiby (Małe Antyle i Kuba). Główna baza jachtów czarterowych znajduje się na Martynice (Le Marin), Gwadelupie (Poin'a'Pitre), St. Martin, na brytyjskich Wyspach Dziewiczych (Tortola) oraz na Kubie (Marina w Cienfuegos). Do plusów Karaibów zalicza się: stosunkowo duży wybór jachtów (zwłaszcza katamaranów), dobre i niezbyt niedrogi połączenia lotnicze, ciepłą i czystą wodę w morzu, korzystne wiatry (żegluga półwiatrem w pasacie). Atrakcjami wysp są: piękne plaże zbudowane z koralowego piasku (Antiqua, Grenadyny) i krajobraz (czynne wulkany – St. Lucia, Dominika, pierwotna tropikalna dżungla – Dominika), dziedzictwo epoki kolonialnej (plantacje trzciny cukrowej i cukrownie, forty – English Harbour na Antiquie), rdzenna ludność Karaibów (Dominika). Wady regionu stanowią: brak infrastruktury żeglarskiej (marin, możliwości tankowania słodkiej wody), brak niedrogich tawern, konieczność odpraw granicznych przy żegludze pomiędzy wyspami, wyższy standard usług oferowany w dość wygórowanych cenach, a także problemy z zaopatrzeniem na Kubie.

Seszele z bazami na Mahe (Victoria) oraz Praslin (Baie Ste Anne) wyróżniają się in plus długim sezonem żeglarskim, trwającym praktycznie przez cały rok, słabymi wiatrami, niewielkimi odległościami pomiędzy wyspami, jednymi z najpiękniejszych na świecie piaszczystymi plażami (Anse Soleil, Anse Lazio, Anse Possession), bujną roślinnością (endemiczne lodoicje seszelskie – coco de mer – rosnące we wpisanej na listę UNESCO dolinie Vallée de Mai na Praslin), pięknymi krajobrazami, rezerwatami ptaków i żółwi morskich. Do minusów trzeba zaliczyć: zniszczoną rafę koralową, niewielki akwen żeglugi ograniczony do Wysp Wewnętrznych, słabe wiatry, brak infrastruktury żeglarskiej, wysokie ceny.

Tajlandia i Malezja. Akwen obejmuje wyspy położone na Morzu Andamańskim pomiędzy bazami na Puket (Tajlandia) i Langkawi (Malezja). Zaletami regionu są: krajobrazy (bogata rzeźba krasu tropikalnego – mogoty

i jaskinie), piękna i niezniszczona rafa koralowa, zabytki architektury budyjskiej, niskie ceny, bardzo dobre jedzenie (ogromna różnorodność owoców morza) bogate w egzotyczne przyprawy, przyjaźni ludzie. Do wad można zaliczyć: dość drogi i długi przelot, stosunkowo wysokie ceny czarteru i mały wybór jachtów, brak marin, okresowy brak wiatru.

Polinezja Francuska. Akwen jachtowej turystyki czarterowej obejmuje Wyspy Towarzystwa, a konkretnie jej część zawietrzną (Wyspy Zawietrzne), z bazą na Raiatea i wyspami Huahine, Bora Bora, Moorea i Maupiti. Do plusów akwenu można zaliczyć: najpiękniejsze atole na świecie, uformowane przez rafy koralowe otaczające wyspy pochodzenia wulkanicznego, tworzące laguny, znakomite warunki żeglarskie (bogactwo wysp, umiarkowany wiatr), nieskażoną przyrodę (plaże, rafy koralowe, bujna roślinność), możliwość poznania rdzennej polinezyjskiej ludności. Minusy tych regionów to: bardzo duża odległość z Polski, długi i drogi przelot, bardzo wysokie ceny i brak infrastruktury żeglarskiej.

Australia. Region żeglarskiej turystyki czarterowej obejmuje wody otaczające Wyspy Whitsunday (położone w regionie Wielkiej Rafy Koralowej) z bazą w Airlie Beach i na wyspie Hamilton. Wielką zaletą Australii jest fakt, że jest to jeden z najpiękniejszych akwenów żeglarskich na świecie, z czystą wodą, pięknymi plażami, a atrakcją jest Wielka Rafa Koralowa, ogromne bogactwo życia morskiego (ryby, delfiny, wieloryby, żółwie morskie) i lądowego (kangury, węże, koala) oraz ptactwo. Do minusów tego regionu należy zaliczyć: bardzo dużą odległość od Polski, drogi i długi przelot, dość dużo niebezpieczeństw (na lądzie i w morzu), ograniczenia w żegludze spowodowane względami ochrony przyrody oraz warunkami atmosferycznymi (niebezpieczeństwo cyklonów).

Tab. 1. Zróżnicowanie sezonów żeglarskich w zależności od destynacji

Miesiąc	Bałtyk- Niemcy Szwecja	Chorwacja Grecja Turcja Francja Baleary	Wyspy Kanaryjskie Capo Verde	Azory Irlandia Bretorijskie Wyspy	Karaiby Kuba	Malezja- Langkawi Tajlandia- Phuket	Malezja- Tiomani Tajlandia- Koh Samui	Seszele Madaga- skar	Polinezja Nowa Kaledonia	Australia
Styczeń			*		*	*				
Luty			*		*	*	*			
Marzec			*		*	*	*			
Kwiecień		*	*	*	*			*	*	*
Maj	*	*	*	*	*			*	*	*
Czerwiec	*	*	*	*	*		*	*	*	*
Lipiec	*	*	*	*	*		*	*	*	*
Sierpień	*	*	*	*	*		*	*	*	*
Wrzesień	*	*	*	*	*		*	*	*	*
Październik	*	*	*	*	*		*	*	*	*
Listopad					*			*	*	*
Grudzień			*		*	*				*

Źródło: Gdzie i kiedy na żagle? 2015, [http://www.active.poznan.pl/czarter-jachtow/gdzie-i-kiedy-na-zagle] (12.09.2015).

Podsumowanie

Pojęcie „turystyka żeglarska” nie obejmuje jedynie żeglarstwa jachtowego, lecz także dotyczy wielu innych form aktywności żeglarskiej uprawianej na wodach śródlądowych i morskich, jak również na lądzie realizowanych podczas wyjazdów turystycznych, takich jak: *windsurfing*, *kitesurfing*, *landsurfing*, żeglarstwo lodowe czy regatowe.

Rozwój technologii oraz zwiększony dostęp do nowinek technicznych powoduje zwiększenie popularności nowych form żeglarstwa. Wzrost możliwości społeczeństwa sprawia, że rejonów do uprawiania takich form poszukuje się poza granicami naszego kraju, co skutkuje coraz większym zainteresowaniem wyjazdową turystyką żeglarską.

Model turystyki żeglarskiej w Polsce ulega stopniowym zmianom. Aktywność żeglarska realizowana w ramach tradycyjnych klubów żeglarskich posiadających własne jachty oraz klubów skupiających armatorów jachtów zastępuje model jachtowej turystyki czarterowej, gdzie eksploatacją jachtów czarterowych zajmują się profesjonalne firmy i udostępniają je odpłatnie na określony czas turystom.

Wzrastająca liczba regat różnych klas sportowych i rekreacyjnych, a także organizacja wielkich wydarzeń żeglarskich w Polsce, czy na świecie (takich jak np. The Tall Ship Races¹⁴ lub regaty o Puchar Ameryki) powoduje znaczne zainteresowanie turystyką motywowaną uczestnictwem w tego typu wydarzeniach (zarówno w charakterze uczestników-żeglarzy, jak i obserwatorów-kibiców).

Żeglarska turystyka jachtowa to obecnie w głównej mierze żeglarstwo uprawiane na jachtach czarterowych czarterowanych na wodach całego świata. Głównym rynkiem tej turystyki na świecie jest Chorwacja, która posiada najlepsze warunki naturalne, infrastrukturę i usługi.

Bibliografia

- Butowski L., 2010, Morska turystyka żeglarska w Europie – analiza czynników jakościowych wybranych elementów popytu i podaży, „Folia Turistica”, s. 95–114.
- Dziewulski J. W., 2004, Wiadomości o jachtach żaglowych, Almapress, Warszawa.
- Encyklopedia żeglarstwa, 1996 (red. J. Czajewski), Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Gdzie i kiedy na żagle?, 2015, <http://www.active.poznan.pl/czarter-jachtow/gdzie-i-kiedy-na-zagle> (12.09.2015).
- Gracan D., Zadel Z., Rudančić Lugiarić, A., 2011, Four Stars Charter Quality, „U Charter-Djelatnosti Republike Hrvatske. Nase More Znan. Cas. Za More Pomor.”, 58, s. 64–73.
- Kaup M., 2010, Rola i znaczenie jachtingu w rozwoju polskiej turystyki wodnej, „Folia Pomeranae Universitatis Technologiae, Stetin. Oeconomica”, 284 (61), s. 17–26.
- Kucharczyk P., 2010, Jachty tylko z Polski, www.opoka.org (12.06.2010),
- Nietubski S., 2011, Raport dot. przemysłu jachtowego w Polsce – 2010, Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych – PolBoat, Warszawa.

¹⁴ Według szacunków Policji, szczytniejsze wydarzenia związane z The Tall Ship Races odwiedziło ponad pół miliona osób, <http://radioszczecin.pl>.

- Owsiak J., 2013, Diagnoza stanu zasobów i inwestycji w turystyce wodnej w Polsce, PTiR 2013;1;62-78.
- Polacy marzą o luksusowych jachtach – Podróże w nf.pl, 2015, <http://nf.pl/po-pracy/polacy-marza-o-luksusowych-jachtach,,48203,266> , (26.08.2015)
- Skąd Polacy przewożą łodzie i jacht?, 2015, Blog Clicktrans, <http://www.info.clicktrans.pl/rynek-transportu-jachtow-i-lodzi-motorowych> (12.09.2015).
- Szafrański A., 2003, Jachty z polskich stoczni podbijają rynki krajów UE, www.bankier.pl (12.06.2010).
- Ustawa z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, Dz. Ustaw RP, 2011, nr 228, poz. 1368.
- Ustawa z 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, Dz. Ustaw RP, 2013 r., poz. 1458.
- <http://nf.pl/po-pracy/polacy-marza-o-luksusowych-jachtach,,48203,266> (26.08.2015, 3.09.2015)).
- <http://radioszczecin.pl/1,102183,wiadomosci&dtx=&szukaj=&go=morelist&s=3> (12.09.2015).

Ogólnopolska konferencja popularnonaukowa
„WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO TURYSTYKI AKTYWNEJ I SPECJALISTYCZNEJ”
Karpacz, Schronisko Górskie PTTK „Strzecha Akademicka”, 07-09.10.2015 r.



Uczestnicy Konferencji przed schroniskiem PTTK „Strzecha Akademicka”,
fot. Andrzej Kaleniewicz



Uczestnicy Konferencji na szlaku w Karkonoskim Parku Narodowym,
fot. Andrzej Kaleniewicz

ISBN 978-83-7005-586-8



www.pttk.pl

WYDAWNICTWO PTTK „KRAJ”