

*Magdalena Kaup*

## **ROLA I ZNACZENIE JACHTINGU W ROZWOJU POLSKIEJ TURYSTYKI WODNEJ**

### **THE ROLE AND MEANING OF YACHTING IN POLISH WATER TOURISM DEVELOPMENT**

Katedra Logistyki i Ekonomiki Transportu, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie  
al. Piastów 41, 70-311 Szczecin, e-mail: mkaup@ps.pl

**Summary.** Water tourism is a key element in development of not only coastal regions. Activities which stimulate different forms of tourism should be therefore kept including yachting, which unfolds very dynamically lately. The article shows role and meaning of yachting in Polish water tourism and maritime and inland economy development. The author presents the structure of tourist movement in the last years, describes yachting forms and makes assessment of yachting and its influence on tourist sector.

**Słowa kluczowe:** jachting, ruch turystyczny, turystyka wodna, żeglarstwo.

**Key words:** sailing, tourist movement, water tourism, yachting.

## **WSTĘP**

Nieodzownym elementem współczesnego życia jest turystyka, która traktowana jest jako:

- sposób poznawania świata, przyrody, ludzi i dóbr kultury;
- możliwość relaksu;
- czynnik rozwoju gospodarczego i społecznego regionów turystycznych.

Warunkiem zaistnienia turystyki jako zjawiska istotnego dla gospodarki jest masowy klient i zróżnicowana oferta turystyczna, która powinna uwzględniać potencjalne oczekiwania klientów w zakresie usług, komfortu, a także ceny (Tołkacz 2008).

Turystyka wodna jest jednym z kluczowych elementów rozwoju regionów. Regiony, w których główną rolę odgrywa gospodarka morska lub śródlądowa (porty, żegluga, stocznie i rybołówstwo), poszukują obecnie nowych kierunków działania.

Turystyka wodna to nie tylko system stałych morskich połączeń i atrakcyjnych rejsów wycieczkowych, ale również indywidualne rejsy jachtowe po morzu czy różnego rodzaju śródlądowych drogach wodnych oraz wiele innych form spędzania czasu na wodzie lub nad wodą. We wszystkich jednak przypadkach bardzo ważna jest też oferta usług na lądzie podkreślająca atrakcyjność regionu dla turystów lokalnych i zagranicznych.

Intensywny na świecie rozwój turystyki wodnej – zarówno morskiej, jak i śródlądowej – spowodował wzrost liczby osób uprawiających jachting.

W Polsce szeroki dostęp do morza oraz rozbudowany system rzek, jezior i kanałów stwarza ogromne możliwości dla rozwoju tej formy turystyki wodnej.

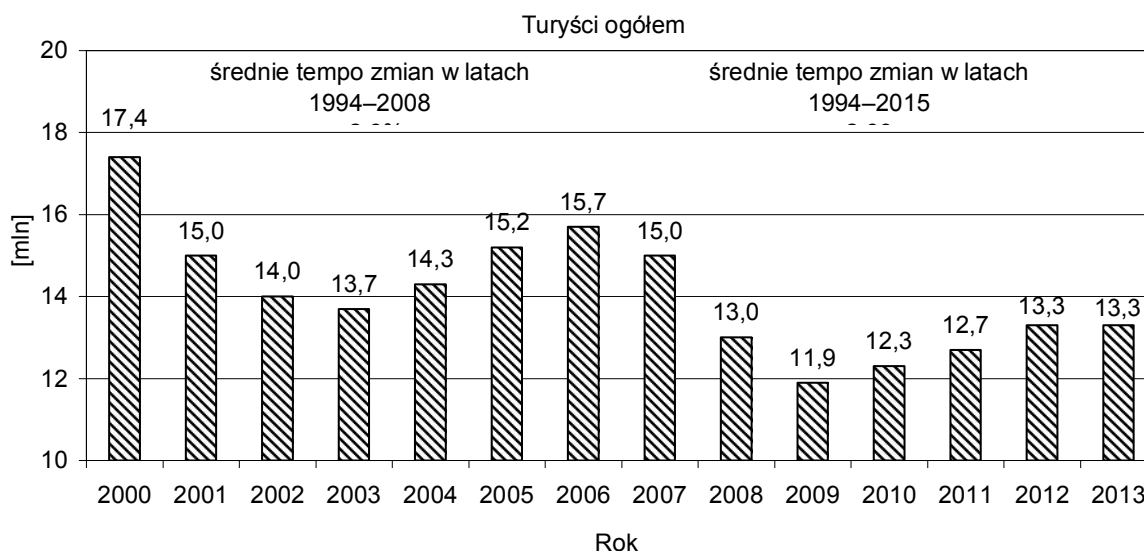
Celem artykułu jest przedstawienie znaczenia jachtingu w turystyce wodnej, a przede wszystkim jego struktury i wpływu na gospodarkę morską i śródlądową. Do analizy struktury jachtingu i ruchu turystycznego w Polsce wykorzystano metody analizy statystycznej przy użyciu programu Statistica.

## STRUKTURA RUCHU TURYSTYCZNEGO NA TERENIE POLSKI

W Polsce nie traktuje się jeszcze turystyki jako sektora gospodarki mogącego przynosić zyski. Często zakres oferowanych usług jest ograniczony. Niezbędne staje się zatem dostarczenie turystom dodatkowych atrakcji, które jednocześnie mogą generować dodatkowy zysk.

Na podstawie badań Instytutu Turystyki w 2009 roku oszacowano, że w ciągu całego roku Polskę odwiedziło prawie 11,9 mln turystów (o 8% mniej niż w roku poprzednim) – rys. 1. Zagraniczni goście w 2004 roku wydali u nas 4,65 mld euro, w 2008 roku – około 8 mld euro; prognozuje się, że do 2013 roku kwota ta będzie nadal wzrastać.

Według danych Instytutu turystyka wytwarza około 7% dochodu narodowego. Zagraniczny turysta pozostawia w Polsce ponad 280 euro. To nadal niewiele w porównaniu z innymi europejskimi krajami. Tymczasem światowa branża turystyczna dostarcza 10% światowego PKB (4,73 bln euro) i zatrudnia 238 mln osób (8% światowego zatrudnienia). UE charakteryzuje się największym (27,5%) udziałem w światowym przemyśle turystycznym. Szacuje się, że rynek turystyczny w Europie wzrośnie w tym roku o 2%, a średnia światowa to 3–4% (dane Instytutu Turystyki w Warszawie).



Rys. 1. Przyjazdy turystów w latach 2000–2009 i prognoza do 2013 roku

Źródło: Materiały Instytutu Turystyki... (2010).

Według Światowej Organizacji Turystyki w 2005 roku Polska znajdowała się na 27 miejscu pod względem dochodów z turystów zagranicznych, podczas gdy np. Niemcy – kraj podobny pod względem walorów krajozabrazowych i klimatycznych – znajdował się na 7 miejscu, generując ponadczterokrotnie większe dochody.

W Polsce w miejscowościach nadmorskich i na pojezierzach ruch turystyczny w 80% skupia się w pasie nadwodnym, co uwarunkowane jest wielkością bazy oraz atrakcyjnością wypoczynku. Charakterystyczną cechą ruchu turystycznego w tych rejonach jest również koncentracja sezonowa, która obejmuje około 60–90 dni w roku ze względu na warunki pogodowe.

Największy morski ruch turystyczny występuje w takich rejonach, jak:

- Zatoka Gdańska – pomiędzy portami: Gdańsk – Gdynia – Jastarnia – Hel;
- Zalew Szczeciński – pomiędzy portami Szczecina i Świnoujścia;
- Zalew Wiślany – pomiędzy Krynica Morską a Fromborkiem;
- Kanał Ostródzko-Elbląski.

## **ZNACZENIE TURYSTYKI WODNEJ DLA ROZWOJU GOSPODARCZEGO POLSKI**

Turystyka powszechnie uważana jest za jedną z najważniejszych gałęzi gospodarki, gdyż aktywizuje nie tylko przedsiębiorstwa typowo turystyczne, lecz także wiele innych. Turystyka staje się potężnym globalnym przemysłem, w którym siłą napędową są rozwijające się gospodarki.

Aby turystyka mogła funkcjonować, oprócz usług stricte turystycznych, muszą być świadczone tzw. usługi okołoturystyczne zaspokajające potrzeby turystów i generujące dochód. Turyści potrzebują środków transportu, aby dotrzeć do miejsca wypoczynku, a także aby wrócić z powrotem, co z kolei wymaga odpowiedniej infrastruktury zarówno punktowej, jak i liniowej. W miejscu docelowym turyści wydają pieniądze na wyżywienie, łączność z bliskimi bądź ze współpracownikami, także na noclegi, wynajem sprzętu sportowego, usługi rekreacyjne czy na własne potrzeby, pamiątki itp. Jednocześnie wzrasta zainteresowanie usługami ubezpieczeniowymi. Sektor turystyczny wnosi więc znaczny wkład do PKB państwa i wpływa na tworzenie miejsc pracy, stając się tym samym stymulatorem rozwoju gospodarczego (Łuczak i in. 2005).

Powyższe fakty nie umknęły uwadze Unii Europejskiej, w związku z czym na lata 2007–2013 przeznaczono pięciokrotnie więcej funduszy na rozwój turystyki niż w latach 2004–2006.

W celu polepszenia sytuacji tego sektora na rynku bardzo istotne jest podejmowanie wspólnych z gminami i firmami turystycznymi działań mających na celu zwiększenie liczby przyjazdów oraz długości pobytu, co w rezultacie pozwoli na rozwój tego sektora gospodarki.

Polska posiada ogromny i jednocześnie prawie niewykorzystany potencjał turystyczny. Atutem Polski są zarówno duże ośrodki portowe, jak i nabierające coraz większego znaczenia (przy przyjmowaniu jednostek sportowo-żeglarskich) mniejsze lokalne porty i przystanie położone w miejscowościach o kluczowym znaczeniu wypoczynkowym. Jednak polski region nadmorski oferuje głównie walory krajobrazowe bardzo ważne dla turystów poszukujących bliskiego kontaktu z naturą lub, jako całkowite przeciwieństwo, modne miejscowości wypoczynkowe, dysponujące bazą turystyczną pozwalającą na pobyt nad morzem i rozrywkę dla określonej grupy turystów (Łuczak 2005).

Turystyka morska i nadmorska należą do dziedzin charakteryzujących się największą dynamiką rozwoju w ostatnich latach. Wzrost dochodów ludności i postęp kulturowy owocować będą wzrostem popytu na usługi turystyczne. Jednocześnie coraz silniejsze związki z państwami UE powodować będą wzrost turystyki przyjazdowej do Polski. Należy jednak podjąć działania, które będą:

- zwiększać konkurencyjność oferty na krajowym i międzynarodowym rynku usług turystycznych,

- gwarantować rentowność usług turystycznych,
- tworzyć atrakcyjną ofertę generującą pozytywny wizerunek Polski na rynku turystycznym (turystyka uzdrowiskowa, turystyka wypoczynkowa).

Wszystko to w efekcie powinno sprzyjać konkurencyjności regionów Polski i przedsiębiorstw rynku usług turystycznych.

W krajach Unii korzyści ekonomiczne z obsługi ruchu turystycznego są wynikiem doceniania roli infrastruktury turystycznej oraz znaczenia jej rozbudowy. Efektem tego jest budowa kolejnych terminali pasażerskich usytuowanych w bezpośredniej bliskości centrów miast. Ciągłej rozbudowie podlega też infrastruktura transportowa, w szczególności związana z ułatwieniem dostępu do portów. Oprócz inwestycji transportowych budowane są również obiekty infrastruktury turystycznej, czyli: hotele, obiekty gastronomiczne oraz sprawny system informacji i usług.

Oprócz inwestycji w dużych portach prowadzone są równocześnie prace związane z rozwojem mniejszych portów i przystani oraz licznych miejscowości nadmorskich pod kątem przystosowania ich do obsługi różnych form turystyki nadmorskiej.

Atrakcyjne położenie geograficzne Polski, ciekawe środowisko przyrodnicze, oryginalna historia, unikatowe tradycje i kultura są podstawą rozwoju różnych form turystyki, a w szczególności turystyki wodnej. Jednak dotychczasowy udział Polski w międzynarodowym ruchu turystycznym stanowi 3,5%, przy 1,7% w przychodach europejskiego ruchu turystycznego.

Polska posiada duży potencjał, który umożliwia jej rozwój żeglarstwa:

- szeroki dostęp do Bałtyku,
- Szlak Wielkich Jezior Mazurskich,
- rozbudowany system śródlądowych dróg wodnych.

Ta forma turystyki powinna być uprawiana ze względu na możliwość poznawania świata i możliwość relaksu. Jest również najmniej kosztowna, gdyż na jachtach można mieszkać, a więc nie trzeba wydawać pieniędzy na kosztowne hotele czy pensjonaty.

## FORMY I STRUKTURA JACHTINGU

Intensywny rozwój turystyki wodnej na świecie, zarówno morskiej, jak i śródlądowej, spowodował wzrost liczby osób uprawiających żeglarstwo oraz liczby wszelkiego typu jachtów, a w konsekwencji i portów jachtowych – marin.

Zadaniem marin jest zapewnienie warunków na krótki lub długi pobyt turystów – żeglarzy, wraz z przygotowanymi dla nich miejscami hotelowymi, punktami handlowymi, gastronomicznymi czy rozrywkowymi.

Aby port jachtowy mógł pełnić założone funkcje, konieczne jest wykonanie w nim określonych budowli hydrotechnicznych w celu umożliwienia bezpiecznego cumowania jednostek pływających, wyciągania i opuszczania ich na wodę, stworzenie jak najlepszych warunków dla przeprowadzania napraw albo zmiany posiadanego wyposażenia oraz ustawienia na lądzie po sezonie turystycznym i żeglarskim (Mazurkiewicz 2004).

Dynamiczny rozwój wszelkich form jachtingu w Polsce nastąpił po II wojnie światowej. Przyczynił się do tego (pomimo licznych recesji i kryzysów) wzrost gospodarczy, pociągają-

cy za sobą wzrost zamożności ludzi, nowe technologie w budownictwie szkodniczym (laminaty) oraz moda na wypoczynek na wodzie.

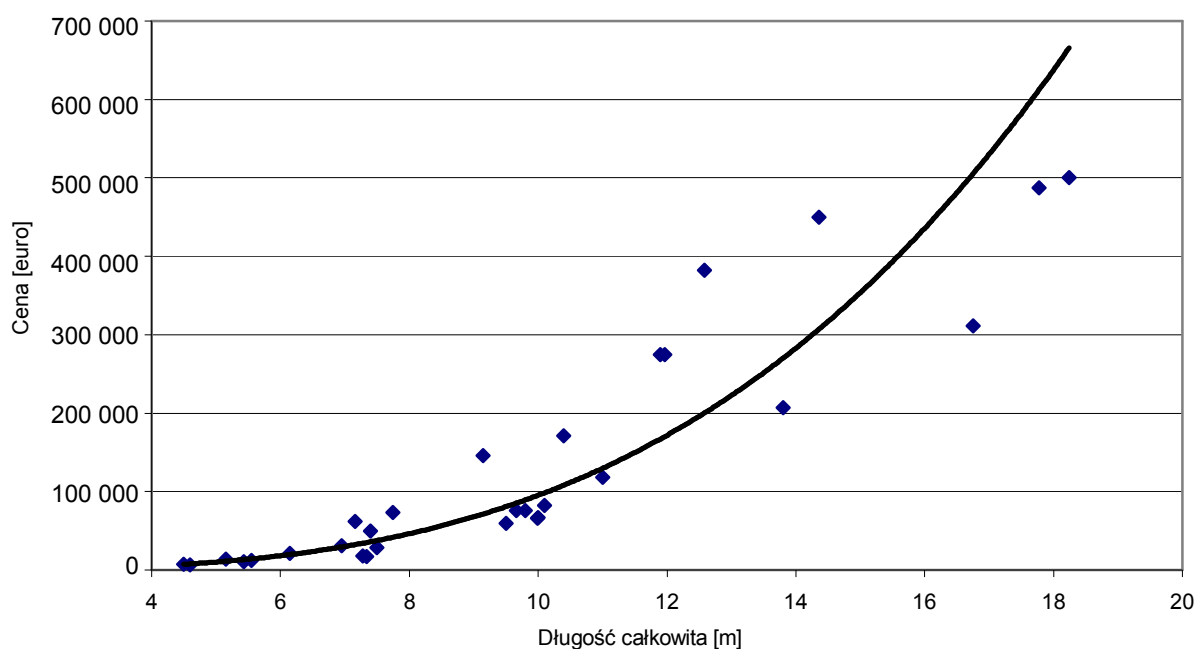
Dzisiaj są na świecie kraje, w których posiadanie jachtu lub łodzi jest równie powszechne jak posiadanie samochodu. W ciągu roku sprzedaje się na świecie kilkanaście milionów jednostek pływających, w tym kilka milionów żaglowych. Osoby zajmujące się jachtingiem prześcigają się w pomysłach (Sydow 2003).

Ze względu na zasobność portfela w jachtingu można wyróżnić:

– turystykę indywidualną – klienci indywidualni lub kilkuosobowe grupy, przeważnie zamożni pasażerowie, których stać na zakup bądź wypożyczenie jachtu;

– turystykę grupową – kilku- lub kilkunastoosobowe grupy, które biorą udział w rejsach regularnych (najczęściej w okresie letnim) lub czarterują jednostki.

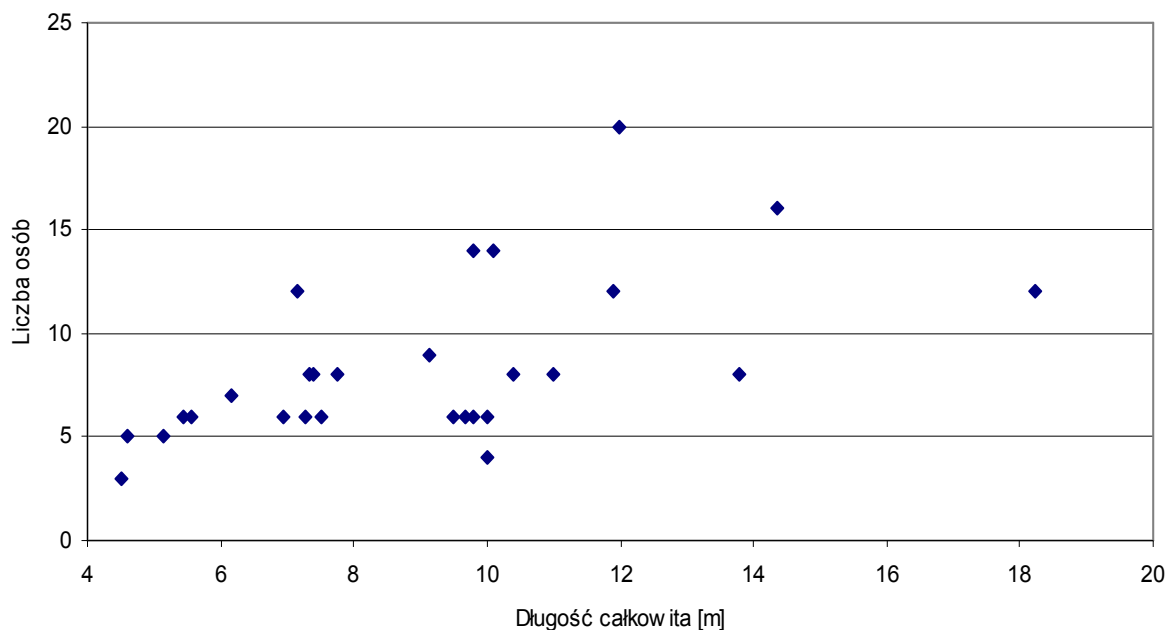
Z przeprowadzonych badań statystycznych wynika, że na polskich śródlądowych drogach wodnych i Bałtyku dominują małe jachty, których długość całkowita nie przekracza 10 m. Zabierają one na pokład od 4 do 8 osób, a ich cena mieści się w przedziale od 10 000 do 100 000 euro, w zależności od długości i wyposażenia. Na rysunkach 2 i 3 przedstawiono zależność ceny jachtu i liczby pasażerów od długości całkowitej jachtu.



Rys. 2. Zależność ceny jachtu od jego długości

Biorąc po uwagę odległość i czas trwania rejsu, w jachtingu można wyróżnić:

- rejsy trwające 3–4 godziny lub całonocne;
- rejsy półtora- lub dwudniowe, połączone z biwakowaniem na brzegu ewentualnie noclegiem w łodzi;
- rejsy trwające 3–7 dni, połączone z biwakowaniem na poszczególnych etapach;
- rejsy trwające dłużej niż 8 dni, połączone z przebyciem znacznej odległości podzielonej na etapy.



Rys. 3. Zależność liczby osób mogących przebywać na jachcie (liczba koi) od jego długości

Rozróżnia się wiele rodzajów jachtów, w zależności od rodzaju napędu, materiału użytego do konstrukcji czy liczby kadłubów. Klasyfikacja projektowa przewiduje cztery kategorie jachtów (tab. 1).

Tabela 1. Kategorie projektowe jachtów

Kategoria projektowa jachtu	Siła wiatru	Znacząca wysokość fali
A – oceaniczna	ponad 8°B	ponad 4 m
B – pełnomorska	do 8°B włącznie	do 4 m włącznie
C – przybrzeżna	do 6°B włącznie	do 2 m włącznie
D – na wody osłonięte	do 4°B włącznie	do 0,5 m włącznie

Źródło: Kategorie projektowe jachtów (2010).

Czarter jachtu jest jedną z form żeglarstwa. Obecnie ruch czarterowy w Polsce się zwiększa, ale dotyczy to głównie pływania rekreacyjnego po jeziorach. Przykładowe ceny czarteru jachtu żaglowego przedstawiono w tab. 2.

Tabela 2. Ceny czarteru jachtu żaglowego na Mazurach w okresie wakacji

Liczba osób	Czarter jachtu [PLN na dobę]
4	130–180
6	190–250
8	290–400

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z wybranych firm czarterujących na Mazurach.

Przykłady jachtów przedstawiono na rys. 4 i 5.



Rys. 4. Jachty motorowe i motorowo-żaglowe  
Źródło: archiwum własne.



Rys. 5. Jachty pływające po Zalewie Szczecińskim  
Źródło: archiwum własne.

## WPŁYW JACHTINGU NA GOSPODARKĘ MORSKĄ I ŚRÓDLĄDOWĄ ORAZ ROZWÓJ TURYSTYKI WODNEJ

Mimo że w Polsce z roku na rok zwiększa się zainteresowanie sportami wodnymi, na rodzimy rynek trafia co najwyżej 10% wyprodukowanych jachtów.

W Polsce działa kilkanaście stoczní jachtowych. Obok nich funkcjonuje kilkadziesiąt mniejszych zakładów produkujących sprzęt pływający, które sprzedają rocznie wyroby o wartości kilka milionów złotych. Do najbardziej liczących się, których roczna sprzedaż sięga kilkudziesięciu milionów złotych, należą m.in. Ostróda Yacht, Delphia Yacht Olecko, Galeon i Balt Yacht. Począwszy od 2000 roku, produkcja polskiego przemysłu jachtowego zwiększa się rocznie o ok. 30%. W 2001 roku wyprodukowano ponad 16 000 jachtów i łodzi, rok później – ponad 20 000 (Szafranski 2003, Kucharczyk 2010).

Polski przemysł jachtowy w 95% opiera się na eksporcie. Największymi odbiorcami są Francja i Niemcy; do krajów tych trafiło w 2002 roku odpowiednio 27% i 21,7% wartości eksportu. Kolejne miejsca na liście odbiorców zajmują kraje Beneluksu i Skandynawii, Wielka Brytania i Szwajcaria. Zainteresowani polskimi jachtami są również Holendrzy, Grecy czy Chorwaci. Pojawiają się też kupcy z Rosji i Ukrainy. Dla nich polski sprzęt jest interesujący, ponieważ w ich krajach produkcja jachtów jest niewielka, a zainteresowanie uprawianiem sportów wodnych, a zwłaszcza żeglowaniem, szybko rośnie. W roku 2002 wyeksportowano tam sprzęt pływający o wartości 170 000 euro, co stanowi niespełna 3,6% łącznej wartości eksportu.

Z roku na rok Polacy oferują klientom jachty większe i coraz bardziej luksusowe. Firma Galeon ze Straszyna pod Gdańskiem, produkująca luksusowe jachty i łodzie motorowe (od 4 do 16 m długości), zbudowała dodatkową stoczníę.

Polska jest liczącym się na światowym rynku producentem i eksporterem jachtów dla tzw. klasy średniej w cenie do 50–60 tys. euro. Mimo że najwięcej sprzedawanych jachtów to jachty w cenie od 10 000 do 20 000 euro, stale wzrasta udział eksportu droższych jachtów – o wartości około 100 tys. euro (Szafranski 2003, Kucharczyk 2010).

Mimo że rynek jachtów (a w szczególności ich budowy) w Polsce rośnie, wciąż zajmujemy jedną z ostatnich pozycji pod względem liczby jachtów przypadających na tysiąc mieszkańców. Brakuje marin i portów, a archaicznie przepisy bronią dostępu do uprawiania sportów wodnych. Propagowanie i przygotowanie odpowiednio licznych obiektów infrastruktury,

pozwalających na poprawienie warunków bytowych dla żeglarzy i turystów, powinny wpłynąć na rozwój polskiej turystyki wodnej. Należy również wziąć pod uwagę fakt, iż turystyka wodna bez powszechnego dostępu do sprzętu i szlaków wodnych nie będzie mogła się rozwijać, a przecież zamożność społeczeństwa wzrasta, w związku z czym będzie rosło zapotrzebowanie na atrakcyjne formy spędzania wolnego czasu (Iwiński 2008).

Zadbanie o rozwój żeglarstwa i umożliwienie całej młodzieży korzystania z niego wpłynie także na podniesienie poziomu życia Polaków; wizyty Polaków w przystaniach zagranicznych wpłyną na rewizyty zagranicznych żeglarzy w polskich portach i przystaniach, co wielokrotnie liczbę turystów odwiedzających nasz kraj.

## WNIOSKI

Rozwój jachtingu w Polsce ma istotne znaczenie, gdyż wywołuje konsekwencje zarówno społeczne, jak i gospodarcze:

- jest sposobem spędzania wolnego czasu, urlopu czy wakacji, będąc tanią i bardzo atrakcyjną formą turystyki;
- jest czynnikiem kulturotwórczym, ucząc młodzież odwagi, rzetelności, wyrzeczeń czy wysiłku;
- jest częścią biznesu turystyczno-sportowego, zapewniającą miejsca pracy wielu ludziom;
- jest czynnikiem krajoznawczym, gdyż pozwala dotrzeć do odległych miejsc i poznać inne kraje i kultury.

Dla władz samorządowych rozwój turystyki wodnej, a w szczególności jachtingu, jest szansą na ożywienie nawet najmniejszych miejscowości. Porty i przystanie nadmorskie i śródlądowe powinny być rozbudowywane, aby mogły obsłużyć jak najwięcej turystów.

Należy zatem szukać usprawnień technicznych i organizacyjnych, mających na celu rozbudowę zaplecza portów i przystani żeglarskich, zapewniających niezbędne warunki egzystencji, tj. obiekty noclegowe i gastronomiczne o odpowiednim standardzie i zdolności obsługowej, punkty informacji turystycznej, a także urządzenia do sprawnej obsługi jachtów w celu umożliwienia ich bezpiecznego cumowania czy przeprowadzania napraw.

Istotne jest również wydłużenie czasu trwania sezonu turystycznego, co można osiągnąć dzięki włączeniu do niego takich okresów, jak pełnia wiosny, wczesne lato czy wczesna jesień, które mogą być wykorzystywane w jachtingu. Organizatorzy turystyki powinni zachęcać turystów do wypoczynku poza sezonem letnim (szczytem), stosując obniżki cen bądź różnego rodzaju atrakcje.

## PIŚMIENNICTWO

**Andruszkiewicz W.** 1991. Polskie porty i przystanie morskie – dominantą rozwoju turystyki morskiej w regionach nadmorskich, w: *Materiały VI Sejmiku Morskiego*, Słupsk 10–11 maja 1990. Warszawa, [b.w.], 101–107.

**Iwiński S.** 2008. Targi o rynek Polski, [www.zagle.com.pl](http://www.zagle.com.pl), dostęp dn. 10.06.2010 r.

**Kategorie projektowe jachtów**, <http://mazury.info.pl>, dostęp dn. 10.06.2010 r.

**Kucharczyk P.** 2010. Jachty tylko z Polski, [www.opoka.org](http://www.opoka.org), dostęp dn. 12.06.2010 r.



- Łuczak B.** 2005. Wpływ turystyki wodnej na port i otoczenie, w: Materiały V Konferencji Naukowej „Porty morskie 2005”, Szczecin 2005. Szczecin, Wydaw. Kreos, 49–60.
- Materiały Instytutu Turystyki Sp. z o.o.** 2010. Warszawa, Instytut Turystyki.
- Mazurkiewicz B.K.** 2004. Porty jachtowe – mariny. Projektowanie. Gdańsk, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej.
- Sydon J.** 1999. Żeglowanie po wodach śródlądowych. Warszawa, Oficyna Wydawnicza Alma-Press.
- Szafrański A.** 2003. Jachty z polskich stoczni podbijają rynki krajów UE, [www.bankier.pl](http://www.bankier.pl), dostęp dn. 12.06.2010 r.
- Tołkacz L.** 2008. Śródlądowa turystyka zbiorowa, t. I. Szlaki turystyki zbiorowej. Szczecin, Wydaw. Petros-Trans Sp. z o.o.
- Trendy i prognozy ruchu turystycznego.** 2010. Warszawa, Instytut Turystyki, [www.intur.com.pl](http://www.intur.com.pl), dostęp dn. 12.06.2010 r.

