

*Leszek BUTOWSKI*

## **MORSKA PRZESTRZEŃ TURYSTYCZNA: GENEZA, TYPY, ZAGOSPODAROWANIE ORAZ OCENA ATRAKCYJNOŚCI DLA TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ**

### **MARITIME TOURIST SPACE: GENESIS, TYPES, ADAPTATION AND ATTRACTIVENESS FOR SAILING TOURISM**

Instytut Systemów Transportowych i Elektrotechniki, Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny  
im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu, ul. Malczewskiego 29, 26-600 Radom,  
e-mail: leszek.butowski@gmail.com

**Summary.** This article aims to determine and explain processes involved in the changes occurring under the influence of sailing tourism on sea water areas (with adjacent coastal areas) which fulfil the criteria for tourist space. The research method included long-running observation as well as a query in Polish, English and French sources. The article presents the evolution of maritime area towards the shaping of maritime tourist space (from the perspective of sea sailing tourism). The paper includes an analysis of the main conditions which determine the creation of maritime tourist space as well as forms of its adaptation. The results of the analysis are then related to the assumptions of theories developed for the purpose of describing traditional land tourist space and tourist attractiveness. The analysis covers also coastal (land) areas, but only as areas which are functionally bound to coastal water areas. The paper continues the author's work on maritime tourist space. It suggests a method which can be used for evaluation (on the basis of specific criteria) of coastal land and coastal water areas for the needs of sailing tourism.

**Słowa kluczowe:** morska przestrzeń turystyczna; ewolucja, typy, zagospodarowanie, ocena atrakcyjności dla turystyki żeglarskiej; wybrzeża Bałtyku; wybrzeże polskie.

**Key words:** Baltic coast; Polish coast; maritime tourist space: origins, types, adaptation and attractiveness for sailing tourism.

## **WPROWADZENIE**

Celem artykułu jest określenie i wyjaśnienie procesów zmian zachodzących pod wpływem rozwoju turystyki żeglarskiej w obrębie akwenów morskich (wraz z bezpośrednio przylegającym do nich strefami wybrzeży) jako obszarów spełniających kryteria przestrzeni turystycznej. Przy czym przestrzeń turystyczna jest tu rozumiana jako realna przestrzeń geograficzna (przyjmująca turystów) o charakterze funkcjonalnym, a także behawioralnym, do której nawiązują m.in.: Miossec (1977), Warszńska i in. (1978), Stalski (1984), Drzewiecki (1992), Stachowski (1993), Kowalczyk (2001).

Jeżeli przyjmiemy za Liszewskim (1995) i Włodarczykiem (2009), że warunkiem koniecznym do ukształtowania przestrzeni turystycznej jest obecność na danym obszarze turystów (niezależnie od ich liczby) lub aktywności (funkcji) turystycznych, to niewątpliwie jest on spełniony w przypadku wielu akwenów morskich. Tym samym należy uznać, że, wraz z powiązаныmi funkcjonalnie strefami nadmorskimi, stanowią one przestrzeń turystyczną (Butowski 2014, 2015).

Z kolei pojęcie morskiej turystyki żeglarskiej mieści się w szerszej koncepcji występującej w języku angielskim pod nazwą *nautical tourism*. Od strony popytowej odnosi się ona do różnorodnych aktywności turystycznych, które odbywają się w środowisku wodnym (głównie morskim). Zaś od strony podażowej obejmuje trzy główne obszary działalności, to jest: funkcjonowanie marin i portów żeglarskich, usługi czarterowe jachtów żaglowych i motorowych oraz rejsy wycieczkowe (Lück 2007, 2008; Lukovic 2012, 2013). W tym sensie morska turystyka żeglarska stanowi część *nautical tourism*, co można by (biorąc zakres znaczeniowy tego terminu) przetłumaczyć na język polski jako turystyka wodna. Wreszcie pojęcie atrakcyjności turystycznej od wielu lat stanowi przedmiot zainteresowania autorów polskich i zagranicznych. W literaturze krajowej dominuje wciąż klasyczne (strukturalne) podejście do tego zagadnienia traktujące atrakcyjność turystyczną danego obszaru jako funkcję trzech czynników, na które składają się: walory turystyczne, zagospodarowanie turystyczne oraz dostępność komunikacyjna (Rogalewski 1979; Lijewski i in. 2008). Podejście takie zastosowano również w niniejszej pracy rozszerzając je jednak o elementy specyficzne dla morskiej przestrzeni turystycznej oraz turystyki żeglarskiej.

W artykule szczególna uwaga zostanie zwrócona na aspekty dotyczące: 1) zmian zachodzących w przestrzeni morskiej w kierunku wykształcenia się morskiej przestrzeni turystycznej; 2) możliwych do wyodrębnienia (z punktu widzenia turystyki żeglarskiej) rodzajów tej przestrzeni; 3) uwarunkowań geograficzno-strukturalnych wpływających na ukształtowanie się morskiej przestrzeni turystycznej; 4) form jej zagospodarowania dla potrzeb turystyki żeglarskiej. Jak wcześniej wspomniano analiza obejmie także lądowe strefy nadmorskie, ale tylko jako obszary związane funkcjonalnie z poszczególnymi akwenami morskimi. Ponadto zostanie ona przeprowadzona z perspektywy morskiej turystyki żeglarskiej z pominięciem innych form turystyki morskiej (m.in. morskiej turystyki wycieczkowej – tzw. *cruisingu*), mających znacznie bogatszą literaturę (Lück op. cit. 2007, op. cit. 2008; Lukovic op. cit. 2012, op. cit. 2013). W części aplikacyjnej zaproponowana zostanie metoda oceny atrakcyjności obszarów nadmorskich na potrzeby turystyki żeglarskiej. Przy czym kryteria oceny uwzględniają tradycyjne elementy atrakcyjności turystycznej (Rogalewski op.cit.1979; Lijewski i in. op. cit. 2008) poszerzone o bardziej jakościowe aspekty o charakterze psychologicznym. Artykuł stanowi kontynuację prac autora w zakresie analizy przestrzeni morskiej na potrzeby turystyki (Butowski op. cit. 2014, op. cit. 2015).

## **CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE MORSKĄ PRZESTRZEŃ TURYSTYCZNĄ ORAZ KRYTERIA JEJ OCENY**

Analizując strukturę morskiej przestrzeni turystycznej można wyróżnić jej dwie główne części składowe (powiązane funkcjonalnie ze względu na warunki uprawiania turystyki żeglarskiej), to jest: strefę akwenu oraz bezpośrednio do niej przylegającą lądową strefę wybrzeża. Najważniejsze czynniki wpływające na kształtowanie się morskiej przestrzeni turystycznej przedstawiono w tab. 1. Odniesiono je do obu wymienionych stref oraz powiązano z kryteriami oceny przydatności danej przestrzeni morskiej na potrzeby turystyki żeglarskiej. Kryteria te zostały wykorzystane do oceny atrakcyjności wybranych polskich portów otwartego morza oraz atrakcyjności wybrzeża polskiego w stosunku do wybranych obszarów nadmorskich Morza bałtyckiego. Opis metody oraz wyniki oceny przedstawiono w oddzielnej części artykułu.

Tabela 1. Czynniki kształtujące morską przestrzeń turystyczną oraz kryteria jej oceny na potrzeby turystyki żeglarskiej

Kryteria oceny morskiej przestrzeni turystycznej (akwenu żeglarskiego i strefy nadmorskiej)	Czynniki kształtujące morską przestrzeń turystyczną	
	antropogeniczne	naturalne
Bezpieczeństwo żeglugi	funkcjonowanie portów schronienia dla żeglarzy – dostępnych zwłaszcza w warunkach złej pogody	warunki naturalne występujące w strefie wybrzeża wpływające na możliwość budowy portów oraz występowanie innych miejsc schronienia dla żeglarzy, w tym charakterystyka linii brzegowej (ujścia rzek, wyspy, półwyspy, zatoki, fiordy, cieśniny, itp.)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– oznakowanie nawigacyjne</li> <li>– systemy ratownictwa morskiego, ostrzeżenia nawigacyjne i komunikaty pogodowe;</li> <li>– specjalistyczne wydawnictwa żeglarskie (mapy, locje dla żeglarzy itp.)</li> </ul>	warunki naturalne występujące w strefie akwenu, w tym warunki klimatyczno-pogodowe wpływające na bezpieczeństwo żeglugi
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– korzystanie z akwenu przez inne jednostki pływające i urządzenia techniczne</li> <li>– występowanie akwenów zamkniętych i przeszkód w żegludze</li> </ul>	
Walory nautyczne	organizacja żeglugi w obrębie danego akwenu	specyficzną atrakcyjność akwenu dla poszczególnych sposobów uprawiania żeglarstwa (m.in. temperatura powietrza, prędkość i kierunki wiatrów, liczba dni sztormowych) i hydrograficzne (występowanie i charakterystyka pływów i prądów morskich);
Długość sezonu żeglarskiego	funkcjonowanie infrastruktury żeglarskiej również poza głównym sezonem żeglarskim	długość sezonu żeglarskiego – uzależniona od warunków klimatycznych
Atrakcyjność krajoznawcza i wypoczynkowa akwenu i strefy nadmorskiej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– występowanie, ranga i zagospodarowanie walorów antropogenicznych</li> <li>– zagospodarowanie walorów naturalnych</li> </ul>	występowanie i ranga walorów środowiska przyrodniczego
Przystosowanie akwenu i strefy nadmorskiej na potrzeby turystyki żeglarskiej	funkcjonowanie marin, portów jachtowych i przystani oraz innych zagospodarowanych miejsc do cumowania	warunki naturalne mające wpływ na powstanie infrastruktury brzegowej (zatoki, fiordy, półwyspy, ujścia rzek, inne)
	krajowe i lokalne przepisy regulujące uprawianie żeglarstwa na danym akwenu	
	oferta wynajmu jachtów (czartery jednostek)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– poziom cen usług żeglarskich i bytowych w marinach, portach i przystaniach jachtowych</li> <li>– ceny i dostępność czarterów jachtów</li> </ul>	
	promocja regionu dla turystyki żeglarskiej nastawienie miejscowej ludności do turystyki żeglarskiej	
Położenie geograficzne akwenu i strefy nadmorskiej	zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych stanowiących połączenia z akwenami morskimi	położenie akwenu w stosunku do innych akwenów żeglarskich, w tym akwenów śródlądowych oraz śródlądowych dróg wodnych (efekt synergii)
Konkurencja ze strony innych akwenów	działania marketingowe promujące dane obszary jako atrakcyjne dla turystów – żeglarzy	występowanie akwenów konkurencyjnych w stosunku do danego akwenu
Dostępność komunikacyjna akwenu i strefy nadmorskiej	organizacja transportu pasażerskiego warunkująca dostępność komunikacyjną akwenu	odległość od rynków emisyjnych oraz dostępność akwenu dla żeglarzy z nich pochodzących, również śródlądowymi drogami wodnymi

Opracowanie własne na podstawie: Butowski (2010); op. cit. (2014); op. cit. (2015).

## GENEZA FUNKCJI MORSKIEJ TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ

Mówiąc o rozwoju funkcji morskiej turystyki żeglarskiej w odniesieniu do akwenów i stref wybrzeża, na których ona występuje można wyróżnić jej dwie główne fazy rozwojowe, takie jak: 1) turystyka żeglarska jako funkcja pierwotna na danym obszarze; 2) turystyka żeglarska jako funkcja wtórna – współistniejąca z innymi funkcjami na danym obszarze lub czasami je zastępująca.

Turystyka żeglarska jako funkcja pierwotna rozwija się zazwyczaj na tzw. surowym korzeniu, czyli na obszarach dotychczas nie zagospodarowanych turystycznie i nie pełniących (w danym momencie) żadnych innych funkcji gospodarczych. Wprowadzenie na takie tereny nowej funkcji polegającej na obsłudze turystyki żeglarskiej jest zazwyczaj wynikiem świadomej działalności. Procesy takie mogą w praktyce odbywać się w mikroskali i makroskali. W pierwszym przypadku chodzi o budowę punktowej (często odosobnionej przestrzennie i funkcjonalnie) infrastruktury żeglarskiej na obszarach nie wykorzystywanych (w danym momencie) gospodarczo (np. budowa portów jachtowych w Łebie, Pucku, Świnoujściu). Z drugim przypadkiem mamy do czynienia przy zagospodarowaniu większych obszarów (wcześniej w niewielkim stopniu wykorzystywanych gospodarczo) poprzez wprowadzenie na nie powiązanej funkcjonalnie sieci obiektów i urządzeń przeznaczonych do obsługi turystów żeglarzy. Przykładem takich działań może być Wybrzeże Dalmatyńskie w Chorwacji, gdzie w wielu przypadkach na zupełnie dziewiczych terenach powstała sieć marin ACI obsługujących turystykę żeglarską (m.in. w Parku Narodowym Kornaty). W Polsce pewne cechy pierwotnej funkcji turystycznej mają wybrane inwestycje rozwijane w ramach projektu Pierścienia Zatoki Gdanskiej, Pętli Żuławskiej oraz Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.

Turystyka żeglarska jako funkcja wtórna – polega na wprowadzeniu funkcji obsługi żeglarzy na obszary pełniące dotychczas inne funkcje. Procesy takie są bardzo dobrze widoczne w ostatnich dekadach, zwłaszcza na wodach europejskich, w tym nad Bałtykiem, gdzie dotychczasowe funkcje (przede wszystkim rybołówstwo) są wypierane przez nowe rodzaje działalności polegające na obsłudze turystyki żeglarskiej (Kuliński 2002, 2007, 2008, 2009). Z procesami tego typu mamy do czynienia m.in. w Polsce (gdzie praktycznie we wszystkich portach powstaje infrastruktura żeglarska); a także w Danii, Francji, Niemczech, Szwecji. Widać to bardzo dobrze w dawnych portach rybackich wymienionych państw, które przekształcają się w porty nastawione przede wszystkim na obsługę turystyki żeglarskiej.

Jako pewien wyjątek wyłamujący się z zaproponowanego schematu (ale potwierdzający jego główne założenia) można przedstawić przykład wybudowanego w latach 30. dwudziestego wieku portu w Jastarni. Został on bowiem zaprojektowany zarówno jako port rybacki, jak również baza szkoleniowa dla żeglarstwa. W tym sensie funkcja obsługi turystyki żeglarskiej w Jastarni miała więc charakter pierwotny, ale dzielona ona była z innymi formami działalności gospodarczej – głównie obsługą rybołówstwa. Taki stan rzeczy utrzymuje się zresztą do dnia dzisiejszego, ze słabnącym znaczeniem rybołówstwa i wzrastającą rolą turystyki żeglarskiej.

## TYPY MORSKIEJ PRZESTRZENI TURYSTYCZNEJ

Z perspektywy turystyki żeglarskiej morską przestrzeń turystyczną (wraz ze związanymi z nią funkcjonalnie fragmentami wybrzeża) można różnicować ze względu na kilka kryteriów, takich jak: odległość od linii brzegowej, liczba turystów (żeglarzy), a także intensywność (rodzaj) jej zagospodarowania. Stosując powyższe kryteria wyróżniono następujące typy – strefy morskiej przestrzeni turystycznej (Butowski op. cit. 2014; op. cit. 2015):

- strefa nadmorska (*coastal tourist zone*) (funkcjonalnie związana z obsługą turystyki żeglarskiej) – charakteryzuje się występowaniem obiektów mieszkalnych i osadnictwa nadmorskiego, funkcjonalnie związanych z turystyką żeglarską (np. obiekty noclegowe w marinach, drugie domy, apartamenty, kondominia w sąsiedztwie przystani jachtowych). Strefa ta jest często „użytkowana” także przez inne (poza żeglarską) formy turystyki nadmorskiej oraz inne „nieturystyczne” działalności.
- strefa lądowo-morska (*waterfront tourist zone*) – charakteryzuje się koncentracją różnego rodzaju usług ukierunkowanych na obsługę turystyki żeglarskiej (mariny, porty i przystanie żeglarskie<sup>1</sup>, inne usługi towarzyszące, np. czartery jachtów, sklepy i usługi skutnicze itp.). Występuje często na obszarach użytkowanych przez inne (poza żeglarstwem) formy turystyki nadmorskiej, a także pełniących inne funkcje gospodarcze (Mazurkiewicz 2004, Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego 2008).
- strefa przybrzeżna (*coastal water tourist zone*) obejmuje akweny położone w bliskim sąsiedztwie brzegu (umownie do 20 Mm od linii brzegowej). Jest ona intensywnie wykorzystywana przez żeglarzy, ale „dzieli się” akwenem również z innymi „turystycznymi” i „nieturystycznymi” użytkownikami (w tym: liniami promowymi, statkami wycieczkowymi, kutrami rybackimi, statkami towarowymi oraz okrętami marynarki wojennej), (Kuliński op. cit. 2002, op. cit. 2007, op. cit. 2008, op. cit. 2009; Lawrence 2002; Navin 2004, 2006; Heath 2006; Brandon i in. 2007; Beständig 2008; Thompson i in. 2008; Buchanan 2009; Buttres i in. 2009; Nickel i in. 2009,)
- pełnomorska przestrzeń turystyczna (*offshore*) – stanowi rozszerzenie strefy przybrzeżnej w kierunku otwartego morza. Obejmuje akweny pełnomorskie (umownie do 150 Mm od brzegu – portu schronienia), które turystycznie wykorzystywane są przez żeglarzy, a także przez innych użytkowników (linie promowe, statki wycieczkowe, rybołówstwo, statki towarowe, okręty marynarki wojennej), (Heikell 1998, 2006, 2007; Navin 2003; Pochodaj 2007).
- oceaniczna przestrzeń turystyczna (*ocean*) – obejmuje akweny oceaniczne (międzykontynentalne), wykorzystywane poza żeglarzami także przez statki towarowe i rybaków dalekomorskich. W sensie obszarowym stanowi największą część morskiej przestrzeni turystycznej, choć w praktyce obejmuje głównie pewne charakterystyczne części oceanów, na których panują sprzyjające warunki do żeglugi jachtowej (Urbańczyk 1996; Baranowski 2001; Ocean Pasages for the World 2004; Roth 2004; Cornell 2008).

<sup>1</sup> Zgodnie z definicją Mazurkiewicza (2004) marina to port jachtowy połączony z dopełniającą zabudową mieszkalną, obejmującą m.in. miejsca hotelowe i apartamentowe sklepy, bary, kawiarnie i restauracje oraz wszelkie funkcje wymagane przez tymczasowych lub stałych mieszkańców; port jachtowy to zespół akwenów portowych, hydrotechnicznych budowli portowych, budowli lądowych oraz urządzeń technicznych, zapewniających bezpieczny postój i obsługę rekreacyjnych jednostek pływających; przystań jachtowa – obiekt, w którym znajdują się miejsca postojowe dla rekreacyjnych jednostek pływających, a także zapewnione są podstawowe usługi dla żeglarzy

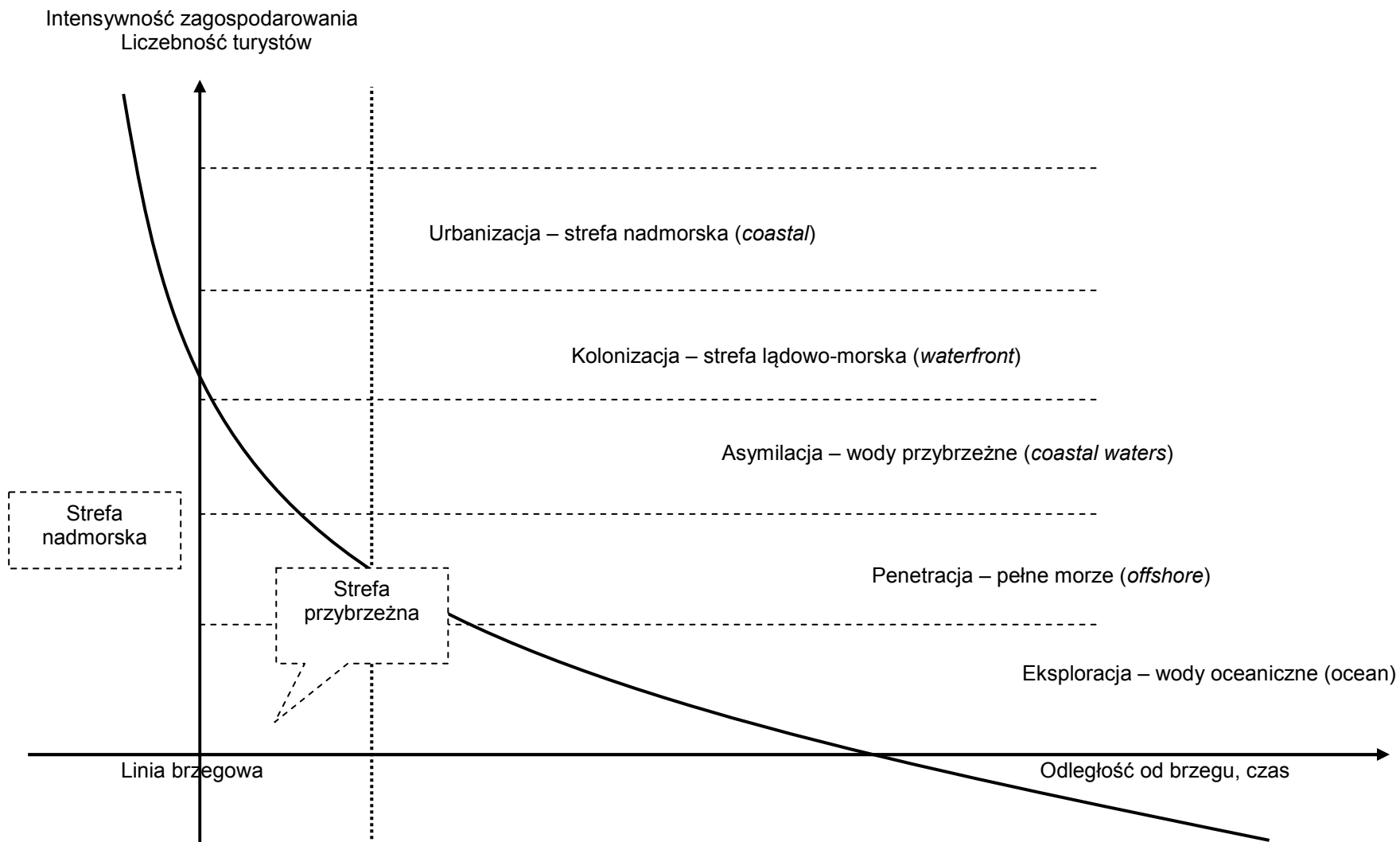
## ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENI MORSKIEJ DLA POTRZEB TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ

Zagospodarowanie przestrzeni morskiej dla potrzeb turystyki żeglarskiej pełni wszystkie typowe funkcje przypisywane zagospodarowaniu turystycznemu danego obszaru, o których wspominają m.in. Kowalczyk i Derek (2010), Rogalewski (op.cit.), Styperek (2002). Związane jest ono z możliwością zaspokojenia specyficznych potrzeb turystów – żeglarzy, przede wszystkim w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na danym akwenu (ze szczególnym uwzględnieniem małych jednostek pływających), ułatwia jednocześnie swoistą percepcję morskich i lądowych walorów turystycznych, wpływa też na ochronę występujących na danym obszarze zasobów turystycznych, a także umożliwia ich komercjalizację. Ponadto zagospodarowanie przestrzeni morskiej na potrzeby turystyki żeglarskiej przyczynia się do poprawy jej zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej. Nie ulega tym samym wątpliwości, że poszczególne strukturalne elementy zagospodarowania stanowią czynniki kształtujące przestrzeń turystyczną – w tym przypadku przestrzeń morską, zarówno w jej ujęciu strukturalnym, jak i funkcjonalnym.

Elementami zagospodarowania przestrzeni morskiej wpływającymi na bezpieczeństwo żeglugi małymi jednostkami są przede wszystkim: porty schronienia (ważne jest ich rozmieszczenie, a także dostępność dla małych jednostek w warunkach złej pogody); oznakowanie nawigacyjne akwenu, funkcjonujące systemy ratownictwa morskiego, rozpowszechnianie i dostępność komunikatów pogodowych, ostrzeżeń nawigacyjnych, dostępność specjalistycznych wydawnictw żeglarskich (mapy, locje, przewodniki żeglarskie); organizacja żeglugi na danym akwenu (systemy rozgraniczenia ruchu, strefy żeglugi przybrzeżnej).

Zaspokojenie pozostałych potrzeb żeglarzy oraz percepcję, a jednocześnie ochronę występujących na danym obszarze morskich i lądowych walorów turystycznych umożliwiają takie formy zagospodarowania, jak: mariny, porty i przystanie jachtowe oraz inne miejsca do cumowania małych jednostek; specyficzne usługi żeglarskie; oferta wynajmu jachtów (czartery); minimalizacja barier w zakresie krajowych i lokalnych przepisów regulujących uprawianie żeglarstwa na danym akwenu (również w odniesieniu do żeglarzy zagranicznych); morskie i lądowe parki narodowe oraz inne formy ochrony i udostępniania walorów naturalnych. Percepcję swoistych walorów żeglarskich umożliwiają oczywiście wymienione wcześniej elementy zagospodarowania związane z bezpieczeństwem samej żeglugi. Z kolei komercjalizacja „żeglarskich” zasobów turystycznych występujących na danym obszarze możliwa jest dzięki usługom oferowanym w portach i przystaniach żeglarskich, niezbędnym do uprawiania turystyki żeglarskiej, zwłaszcza usługom czarterowym oraz innym, takim jak: zakupy wyposażenia, żywności, pomocy nawigacyjnych; usługi skutnicze itp.

Analizując intensywność zagospodarowania (w ujęciu strukturalnym) morskiej przestrzeni turystycznej w zależności od występowania jego elementów składowych w stosunku do linii brzegowej widać, że intensywność ta maleje wraz z oddalaniem się od brzegu. Przy czym zasada ta ma charakter ogólny bez względu na rzeczywisty stopień zagospodarowania danej przestrzeni (rys. 1).



Rys. 1. Intensywność zagospodarowania morskiej przestrzeni turystycznej oraz liczba turystów jako funkcja czasu oraz oddalenia od brzegu  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Butowski (op. cit. 2014; op. cit. 2015)..

Dodatkowo, stosując powyższy model oraz korzystając *per analogiam* z koncepcji Liszewskiego (op. cit.) dotyczącej faz kształtowania się przestrzeni turystycznej, można wyróżnić – ze względu na poziom zagospodarowania przestrzeni morskiej oraz intensywność uprawiania turystyki żeglarskiej (liczba turystów) – strefy morskiej przestrzeni turystycznej. Dla uproszczenia zaproponowano za Liszewskim identyczne nazwy poszczególnych stref i przypisano je wcześniej wydzielonym rodzajom morskiej przestrzeni turystycznej. Tym samym charakterystyka poszczególnych stref przedstawia się następująco (Butowski op. cit. 2014, op. cit. 2015):

- strefa eksploracji – odpowiada fizycznej przestrzeni oceanicznej (*ocean*), charakteryzuje się brakiem jakichkolwiek elementów materialnego zagospodarowania dla potrzeb turystyki żeglarskiej, występujących w samej strefie. Mamy w niej do czynienia z najmniejszą intensywnością uprawiania turystyki żeglarskiej (co jest zrozumiałe ze względu na największą rozległość strefy oraz jej bardzo duże oddalenie od brzegu).
- strefa penetracji – znajduje się w obrębie pełnego morza (*offshore*), charakteryzuje się brakiem (co do zasady) elementów materialnego zagospodarowania dla potrzeb turystyki żeglarskiej, choć sporadycznie mogą na jej obszarze funkcjonować, pewne urządzenia związane z bezpieczeństwem żeglugi. W strefie tej obserwuje się niską intensywność uprawiania turystyki żeglarskiej (ze względu na dużą rozległość strefy oraz jej znaczne oddalenie od brzegu).
- strefa asymilacji – występuje na obszarze wód przybrzeżnych (*coastal*), ze względu na dużą intensywność uprawiania w jej obrębie turystyki żeglarskiej, funkcjonują tutaj liczne i różnorodne formy zagospodarowania. Dotyczą one przede wszystkim bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony zasobów wód przybrzeżnych i obszarów lądowych.
- strefa kolonizacji – odnosi się do obszaru (morskiego i lądowego – *waterfront*) położonego w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej. Znajdują się tutaj liczne urządzenia i obiekty umożliwiające uprawianie turystyki żeglarskiej, takie jak: porty i przystanie jachtowe itp. wraz z usługami towarzyszącymi;
- strefa urbanizacji – dotyczy obszarów lądowych (*coastal*), charakteryzuje się występowaniem obiektów mieszkalnych w bezpośrednim sąsiedztwie marin i portów jachtowych (lub wręcz stanowiących ich integralną część). Przy czym istotnym jest fakt, że te obiekty mieszkalne powstały ze względu na funkcjonowanie wymienionej infrastruktury żeglarskiej.

Specyficzną formę zagospodarowania morskiej przestrzeni turystycznej dla potrzeb turystyki żeglarskiej – występującą także w strefie wód oceanicznych i pełnego morza – stanowią specjalistyczne mapy (również elektroniczne z wykorzystaniem technologii satelitarnej – system GPS) oraz żeglarskie wydawnictwa nautyczne, przewodniki i locje żeglarskie (Urbańczyk op. cit. 1996; Baranowski op. cit. 2001; Cornell op. cit. 2008; Ocean Passages for the World op. cit. 2004; Roth op. cit. 2004; Pochodaj op. cit. 2007). Dla przykładu w Europie najliczniejszą grupę tego typu wydawnictw stanowią pozycje



angielskojęzyczne (wydawane głównie przez wydawnictwo Imray, a także Adlard Coles Nautical), ich tematyka obejmuje swoim zasięgiem nie tylko wody wokół Wielkiej Brytanii i Irlandii, ale także inne akweny często odwiedzane przez żeglarzy<sup>2</sup>. Popularnością cieszą się także publikacje na temat wybranych obszarów morskich (Bałtyk, Morze Północne czy basen Morza Śródziemnego) przygotowane przez niemieckie wydawnictwo Delius Klasing. W opracowaniach tych, w zależności od rejonu, który obejmują, stosuje się podziały na rozmaite pod względem wielkości akweny – głównie według kryteriów geograficznych i nautycznych.

### **OCENA ATRAKCYJNOŚCI TURYSTYCZNEJ OBSZARU (AKWENU) DLA TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ – PROPOZYCJA METODY**

Wymienione wcześniej czynniki wpływające na kształtowanie się morskiej przestrzeni turystycznej mogą jednocześnie służyć jako kryteria jej oceny na potrzeby turystyki żeglarskiej (tab. 1). Przy czym ich szczegółowy dobór oraz znaczenie (wagi) zależą będą od charakterystyki obszarów poddawanych ocenie, a także sposobów uprawiania turystyki żeglarskiej. Sama ocena będzie miała oczywiście charakter względny (porównanie wybranych obszarów między sobą) oraz subiektywny (przydział punktów oraz określenie wag dla poszczególnych kryteriów dokonywane jest przez wykonującego ocenę), natomiast jej wyniki można zobiektywizować poprzez dobór grupy ekspertów przeprowadzających ocenę (oraz uczestniczących w określeniu wag dla poszczególnych kryteriów). Jako przykład zastosowania powyższej metody może służyć próba oceny polskich portów otwartego morza oraz polskiego wybrzeża w stosunku do wybranych obszarów nadmorskich Bałtyku (tab. 3)<sup>3</sup>. W obu przypadkach została ona przeprowadzona z perspektywy rodzinnej turystyki żeglarskiej (cruising), z wyłączeniem regat żeglarskich, zlotów żaglowców i innych podobnych imprez. Sama ocena ma charakter wybitnie poglądowy wskazujący na jej istotę, a w mniejszym stopniu położono w niej nacisk na dobór kryteriów i wag. Uwzględniając powyższe założenia wśród wybranych polskich portów otwartego morza warunki do rozwoju funkcji turystyki żeglarskiej najwyżej oceniono w Świnoujściu, a w dalszej kolejności w Kołobrzegu, Łebie, Władysławowie i Ustce oraz w Darłowie (tab. 2).

<sup>2</sup> Wśród kilkudziesięciu wydawnictw brytyjskich dotyczących różnorodnych pod względem położenia i wielkości akwenów europejskich wymienić można dla przykładu takie pozycje, jak: *Reeds Nautical Almanac*, *Shetland Islands Pilot*, *South and West Coasts of Ireland*, *The Yachtsmans Pilot to North and East Scotland*, *The Channel Islands*, *North Sea Passage Pilot*, *Cruising Guide to the Netherlands*, *Cruising Guide to Germany and Denmark*, *Atlantic Spain and Portugal*, *Mediterranean Cruising Handbook*, *Corsica and North Sardinia*, *Italian Waters Pilot*, *Adriatic Pilot*, *Greek Waters Pilot*.

<sup>3</sup> W obu przypadkach oceny dokonano na podstawie znajomości poszczególnych akwenów oraz doświadczeń żeglarskich autora (w tym sensie ma ona więc charakter subiektywny) oraz wykorzystując różne materiały źródłowe (Kuliński 2002 op. cit., 2007 op. cit., 2008 op. cit., 2009 op. cit.; Heinrich 2011).

Tabela 2. Ocena atrakcyjności wybranych polskich portów otwartego morza dla turystyki żeglarskiej

Kryteria oceny Akwen, port, miasto	Bezpieczeństwo żeglugi – funkcja portu schronienia w warunkach złej pogody (waga 3)	Walory nautyczne akwenu (waga 2)	Atrakcyjność krajoznawcza akwenu i strefy nadmorskiej (waga 3)	Zagospodarowanie akwenu i strefy przybrzeżnej na potrzeby turystyki żeglarskiej (waga 3)	Dostępność komunikacyjna (z perspektywy polskich żeglarzy) – waga 2	Położenie akwenu w stosunku do innych akwenów (synergia) – waga 1	Liczba punktów razem
Świnoujście	3	2	3	3	2	2	37
Kołobrzeg	2	1	3	3	2	2	32
Darłowo	2	1	1	1	1	1	17
Ustka	2	1	2	1	1	1	20
Łeba	1	1	3	3	1	1	26
Władysławowo	2	2	2	2	1	2	26

Założenia:

- intensywność występowania danej cechy (czynnika – kryterium podlegającego ocenie): wartości od 1 do 3,
- wartości wag dla poszczególnych kryteriów: od 1 do 3.

Tabela 3. Ocena atrakcyjności wybranych akwenów bałtyckich (i obszarów nadmorskich) dla turystyki żeglarskiej

Kryteria oceny Oceniany obszar	Bezpieczeństwo żeglugi (waga 3)	Walory nautyczne akwenu (waga 2)	Długość sezonu żeglarskiego (waga 1)	Atrakcyjność krajoznawcza (waga 3)	Zagospodarowanie na potrzeby turystyki żeglarskiej (waga 3)	Dostępność komunikacyjna (waga 2)	Położenie w stosunku do innych akwenów (synergia) – waga 1	Liczba punktów razem
Wybrzeże polskie: od Swinoujścia do Władysławowa	2	2	2	2	2	1	1	27
Zalew Szczeciński (strona polska), Szczecin	3	1	2	2	3	2	2	34
Zatoka Gdańska i Pucka, Półwysep Helski	3	1	2	3	3	3	1	38
Bornholm (wraz z Christiansoo)	3	2	1	2	3	1	2	33
Niemieckie wybrzeża Zatoki Pomorskiej	3	1	2	2	3	2	3	35
Sztokholm i Archipelag Sztokholmski	3	1	1	3	3	2	2	36
Wyspy Alandzkie	2	2	1	3	3	1	2	33
Południowa Szwecja (Skania, Blekinge)	3	2	1	2	3	3	3	38
Zelandia (Kopenhaga)	3	1	2	3	3	3	3	40

Założenia:

- intensywność występowania danej cechy (czynnika – kryterium podlegającego ocenie): wartości od 1 do 3,
- wartości wag dla poszczególnych kryteriów: od 1 do 3.

Podobną ocenę (z uwzględnieniem dodatkowego kryterium – długości sezonu żeglarskiego) przeprowadzono w odniesieniu do wybranych akwenów i stref nadmorskich Morza Bałtyckiego. Wynika z niej, że wśród porównywanych obszarów najlepsze warunki do rozwoju turystyki żeglarskiej występują w rejonie Wyspy Zelandia (Dania), Zatoki Gdańskiej oraz Południowej Szwecji. Stosunkowo najmniej atrakcyjne jest natomiast polskie wybrzeże Bałtyku (tab. 3).

Wyniki zastosowania powyższej metody oceny atrakcyjności obszarów morskich (i nadmorskich) dla turystyki żeglarskiej mogą stanowić podstawę do określenia potencjału oraz pozycji konkurencyjnej (przewag i słabych stron w obrebie poszczególnych czynników – kryteriów oceny) takich obszarów na rynku turystyki żeglarskiej. Sama ocena może być przeprowadzona w różnych skalach przestrzennych, obejmując np. porównanie poszczególnych akwenów Morza Bałtyckiego czy też ocenę pozycji konkurencyjnej europejskich obszarów morskich (np. Bałtyk, Morze Północne, Adriatyk, Morze Egejskie itp.) w zakresie warunków dla rozwoju turystyki żeglarskiej, w tym jej poszczególnych segmentów, takich jak: cruising żeglarski, czartery, regaty, zloty żaglowców itp.

## PODSUMOWANIE

Impulsem do napisania niniejszego artykułu była chęć zwrócenia uwagi na problematykę morskiej turystyki żeglarskiej oraz różnych czynników wpływających na kształtowanie się warunków do jej rozwoju. Tematyka ta jest rzadko obecna w polskiej literaturze naukowej, a także dość uboga w piśmiennictwie zagranicznym. Wyjątek stanowią opracowania o charakterze wybitnie utylitarnym stanowiące pomoce nawigacyjne dla żeglarzy. Brak jest jednak w nich (co jest w zupełności zrozumiałe) próby poszukiwania związków przyczynowo-skutkowych oraz pewnych uogólnień o charakterze bardziej teoretycznym. Artykuł, poza częścią o charakterze poznawczym odnoszącą się do genezy, rodzajów i sposobów zagospodarowania morskiej przestrzeni turystycznej, zawiera także propozycję jej oceny na potrzeby rozwoju turystyki żeglarskiej. Przedstawiona metoda jest na tyle uniwersalna, że pozwala na ocenę różnych pod względem skal przestrzennych obszarów umożliwiając jednocześnie określenie ich potencjałów, a tym samym pozycji konkurencyjnej na rynku morskiej turystyki żeglarskiej.

W tym kontekście wydaje się, że artykuł uzupełnia dotychczasową wiedzę na temat morskiej przestrzeni turystycznej w zakresie jej powstawania, funkcjonowania oraz znaczenia, a także metod jej oceny z myślą o rozwoju turystyki żeglarskiej.

## PIŚMIENNICTWO

- Atlantic Spain and Portugal.** 2006. RCC Pilotage Foundation. Cambridgeshire, Imray.
- Baranowski K.** 2001. Praktyka oceaniczna. Warszawa, Oficyna Wydaw. Alma-Press.
- Beständig K-H.** 2008. Chorwacja, Słowenia, Czarnogóra. 808 portów i zatok. Przewodnik żeglarski po Adriatyku. Warszawa, Wydaw. Myśliński.
- Brandon R., Marchment J.** 2007. Corsica and North Sardinia. Cambridgeshire, Imray.
- Buchanan G.** 2009. Shetland Islands Pilot. Cambridgeshire, Imray.
- Butowski L.** 2010. Morska turystyka żeglarska w Europie – podstawy metodologiczne analizy jakościowej wybranych elementów popytu i podaży. Folia Turist. 23, 95–114.

- Butowski L.** 2014. Maritime Tourism Space / Morska przestrzeń turystyczna. *Turyzm* 24/1, 57–64.
- Butowski L.** 2015. *Morska przestrzeń turystyczna. Aspekty praktyczne i teoretyczne*, w: *Przestrzeń w turystyce. Znaczenie i wykorzystanie*. Warszawa, WGiSR UW, 53–65.
- Buttres R., Du Port A.** 2009. *Reeds Nautical Almanac 2010. Atlantic Europe from the tip of Denmark to Gibraltar*. Adlard Coles Nautical.
- Cornell J.** 2008. *World Cruising Routes*. Adlard Coles Nautical.
- Drzewiecki M.** 1992. *Wiejska przestrzeń rekreacyjna*. Warszawa, Instytut Turystyki.
- Heath N.** 2006. *The Channel Islands*. Cambridgeshire Imray.
- Heikell R.** 1998. *Mediterranean Cruising Handbook*. Cambridgeshire, Imray.
- Heikell R.** 2006. *Italian Waters Pilot*. Cambridgeshire, Imray.
- Heikel R.** 2007. *Greek Waters Pilot*. Cambridgeshire, Imray.
- Heinrich J.** 2011. *Porty Bałtyku. Polska i Litwa*. Warszawa, Oficyna Wydaw. Alma-Press.
- Kowalczyk A.** 2001. *Geografia Turyzmu*. Warszawa, PWN.
- Kowalczyk A., Derek M.** 2010. *Zagospodarowanie turystyczne*. Warszawa, Wydaw. Nauk. PWN.
- Kuliński J.** 2002. *Wybrane Porty Bałtyku – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy, Wydaw. Nowator.
- Kuliński J.** 2007. *Porty Południowej Szwecji – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy, Wydaw. Nowator.
- Kuliński J.** 2008. *Porty Niemiec Wschodnich – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy, Wydaw. Nowator.
- Kuliński J.** 2009. *Bornholm i Christiansø – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy, Wydaw. Nowator.
- Lawrence M.** 2002. *The Yachtsmans Pilot to North and East Scotland*. Cambridgeshire, Imray.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J.** 2008. *Geografia turystyki Polski*. Warszawa PWE.
- Liszewski S.** 1995. *Przestrzeń turystyczna*. *Turyzm* 5. 2., 87–103.
- Lukovic T.** 2012. *Nautical Tourism and its Functions in the Economic Development in Europe*, w: *Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies*. Red. M. Kasimoglu. Rijeka, In Tech, 399–430.
- Lukovic T.** 2013. *Nautical Tourism*. CABI.
- Lück M. (red.)**. 2007. *Nautical tourism. Concepts and issues*. Cognizant Communication Corporation.
- Lück M.I (red.)**. 2008. *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments*, CABI.
- Mazurkiewicz B.** 2004. *Porty jachtowe – Mariny. Projektowanie*. Gdańsk, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej.
- Miossec J-M.** 1977. *Un modele de l'espace touristique*. *L'Espace Géographique* 6, 1, 41–48.
- Navin B.** 2003. *North Sea Passage Pilot*. Cambridgeshire, Imray.
- Navin B.** 2004. *Cruising Guide to the Netherlands*. Cambridgeshire, Imray.
- Navin B.** 2006. *Cruising Guide to Germany and Denmark*. Cambridgeshire, Imray.
- Nickel P., Harries J.** 2009. *Norwegian Cruising Guide 2009, Norway, Swalbard, and the West Coast of Sweden*. Hamilton, Atteivable Adventure Cruising Ltd.
- Ocean Pasages for the World.** 2004 NP 136. United Kingdom Hydrgraphic Office.
- Pochodaj A.** 2007. *Kurs na Morze Północne. Poradnik dla żeglarzy*. Warszawa, Oficyna Wydaw. Alma-Press.
- Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego.** 2008. Szczecin, Stowarzyszenie POMOST – Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie.
- Rogalewski O.** 1979. *Zagospodarowanie turystyczne*. Warszawa, WSiP.
- Roth H.** 2004. *How to sail around the world. Advices and Ideas for Voyaging Under Sails*. International Marine / McGraw-Hill.
- South and West Coasts of Ireland.** 2006. *Sailing Directions of Irish Cruising Club*.
- Stachowski J.** 1993. *O pojmowaniu przestrzeni w geografii turystyki*. *Acta Univ. Nicolai Copernici, Geografia*, 24, *Nauki Matematyczno-Przyrodnicze*, 82, 171–180.
- Stalski M.** 1984. *Użytkowanie ziemi w turystyce*, w: *Turystyka i rekreacja*. Red. M. Stalski. *Prz. Zagr. Lit. Geogr.* 2, 139–148.
- Styperek J.** 2002. *Linearne systemy penetracji rekreacyjnej*. Poznań, Wydaw. Nauk. Bogucki.

**Thompson T., Thompson D.** 2008. *Adriatic Pilot*. Cambridgeshire, Imray.

**Urbańczyk A.** 1996. *Dookoła świata bez sztormów. Planowanie rejsów oceanicznych*. Warszawa, Oficyna Wydaw. Alma-Press.

**Warszyńska J., Jackowski A.** 1978. *Podstawy Geografii Turyzmu*. Warszawa, PWN.

**Włodarczyk B.** 2009. *Przestrzeń turystyczna. Istota, koncepcje, determinanty rozwoju*. Łódź, Wydaw. UŁ.