

INFRASTRUKTURA ŻEGLARSKA NA EUROPEJSKICH WODACH MORSKICH: GENEZA, FUNKCJE, STRUKTURA, TOPOGRAFIA

LESZEK BUTOWSKI

Uniwersytet Łódzki, Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu
e-mail: leszek.butowski@gmail.com

SŁOWA KLUCZOWE

infrastruktura żeglarska, geneza, funkcje, struktura, europejskie akweny morskie

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest charakterystyka infrastruktury żeglarskiej funkcjonującej na europejskich wodach morskich. Została ona wykonana za pomocą metody typologicznej, która umożliwiła wyróżnienie głównych typów infrastruktury żeglarskiej ze względu na genezę jej powstania, strukturę rodzajową (i związany z nią zakres świadczonych usług), pełnione funkcje (w obrębie usług dla turystyki żeglarskiej), a także uwarunkowania lokalizacyjne i topograficzne. Materiał analityczny został zebrany przez autora podczas ponad 20-letnich wędrowek żeglarskich po wielu morskich akwenach europejskich. Został on dodatkowo uzupełniony o informacje zawarte w literaturze przedmiotu, w tym w różnych wydawnictwach nautycznych przeznaczonych dla żeglarzy (głównie mapy, locje i specjalistyczne przewodniki żeglarskie). Dokonana w ten sposób systematyczna charakterystyka morskiej infrastruktury żeglarskiej stanowi uporządkowane kompendium wiedzy na temat sposobu zagospodarowania obszarów nadmorskich na potrzeby turystyki żeglarskiej w Europie. Może ona ponadto być punktem wyjścia do dalszych, bardziej szczegółowych analiz.

Wprowadzenie

Morska turystyka żeglarska w Europie jest formą turystyki kwalifikowanej (aktywnej), która podlega dynamicznym zmianom ilościowym i jakościowymi co najmniej od lat 90. XX w. Wiąże się to przede wszystkim ze znacznym rozwojem rynku europejskiego spowodowanym jego geograficznym (ilościowym) poszerzeniem, a także poprawą dostępności dla nowych grup klientów (wzrost dochodów, likwidacja barier administracyjnych, poprawa dostępności komunikacyjnej). Należy przy tym zauważyć, że procesowi temu towarzyszą także istotne zmiany jakościowe, dotyczące zarówno sfery podaży, jak i popytu. Obserwowany dynamiczny wzrost popytu w zakresie morskiej turystyki żeglarskiej na wielu akwenach (zwłaszcza w basenie Morza Śródziemnego, ale

także na akwenach północnych, w tym na polskim wybrzeżu Bałtyku) wymusza działania dostosowawcze w dziedzinie infrastruktury brzegowej, w celu zaspokojenia rosnących potrzeb turystów żeglarzy (Butowski, 2010).

W powyższym kontekście uzasadnione wydaje się prowadzenie bardziej dogłębnych analiz dotyczących zarówno strony popytowej, jak i podażowej morskiej turystyki żeglarskiej. Mają one bowiem znaczenie nie tylko poznawcze, lecz także użytkowe, które może okazać się pomocne dla planistów przestrzennych oraz osób odpowiedzialnych za rozwój turystyki nadmorskiej. W niniejszym artykule skupiono się na stronie podażowej morskiej turystyki żeglarskiej na akwenach europejskich. Zakres analizy objął systematyczną charakterystykę infrastruktury powstałej z myślą o żeglarzach, która funkcjonuje na tych obszarach. Wykorzystano do tego celu podejście typologiczne, co umożliwiło wyróżnienie różnych grup rodzajowych tego typu infrastruktury, ze względu na kryterium genetyczne, funkcjonalne oraz lokalizacyjne. W ten sposób udało się zarysować uwarunkowania oraz główne etapy rozwoju (w ujęciu chronologicznym) infrastruktury żeglarskiej, określić jej strukturę rodzajową i związany z nią zakres świadczonych usług, a także zidentyfikować pełnione funkcje (w obrębie usług dla turystyki żeglarskiej). Przedstawiono również uwarunkowania lokalizacyjne i topograficzne (w odniesieniu do pierwotnej linii brzegowej oraz istniejących uprzednio elementów infrastruktury portowej pełniących inne niż żeglarskie funkcje) i ich wpływ na lokalizację obiektów i urządzeń przeznaczonych dla turystów żeglarzy.

Biorąc powyższe aspekty pod uwagę, sformułowano cel artykułu jako poszerzenie i uporządkowanie wiedzy na temat europejskich akwenów morskich i terenów nadmorskich pełniących funkcję obszarów recepcyjnych turystyki żeglarskiej. Artykuł stanowić może również podstawę do dalszych, bardziej szczegółowych badań poświęconych poszczególnym akwenom lub analizie wybranych aspektów. Materiał analityczny został zebrany przez autora podczas ponad 20-letnich wędrowek żeglarskich po wielu europejskich akwenach morskich. Został on dodatkowo uzupełniony o informacje zawarte w literaturze przedmiotu, w tym przede wszystkim w różnych wydawnictwach nautycznych przeznaczonych dla żeglarzy (głównie mapy, locje i specjalistyczne przewodniki żeglarskie).

Przegląd literatury

Mimo dynamicznego rozwoju i rosnącego znaczenia gospodarczego turystyki morskiej, a także jej często negatywnych konsekwencji dla środowiska przyrodniczego, literaturę podejmującą tę tematykę należy ocenić jako ubogą. Dotyczy to zwłaszcza publikacji zawierających wyniki badań nad turystyką żeglarską. W naszym kraju w ostatnich latach ukazało się zaledwie kilka artykułów poświęconych tej tematyce (Adamezyk, Nowacki, 2014; Butowski, 2014, 2015a, 2015b, 2016). Opinie o stosunkowo słabym (choć ulegającym w ostatnim okresie poprawie) dorobku naukowym poświęconym turystyce morskiej potwierdza Hall (2001, s. 601), który pisał, że turystyka morska i nadmorska są jednymi z najszybciej rozwijających się form turystyki, a mimo to musiały czekać tak długo na większe zainteresowania ze strony badaczy. Niestety nie można tego samego

powiedzieć o żeglarskiej turystyce morskiej, będącej marginalnym obszarem w obrębie turystyki morskiej i nadmorskiej (Lukovic, 2012, 2013).

Taki stan rzeczy wydaje się być spowodowany tym, że główny nurt badań dotyczy wpływu turystyki na obszary nadmorskie oraz sposobów ich zagospodarowania (zarządzania) zarówno na potrzeby turystów, jak i społeczności lokalnej (Balaguer i in., 2011; Charlier, de Meyer, 1992; Miossec, 1988; Qanir, 1989; Silveira, Santos, 2012, 2013; Worm, 1997). Z drugiej strony same akweny morskie są przedmiotem zainteresowania głównie z perspektywy środowiskowej. Innym obszarem, na którym skupiają się badania w zakresie turystyki morskiej, są analizy dotyczące cruisingu, tj. rejsów wielkimi wycieczkowcami (Lück 2007, 2008; Papathanassis, Ross, 2015). Konkluzja taka wynika także z analizy jakościowej czterech najważniejszych czasopism naukowych poświęconych zarządzaniu obszarami nadmorskimi i morskimi (w tym turystyką morską), tj.: „Ocean and Shorelines Management”, wcześniej „Ocean and Coastal Management” (wydawanego przez wydawnictwo Elsevier), „Journal of Coastal Research” (wydawanego przez Coastal Education & Research Foundation) oraz „Tourism in Marine Environments” (wydawanego przez Cognizant Communication Corporation).

Akweny morskie oraz tereny nadmorskie jako obszary, na których rozwija się turystyka żeglarska, stosunkowo rzadko były przedmiotem zainteresowań badawczych w zakresie podobnym do innych dziedzin turystyki morskiej. Jest to o tyle niezrozumiałe, że morza (a zwłaszcza akweny przybrzeżne) od wielu już dekad są obszarem intensywnej penetracji turystycznej przez żeglarzy. Mają one jednocześnie swoją specyfikę, którą należałoby poddać analizom ilościowym i jakościowym. Pozwoliłoby to na lepsze zrozumienie procesów tam zachodzących oraz konsekwencji przez nie wywoływanych.

W ostatnich latach spośród stosunkowo nielicznych (ale bardzo różnorodnych tematycznie i metodologicznie) publikacji w czasopismach międzynarodowych dotyczących badań nad morską turystyką żeglarską można wskazać: analizę turystyki żeglarskiej w cieśninie Solent i zatoce Quiberon (Retière, 2002), próbę oszacowania gospodarczego znaczenia turystyki żeglarskiej w Grecji za pomocą metody rachunku satelitarnego (Diakomihalis, Lagos, 2008), studium nad wpływem turystyki żeglarskiej na środowisko naturalne Cap de Creus (Lloret, Zaragoza, Caballero, Riera, 2008), wybór lokalizacji portów żeglarskich w rejonie Północnego Adriatyku za pomocą metody PROMETHEE (Kovačič, 2010), analizę szlaków żeglarskich przez Atlantyk (Parrain, 2011), publikację poświęconą frekwencji i zarządzaniu marinami w zatoce La Rochelle (Marrou, 2011), artykuł na temat percepcji krajobrazu nadmorskiego przez żeglarzy u wybrzeży Rhode Island (Dalton, Thompson, 2013), a także tekst poświęcony analizie wypadków żeglarskich u wybrzeży Hiszpanii (Otamendi, González de Vega, 2014). Wymienione publikacje dotyczyły badań fragmentarycznych, poświęconych wybranym akwenom lub stosunkowo wąskim tematom.

Część autorów prezentowała wyniki badań o charakterze bardziej uniwersalnym, odnoszącym się do różnych akwenów i obszarów nadmorskich w kontekście turystyki żeglarskiej. Można do nich zaliczyć m.in. analizę czynników wpływających na wydatki żeglarzy (Lee, 2001), studium nad pozytywnymi i negatywnymi konsekwencjami rozwoju turystyki żeglarskiej (Marušić, Horak, Tomljenović, 2008; Orams, 2007), analizę genetycznych, strukturalnych i funkcjonalnych czynni-

ków wpływających na rozwój morskiej przestrzeni turystycznej (Butowski, 2014, 2015a), ocenę atrakcyjności krajoznawczej destynacji żeglarskich z wykorzystaniem metody AHP (Adamczyk, Nowacki, 2014), symulację ruchu jachtów w zamkniętych zatokach za pomocą modelowania komputerowego (Genç, 2015) oraz artykuł poświęcony krytycznym czynnikom oddziałującym na doświadczenia uczestników jachtingu morskiego (Mikulic, Krešić, Kožić, 2015).

Wśród poruszanych tematów do najbardziej kontrowersyjnych należą te, które dotyczą wpływu turystyki żeglarskiej na środowisko naturalne. Część autorów utrzymuje, że niewielkie jednostki rekreacyjne mogą wywierać znaczący negatywny wpływ na delikatne ekosystemy morskie, zakłócając ich równowagę (Davenport, Davenport, 2006; Salmona, Verardi, 2001). Inna grupa badaczy ma odmienne zdanie, twierdząc, że jachty i ich nieliczne załogi mogą tylko w niewielkim stopniu oddziaływać negatywnie na środowisko naturalne, zwłaszcza w porównaniu z wielkimi statkami wycieczkowymi (Mikulic i in., 2015, s. 33).

Również stosunkowo rzadko przedmiotem analiz naukowych były akweny morskie jako obszary recepcyjne turystyki żeglarskiej w aspekcie porównawczym (ocena potencjału i atrakcyjności turystycznej). Są one za to głównym tematem publikacji o charakterze użytkowym, takich jak locje i przewodniki żeglarskie (m.in. Brandon, Marchment, 2007; Buchanan, 2009; Buttres, Du Port, 2009; Cornell, 2008; Heath, 2006; Heikell, 1998, 2006, 2007; Kean, 2006; Lawrence, 2002; Navin, 2003, 2004, 2006; Nickel, Harries, 2009; Ocean Passages for the World, 2004; Royal Cruising Club, 2010; Thompson, Thompson, 2008; Walker, Hammick, 2006). Nie są to oczywiście wydawnictwa naukowe, ale mogą być cennym źródłem informacji wtórnych, zwłaszcza dla studiów o charakterze porównawczym i użytkowym. W tym zakresie zostały one również wykorzystane w analizach, których wyniki przedstawiono w niniejszym artykule.

Geneza morskiej infrastruktury żeglarskiej na wodach europejskich

Mówiąc o rozwoju infrastruktury żeglarskiej na akwenach europejskich, można wyróżnić jego dwie główne (w sensie genetycznym) fazy, tj.: 1) wprowadzenie infrastruktury żeglarskiej jako funkcji pierwotnej na danym obszarze; 2) wprowadzenie infrastruktury żeglarskiej jako funkcji wtórnej – zastępującej inne funkcje wcześniej tam występujące (Butowski, 2015a).

Infrastruktura żeglarska jako funkcja pierwotna rozwija się na tzw. surowym korzeniu, czyli na obszarach dotychczas niezagospodarowanych turystycznie, a jednocześnie niepełniących żadnych innych funkcji gospodarczych. Wprowadzenie na takie tereny nowej funkcji obsługi turystów, przejawiające się w powstaniu infrastruktury żeglarskiej, jest zazwyczaj wynikiem świadomego planowania przestrzennego i idących za nim działań inwestycyjnych. W praktyce może się ono odbywać w mikroskali i makroskali. W pierwszym przypadku chodzi o budowę punktowej infrastruktury żeglarskiej na obszarach niewykorzystywanych gospodarczo. Z drugim przypadkiem mamy do czynienia przy zagospodarowaniu większych obszarów poprzez wprowadzenie na nie powiązanej funkcjonalnie sieci obiektów i urządzeń przeznaczonych do obsługi turystów żeglarzy.

Infrastruktura żeglarska jako funkcja wtórna na danym obszarze polega na zastępowaniu wcześniejszych funkcji (głównie rybackiej), które tam się rozwijały. W ostatnich dekadach,

zwłaszcza na niektórych akwenach, daje się zauważyć proces zmiany ich funkcji gospodarczych. Procesy te są szczególnie dobrze widoczne na wodach europejskich, gdzie dotychczasowe funkcje (przede wszystkim rybołówstwo) są zastępowane przez nowe rodzaje działalności – w tym obsługę turystyki żeglarskiej (Kuliński, 2002, 2007, 2008, 2009). Z procesami tego typu mamy do czynienia m.in. w Polsce, a także w Danii, Francji, Niemczech, Szwecji oraz Wielkiej Brytanii i Hiszpanii. Widać to bardzo dobrze w dawnych portach rybackich wymienionych państw, które przekształcają się w porty nastawione na obsługę turystyki żeglarskiej.

Rozwój infrastruktury żeglarskiej zarówno jako funkcji pierwotnej, jak i wtórnej może odbywać się w skali jednostkowej oraz wielkoprzestrzennej. W pierwszym przypadku chodzi o budowę często odosobnionych przestrzennie i/lub funkcjonalnie obiektów nastawionych na obsługę turystyki żeglarskiej (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 zagospodarowanie Wybrzeża Dalmatyńskiego w Chorwacji (gdzie funkcjonuje sieć marin ACI), a także polskie projekty tzw. Pierścienia Zatoki Gdańskiej czy Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.

Funkcje i zakres usług świadczonych w obiektach infrastruktury żeglarskiej

Funkcje obiektów i urządzeń zaliczanych do morskiej infrastruktury żeglarskiej można podzielić na podstawowe oraz uzupełniające (tab. 1). Do pierwszej grupy zaliczono funkcje związane z bezpieczeństwem ludzi i sprzętu, takie jak: dostępność oraz bezpieczeństwo postoju, a także możliwość zaspokojenia podstawowych potrzeb żeglarzy o charakterze bytowym oraz związanych z naprawą i utrzymaniem sprzętu żeglarskiego. W drugiej grupie znalazły się zaś pozostałe funkcje związane z zaspokojeniem innych potrzeb żeglarzy.

Zapewnienie warunków bezpieczeństwa podczas wchodzenia do portu przez niewielkie jednostki rekreacyjne, wyposażone często w silniki pomocnicze małej mocy, to jeden z podstawowych warunków oceny portu jachtowego (przystani żeglarskiej, mariny). Spełnienie tego wymogu w warunkach złej pogody jest jednak często trudne nawet dla większych obiektów tego typu. Uzależnione jest one bowiem nie tylko od istniejących urządzeń hydrotechnicznych (falachrony), lecz także od ukształtowania linii brzegowej i topografii miejsca lokalizacji samego portu. Jeśli linia brzegowa jest słabo rozwinięta i wyeksponowana w kierunku otwartego morza (a tym samym, również ze względu na charakterystykę dna, podatna na tworzenie się agresywnej fali przybojowej w czasie silnych wiatrów od strony morza), to często nawet potężne falochrony nie zapewniają bezpiecznego wejścia do portu. Niestety sytuacja taka występuje prawie we wszystkich (poza Świnoujściem) polskich tzw. portach otwartego morza (od Dziwnowa do Władysławowa), które przy silnych wiatrach z sektorów północnych są często niedostępne dla jachtów. Sytuację dodatkowo może pogorszyć występowanie pływów i prądów pływowych (Morze Północne, Norweskie, Irlandzkie, atlantyckie wybrzeża Europy).

Tabela 1. Funkcje i zakres usług świadczonych w obiektach infrastruktury żeglarskiej

Funkcje	Zakres usług
Podstawowe	Bezpieczne (dla niewielkich jednostek rekreacyjnych, zwłaszcza jachtów żaglowych wyposażonych w silniki pomocnicze małej mocy) wejście i wyjście z portu, również w niesprzyjających warunkach hydrometeorologicznych (przy silnym wietrze, dużej fali przybojowej oraz silnych prądach). Usługi ratowniczo-holownicze dla jednostek rekreacyjnych.
	Spokojne akwatorium portowe (brak rozkołysu) w każdych warunkach pogodowych (przy silnych wiatrach z różnych kierunków), a także podczas normalnego natężenia ruchu innych jednostek pływających (promy, kutry, statki handlowe) korzystających z tego samego akwatorium i mogących powodować jego zafalowanie.
	Możliwość bezpiecznego pozostawienia łodzi (bez załogi) na dłuższy okres (również zimowy) w wodzie i/lub na lądzie.
	Dostęp do typowych usług żeglarsko-bytowych: bezpieczne cumowanie jednostek, dostęp do sieci elektrycznej i wody, usługi sanitarne dla załóg (toalety, prysznice), odbiór nieczystości stałych i płynnych ze zbiorników jachtowych, dostęp do sklepów żeglarskich i usług szkodliwych (możliwość naprawy i uzupełnienia sprzętu, zakup pomocy nawigacyjnych itp.), dostęp do komunikatów i ostrzeżeń nawigacyjnych, zwłaszcza prognoz pogody.
Uzupełniające	Dostęp do innych usług (handlowych, medycznych i sanitarnych, telekomunikacyjnych, np. bezprzewodowy Internet, turystycznych, np. wynajem samochodów, kulturalnych, finansowych, pralniczych i innych).
	Dobre zewnętrzne połączenia komunikacyjne portu z różnymi środkami transportu – ważne zwłaszcza na oddalonych obszarach wyspiarskich – czynnik istotny przy organizacji rejsów na jednostkach czarterowanych oraz przy rejsach etapowych (ze zmianą załóg na poszczególnych etapach).

Źródło: opracowanie własne.

Rozkołys w miejscu postoju jachtów w porcie uzależniony jest od rodzaju i rozmieszczenia urządzeń hydrotechnicznych (falochrony, pirsy i pomosty wewnętrzne) osłaniających akwatorium portowe przed zafalowaniem zewnętrznym, a także od natężenia ruchu innych jednostek (promy, kutry, statki handlowe) korzystających z tego samego akwatorium. Ten drugi problem ma szczególnie miejsce w przypadku usytuowania miejsc postoju dla jachtów wewnątrz portów, z których korzystają także inne jednostki. Sytuacja taka ma miejsce np. w portach na wyspach greckich, które obsługują intensywny ruch promowy.

Możliwość bezpiecznego pozostawienia małych jednostek rekreacyjnych bez załogi na dłuższy okres (również zimowy) w wodzie uzależniona jest oczywiście od warunków klimatycznych (zamarzanie akwatorium portowego przeznaczonego dla jachtów) oraz pogodowych (silne sztormy zimowe, możliwość powodzi). Z tego powodu usług tego typu nie mogą oferować porty Europy Północnej, natomiast w portach śródziemnomorskich jest to dość powszechna praktyka. Co się tyczy zimowania jachtów na lądzie, to jest ono uzależnione od powierzchni przeznaczonej na tego typu usługi, a także od dostępności niezbędnych urządzeń (dźwig, slip, wózki do przewozu jachtów, hangary).

Dostęp do podstawowych usług żeglarskich i bytowych dla załóg jachtów (wymienionych w tabeli 1) powinien stanowić standard nawet w mniejszych portach jachtowych. Jest on w zasadzie spełniany w większości obiektów tego typu w Europie (poza portami pełniącymi inne funkcje i przyjmującymi jachty okazjonalnie, np. rosyjskie porty w Obwodzie Kaliningradzkim, rosyjskie i ukraińskie porty Morza Czarnego).

Zakres usług uzupełniających, z których mogą korzystać żeglarze, uzależniony jest przede wszystkim od wielkości miejscowości, w których usytuowany jest dany port jachtowy (przystań, marina). W większych miastach przeważnie wszystkie są dostępne. Podobnie rzecz się ma, jeśli idzie o zewnętrzną dostępność komunikacyjną, którą łatwiej zapewnić dla dużych lub szczególnie atrakcyjnych pod względem turystycznym miejscowości (np. wyspy Morza Śródziemnego lub Wyspy Kanaryjskie).

Brzegowa infrastruktura żeglarska: typologia rodzajowa, uwarunkowania lokalizacyjne i organizacyjne

Decyzje o lokalizacji poszczególnych rodzajów infrastruktury żeglarskiej na europejskich akwenach morskich uzależnione są oczywiście od wielkości i charakterystyki popytu na tego typu usługi występującego na danym akwenu. Natomiast od strony podażowej największy wpływ mają czynniki naturalno-topograficzne (rodzaj wybrzeża, charakter linii brzegowej), techniczne (obecność innej infrastruktury portowej), a także organizacyjne i finansowe – związane z jej przyszłym zarządzaniem.

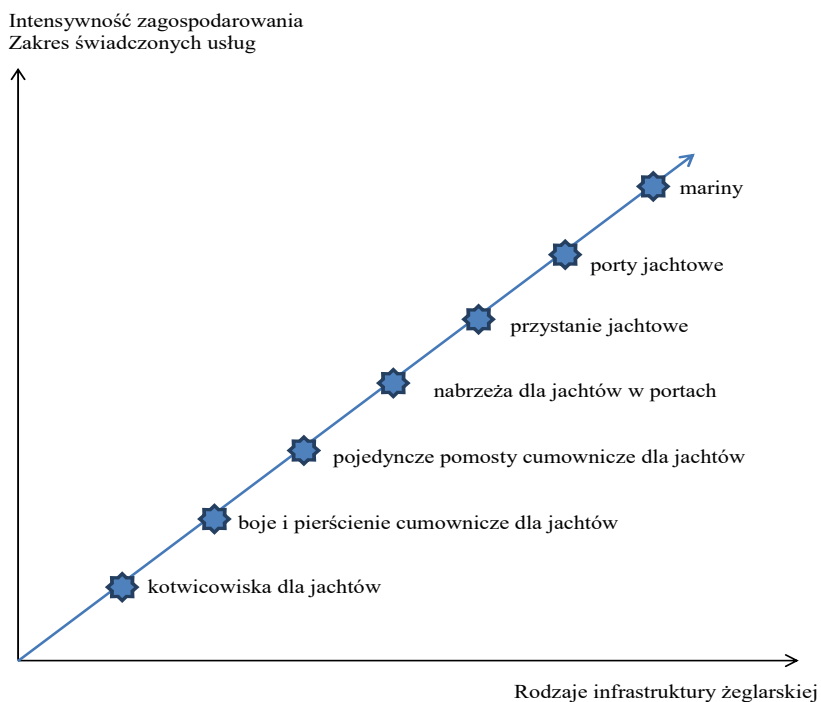
Ze względu na pełnione funkcje oraz związane z nimi zakres świadczonych usług można wyróżnić kilka podstawowych rodzajów infrastruktury żeglarskiej funkcjonującej na morskich akwenach europejskich (rys. 1). Zaliczono do nich:

1. Kotwicowiska dla jachtów – lokalizowane w miejscach charakteryzujących się dogodnymi warunkami topograficznymi – najczęściej na dobrze osłoniętych od wiatru i fali akwenach przybrzeżnych, takich jak zatoki, cieśniny itp. – również w sąsiedztwie portów jachtowych i marin jako ich tańsza alternatywa (lub w przypadku braku wolnych miejsc). W praktyce nie ma tam żadnych urządzeń ułatwiających kotwiczenie lub cumowanie jednostek rekreacyjnych. Komunikacja załóg jachtów z brzegiem odbywa się za pomocą pontonów lub bączków przewożonych na jachtach. Kotwicowiska zapewniające bezpieczne cumowanie (ze względu na warunki hydrometeorologiczne i topograficzne) oznaczone są na mapach i w przewodnikach żeglarskich. Korzystanie z nich jest w zasadzie bezpłatne, ale wiąże się z ryzykiem zdryfowania jachtu na brzeg przy zmianie warunków hydrometeorologicznych lub awarii sprzętu cumowniczego. Kotwicowiska na wodach europejskich są szczególnie rozpowszechnione przy wybrzeżach, gdzie jest dobrze rozwinięta linia brzegowa i występują w miarę stałe warunki hydrometeorologiczne (głównie europejskie wybrzeża Morza Śródziemnego), w mniejszym stopniu zaś na akwenach północnych (poza wybrzeżami szkiegowymi Bałtyku – Szwecja, Alandy oraz wybrane fragmenty wybrzeży Wysp Brytyjskich).
2. Pierścienie cumownicze dla małych jednostek rekreacyjnych – specyficzne urządzenia charakterystyczne dla wybrzeża szkiegowego Szwecji i Wysp Alandzkich. Poprawiają bezpieczeństwo jachtów stojących na kotwicy w małych zatoczkach. Jednostki takie mogą być dodatkowo przycumowane do pierścieni na trwale przymocowanych do skalistego wybrzeża. Korzystanie z tego typu urządzeń cumowniczych jest bezpłatne.

3. Boje cumownicze dla jachtów – podobnie jak kotwiczowiska lokalizowane są w dobrze osłoniętych od wiatru i fali zatokach. Zapewniają jednak większe bezpieczeństwo podczas postoju, ponieważ łodzie przycumowane są do boi trwale przymocowanych do dna. Boje cumownicze ustawiane są także wewnątrz lub w sąsiedztwie marin i portów żeglarskich jako uzupełnienie ich oferty. W celu poprawy bezpieczeństwa jachtów i warunków postoju akweny z wystawionymi bojami czasami są chronione przez falochrony. Korzystanie z nich jest jednak zwykle odpłatne. Komunikacja z brzegiem odbywa się za pomocą pontonów lub bączków przewożonych na jachtach, co niewątpliwie jest ich największą (poza brakiem możliwości korzystania z mediów lądowych) wadą. Informacje o wystawionych bojach cumowniczych zawarte są w przewodnikach żeglarskich. Na wodach europejskich najczęściej są one instalowane przy południowych wybrzeżach kontynentu (bardzo popularne są np. w Chorwacji).
4. Pojedyncze pomosty cumownicze dla jachtów – stanowią najczęściej własność prywatną. Funkcjonują przy restauracjach (popularne na wybrzeżu chorwackim dla przyplływających gości lokali) lub niewielkich klubach żeglarskich. Ze względu na bezpieczeństwo jednostek pojedyncze pomosty cumownicze montowane są zwykle na akwenach dobrze osłoniętych. Wyposażone są co najwyżej w proste instalacje brzegowe (woda, prąd). Załogi mogą też korzystać z sanitariatów na lądzie. Urządzenia tego typu przeznaczone są do krótkotrwałego postoju łodzi.
5. Nabrzeża portowe z wydzielonymi miejscami postojowymi dla jednostek rekreacyjnych – funkcjonują najczęściej w portach rybackich lub mniejszych portach handlowych (zwykle tam, gdzie nie ma właściwego portu jachtowego lub nie dysponuje on wystarczającą liczbą miejsc), stanowiąc ich wydzieloną topograficznie część. Warunki postoju są tam często nie najlepsze ze względu na niedostosowanie nabrzeża postojowego do małych jednostek i jego słabą osłonę przed zafalowaniem wewnętrznym. Zwykle zapewniony jest dostęp do wody i elektryczności, a także sanitariatów. Zakres usług typowo żeglarskich ograniczony jest najczęściej do minimum. Nabrzeża z wydzielonymi miejscami postojowymi dla jachtów zaznaczane są na planach portów i w przewodnikach żeglarskich. Wiele mniejszych polskich portów (zwłaszcza rybackich) dysponuje tego typu infrastrukturą.
6. Przystań jachtowa – obiekty, w których znajdują się miejsca postojowe dla rekreacyjnych jednostek pływających. Postój może mieć charakter krótkookresowy lub długookresowy (często z możliwością zimowania jachtu w wodzie lub na lądzie). Miejsca postojowe zajmowane są przez tzw. rezydentów, ale część przeznaczona jest także dla gości. W przystaniach jachtowych powinny być zapewnione przynajmniej podstawowe usługi dla żeglarzy. Postój w nich jest odpłatny. Obiekty tego typu są najczęściej własnością prywatną, np. klubów żeglarskich. Są zaznaczane na mapach i w przewodnikach żeglarskich.
7. Porty jachtowe – zespoły akwenów portowych, hydrotechnicznych budowli portowych, budowli lądowych oraz urządzeń technicznych zapewniających bezpieczny postój (w każdych warunkach) i pełną obsługę rekreacyjnych jednostek pływających. Zwykle są własnością publiczną, rzadziej prywatną. Postój jednostek może być krótkookresowy lub

długookresowy (często z możliwością zimowania jachtu w wodzie lub na lądzie). Miejsca postojowe przeznaczone są zarówno dla rezydentów, jak i gości. Porty jachtowe funkcjonują prawie na całym wybrzeżu europejskim jako obiekty samodzielne lub takie, które zajmują wydzieloną organizacyjnie, technicznie i topograficznie część dużych portów handlowych. Szczegółowa informacja o nich znajduje się we wszystkich wydawnictwach nautycznych dla żeglarzy. Obejmuje ona zwykle takie dane, jak: warunki podejścia od strony morza wraz z oznakowaniem nawigacyjnym, dostępność portów w różnych warunkach hydrometeorologicznych, a także niebezpieczeństwa z tym związane, liczba miejsc postojowych, maksymalna długość jednostki, głębokość akwatorium portowego, sposób cumowania, zakres usług, dane teled adresowe itd.

8. Mariny – w ich skład wchodzi porty jachtowe (z wszystkimi funkcjami, które pełnią tego typu obiekty) wraz z dopełniającą je funkcjonalnie i topograficznie zabudową mieszkalną, obejmującą m.in. miejsca hotelowe i apartamentowe, sklepy, bary, kawiarnie i restauracje oraz wszelkie funkcje wymagane przez tymczasowych lub stałych mieszkańców (Mazurkiewicz, 2004). Mariny mogą być własnością prywatną lub publiczno-prywatną, rzadziej w pełni publiczną. Funkcjonują na wybrzeżach, gdzie turystyka żeglarska jest najbardziej rozwinięta.



Rysunek 1. Brzegowa infrastruktura żeglarska – intensywność zagospodarowania a zakres świadczonych usług (pełnionych funkcji)

Źródło: opracowane własne.

Podczas analizy poszczególnych rodzajów infrastruktury żeglarskiej należy zaznaczyć, że w języku potocznym takich terminów jak przystań żeglarska, a zwłaszcza port jachtowy i marina, używa się wymiennie jako synonimy. Obiekty tego typu czasami sytuowane są w bezpośrednim sąsiedztwie innych walorów, np. o charakterze historycznym lub współczesnym, co wpływa na ich atrakcyjność, podnosząc jednocześnie atrakcyjność samego miejsca. Przykłady takich lokalizacji można znaleźć w Calvi, Dubrowniku, Gdańsku, Gdyni, Helsingorze, Kalmarze, Kłajpedzie, Kopenhadze, Sztokholmie oraz wielu innych miastach.

Podsumowanie

W artykule scharakteryzowano w ujęciu typologicznym morską infrastrukturę żeglarską funkcjonującą na akwenach europejskich. Przedstawiono genezę jej powstania, strukturę rodzajową, pełnione funkcje oraz uwarunkowania lokalizacyjne i topograficzne. Dokonana w ten sposób analiza morskiej infrastruktury żeglarskiej pozwoliła na określenie podstawowych sposobów zagospodarowania obszarów nadmorskich na potrzeby turystyki żeglarskiej w Europie oraz procesów, które na nie wpłynęły. Jej wyniki mogą zaś posłużyć jako punkt wyjścia do dalszych bardziej szczegółowych studiów. Mimo opisowego charakteru artykułu, wydaje się, że uzupełnia on lukę w powyższym zakresie, zwłaszcza w polskiej literaturze przedmiotu. Autor zawarł w nim wnioski płynące ze swoich wieloletnich obserwacji prowadzonych na wielu europejskich akwenach, które zostały uzupełnione o informacje pochodzące z locji, przewodników i map żeglarskich, a także ze stosunkowo skromnej literatury przedmiotu.

Literatura

- Adamczyk, T., Nowacki, M. (2014). Ocena atrakcyjności krajoznawczej destynacji żeglarskich z wykorzystaniem metody AHP. *Turystyka Kulturowa*, 8, 51–68.
- Balaguer, P., Diedrich, A., Sardá, R., Fuster, M., Cañellas, B., Tintoré, J. (2011). Spatial analysis of recreational boating as a first key step for marine spatial planning in Mallorca (Balearic Islands, Spain). *Ocean & Coastal Management*, 54 (3), 241–249.
- 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 Turistica*, 23, 95–114.
- Butowski, L. (2014). Maritime Tourism Space. *Turyzm*, 24 (1), 57–64.
- Butowski, L. (2015a). Morska przestrzeń turystyczna. Aspekty praktyczne i teoretyczne. W: M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przestrzeń w turystyce. Znaczenie i wykorzystanie* (s. 53–65). Warszawa: Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego.
- Butowski, L. (2015b). Bezpieczeństwo żeglugi małymi jednostkami rekreacyjnymi jako czynnik atrakcyjności turystycznej akwenów morskich. *Logistyka*, 4, 7293–7300.
- Butowski, L. (2016). Morska przestrzeń turystyczna: geneza, typy, zagospodarowanie oraz ocena atrakcyjności dla turystyki żeglarskiej. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*, 324 (82), 5–18.
- Buttress, R., Du Port, A. (2009). *Reeds Nautical Almanac 2010. Atlantic Europe from the tip of Denmark to Gibraltar*. London: Adlard Coles Nautical.
- Charlier, R.H., de Meyer, C.P. (1992). Tourism and the coastal zone: The case of Belgium. *Ocean & Coastal Management*, 18 (2–4), 231–240.

- Cornell, J. (2008). *World Cruising Routes: 1000 sailing routes in all oceans of the world*. London: Adlard Coles Nautical.
- Dalton, T., Thompson, R. (2013). Recreational boaters' perceptions of scenic value in Rhode Island coastal waters. *Ocean & Coastal Management*, 71, 99–107.
- Davenport, J., Davenport, J. (2006). The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: A review. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 67 (1–2), 280–292.
- Diakomihalis, M.N., Lagos, D.G. (2008). Estimation of the economic impacts of yachting in Greece via the tourism satellite account. *Tourism Economics*, 14 (4), 871–887.
- Genç, A.N. (2015). A Model to Simulate Yacht Movements in Enclosed Bays. *Journal of Coastal Research*, 31 (2), 364–370.
- Hall, C.M. (2001). Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier? *Ocean & Coastal Management*, 44 (9–10), 601–618.
- 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.
- Kean, N. (red.). (2006). *South and West Coasts of Ireland* (2006). Dublin: Irish Cruising Club.
- Kovačić, M. (2010). Selecting the location of a nautical tourism port by applying PROMETHEE and GAIA methods. Case study – Croatian Northern Adriatic. *Promet Traffic & Transportation*, 22 (5), 341–351.
- Kuliński, J. (2002). *Wybrane Porty Bałtyku – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy: Nowator.
- Kuliński, J. (2007). *Porty Południowej Szwecji – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy: Nowator.
- Kuliński, J. (2008). *Porty Niemiec Wschodnich – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy: Nowator.
- Kuliński, J. (2009). *Bornholm i Christiansø – przewodnik dla żeglarzy*. Kartuzy: Nowator.
- Lawrence, M. (2002). *The Yachtsmans Pilot to North and East Scotland*. Cambridgeshire: Imray.
- Lee, H.C. (2001). Determinants of recreational boater expenditures on trips. *Tourism Management*, 22 (6), 659–667.
- Lloret, J., Zaragoza, N., Caballero, D., Riera, V. (2008). Impacts of recreational boating on the marine environment of Cap de Creus (Mediterranean Sea). *Ocean & Coastal Management*, 51, 749–754.
- Lukovic, T. (2012). Nautical Tourism and its Functions in the Economic Development in Europe. W: M. Kasimoglu (red.), *Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies* (s. 399–430). Rijeka: In Tech.
- Lukovic, T. (2013). *Nautical Tourism*. CABI.
- Lück, M. (red.). (2007). *Nautical tourism. Concepts and issues*. Putnam Valley: Cognizant Communication Corporation.
- Lück, M. (red.). (2008). *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments*. Wallingford: CABI.
- Marrou, L. (2011). Nautical Frequentation and Marina Management. *Journal of Coastal Research*, 61, 126–132.
- Marušić, Z., Horak, S., Tomljenović, R. (2008). The socioeconomic impacts of cruise tourism: A case study of Croatian destinations. *Tourism in Marine Environments*, 5 (2), 131–144.
- Mazurkiewicz, B. (2004). *Porty jachtowe – Mariny. Projektowanie*. Gdańsk: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej.
- Mikulčić, J., Krešić, D., Kožić, I. (2015). Critical factors of the maritime yachting tourism experience: an impact-asymmetry analysis of principal components. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 32, 30–41.
- Miossec, A. (1988). The physical consequences of touristic development on the coastal zone as exemplified by the Atlantic coast of France between Gironde and Finistère. *Ocean and Shoreline Management*, 11 (4–5), 303–318.
- 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, Swabard, and the West Coast of Sweden*, Atteivable Adventure Cruising Ltd., Hamilton, Bermuda.
- United Kingdom Hydrographic Office (2004). *Ocean Passages for the World*. NP 136, Fifth Edition. Taunton, Somerset: United Kingdom Hydrographic Office.

- Orams, M.B. (2007). The impact of hosting a major marine sports tourism event: The America's cup in Auckland, New Zealand. W: M. Luck (red.), *Nautical tourism: Concept and issues* (s. 97–105). New York: Cognizant Communication Corporation.
- Otamendi, F.J., González de Vega, J.R. (2014). Recreational boating incidents based on marine surveyors reports: Economic, safety and prevention issues across Spain. *Ocean & Coastal Management*, 102, (A), 65–71.
- Papathanassis, A., Ross, A.K. (red.). (2015). *Tourism in Marine Environments, Special issue Cruise Tourism*. New York: Cognizant Communication Corporation.
- Parrain, C. (2011). Sailing Routes and Stopovers: Spatial Disparities Across the Atlantic. *Journal of Coastal Research*, 61, 140–149.
- Qanir, A. (1989). Planning of marina developments along the Moroccan coastline. *Ocean and Shoreline Management*, 12 (5–6), 561–570.
- Retière, D. (2002). Pratiques plaisancières: évolution et spatialisation dans le Soient (Grande Bretagne) et la baie de Quiberon (France). W: P. Guillaume (red.), *Les activités littorales* (s. 147–168). Paris: CTHS.
- Walker, M., Hammick, A. (2006). *Atlantic Spain and Portugal*. Cambridgeshire: Imray.
- Salmona, P., Verardi, D. (2001). The marine protected area of Portofino, Italy: A difficult balance. *Ocean & Coastal Management*, 44, 39–60.
- Silveira, L., Santos, N. (2012). The marina of Horta (Azores Island) – Impacts on the local population and in the tourism development, Proceeding of the 7th International Coastal & Marine Tourism Congress. Breda: NHTV Breda University of Applied Science, 117–129.
- Silveira, L., Santos, N. (2013). Marina Impacts on the Local Population and on Tourism Development in Horta (Azores Islands), Portugal. *Tourism in Marine Environments*, 9 (1–2), 193–202.
- Royal Cruising Club (2010). *The Baltic Sea*. Cambridgeshire: Imray.
- Thompson, T., Thompson, D. (2008). *Adriatic Pilot*. Cambridgeshire: Imray.
- Worm, K. (1997). Coastal zone planning in Denmark. *Ocean & Coastal Management*, 37 (2), 253–268.

TOURIST SAILING INFRASTRUCTURE ON EUROPEAN MARITIME AREAS: ORIGINS, FUNCTIONS, STRUCTURE AND TOPOGRAPHY

KEYWORDS | tourist sailing infrastructure, origins, functions, structure, European maritime areas

ABSTRACT | The aim of this paper was to characterize tourist infrastructure located in European maritime areas. The study was conducted using a typological method allowing to distinguish the major types of sailing infrastructure with respect to its origins, generic structure (and the resulting scope of services), functions served (in respect of sailing tourism services), and conditions connected with the localization. The material for analysis has been collected by the author for over twenty years of sailing trips on numerous European marine waters. It was then supplemented with pieces of information from the literature, including nautical publications for sailors (primarily charts, pilot books, sailing directions and specialist cruising guides). The systematic description of sailing infrastructure elaborated in this way constitutes an ordered almanac of knowledge about the ways of adaptation of coastal areas for sailing tourism in Europe. Furthermore, it may serve as a vantage point for more detailed analyses.

JEL CODES | Z32, Z39, Q55

Translated by Leszek Butowski