

Alternatywą do budowy nowych portów jachtowych jest przekształcanie w porty jachtowe nieużywanych już portów handlowych, rybackich lub wojskowych. Tego typu działania przeprowadzone zostały m.in. w Basenie Północnym portu wojskowego w Świnoujściu, w portugalskich portach handlowych: Setubal, Faro, Lagos oraz w hiszpańskim Port Vell w Barcelonie. Zauważalna jest tendencja do podejmowania działań, mających na celu zainteresowanie obszarami portowymi również turystów niezwiązanych z żeglarstwem. W tym celu dawne tereny portowe łączone są z pobliskimi miastami (jeśli takiego połączenia nie było), oraz przekształcane są w tzw. *marina village*, na których obszarze znajdują się nie tylko porty jachtowe, ale także parki rozrywki, centra handlowe, hotele oraz inne atrakcje<sup>150</sup>. Przykładem takiego rozwiązania jest np. La Rambla del Mar w Barcelonie. Jest to molo o długości 4 km, które łączy ulicę La Rambla z wspomnianym już wcześniej Port Vell (rys. 1.7)<sup>151</sup>. Po to, by przyciągnąć turystów lądowych na teren portu, zlokalizowano tam m.in. centrum handlowe, oceanarium, kino i plażę. Szacuje się, że aż 75% turystów odwiedzających Barcelonę odwiedza obecnie Port Vell<sup>152</sup>.



Rys. 1.7. Widok na marinę w Port Vell w Barcelonie

Źródło: fotografia własna

---

<sup>150</sup> Ibid., s. 75–79.

<sup>151</sup> Port Vell był starym, zaniedbanym portem handlowym, który został obecnie przekształcony w luksusową marinę.

<sup>152</sup> [www.portvellbcn.com](http://www.portvellbcn.com) (11.09.2012).

Kolejnym przykładem może być Chantham Maritime Marina w Chantham w Wielkiej Brytanii, gdzie na terenie byłej stoczni marynarki wojennej zlokalizowano osiedle mieszkaniowe, port jachtowy, park rozrywki oraz budynki biurowe<sup>153</sup>.

Jednak tendencja do powstawania nowych obiektów portowych nie dotyczy wszystkich państw europejskich. W Niemczech przeprowadzono badania, z których wynika, że w nadchodzących latach spadnie liczba jachtów przy jednoczesnym wzroście wieku osób uprawiających turystykę żeglarską. W związku z tym, zauważa się brak celowości rozbudowywania istniejących oraz budowania nowych portów jachtowych. Za konieczność natomiast uznaje się dostosowanie portów i przystani jachtowych do obsługi osób starszych i niepełnosprawnych. Powstaje infrastruktura „bez barier”, która jest ułatwieniem dla osób charakteryzujących się niższą sprawnością fizyczną i większą potrzebą komfortu<sup>154</sup>.

W niektórych portach, które już teraz zauważają nadpodaż w zakresie istniejących miejsc postojowych, część pomostów wykorzystuje się do cumowania przy nich całorocznych, pływających domów (rys. 1.8)<sup>155</sup>. Przyciągają one do portów jachtowych osoby, które niekoniecznie są związane z żeglarstwem i pozwalają na ograniczenie sezonowości świadczonych usług.



Rys. 1.8. Pływające domy przy pomostach w Marinie Kröslin

Źródło: fotografia własna

<sup>153</sup> B. Mazurkiewicz, *Porty...*, op. cit., s. 79.

<sup>154</sup> Zob. *Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine*, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Silber Druck oHG, Niestetal, 2012, s. 23.

<sup>155</sup> Takie domy stoją np. w marinach w Ueckermünde, Kröslin, Lanke, Krummin.

Na większości obszarów europejskich, na których uprawiana jest turystyka żeglarska, widoczny jest trend do zwiększania jakości usług świadczonych na terenie portów jachtowych. Dużą popularnością, zarówno wśród portów, jak i żeglujących, cieszą się systemy certyfikacji. Zdobyć certyfikatu pozwala portom na osiągnięcie przewagi konkurencyjnej, a żeglującym ułatwia dokonanie wyboru trasy rejsu. Najpopularniejsze systemy certyfikacyjne portów jachtowych w Europie to:

- *Blue Star Marina Certification System*, prowadzony przez *International Marine Certification Institute* (IMCI) z Brukseli. Porty certyfikowane przez IMCI znajdują się m.in. w Niemczech, Danii, Finlandii, we Włoszech i Portugalii<sup>156</sup>,
- *Gold Anchor International Rating Scheme for Marinas*, prowadzony przez *Marina Industries Association* (MIA) z Australii. W Europie przy jego użyciu certyfikowane są m.in. porty w Hiszpanii i Wielkiej Brytanii<sup>157</sup>.

Oba systemy działają analogicznie do obowiązującego systemu kategoryzacji obiektów hotelarskich, który polega na nadawaniu odpowiedniej liczby gwiazdek w zależności od wielkości obiektu, zakresu świadczonych usług oraz wyposażenia<sup>158</sup>. W porcie jachtowym przeprowadzany jest audyt, służący ocenie wyposażenia, jakości świadczonych usług, organizacji itp. a następnie nadawana jest odpowiadająca danemu standardowi liczba gwiazdek (*Blue Star Marina Certification System*) lub kotwiczek (*Gold Anchor International Rating System*). Audyty przeprowadzane są co dwa lata. Certyfikowane w danych systemach porty tworzą sieci, wspólnie się promują i mają programy lojalnościowe dla korzystających z ich usług turystów. Warto zauważyć, że w Polsce żaden port jachtowy nie został jeszcze poddany certyfikacji.

Widoczne są także zmiany dotyczące jachtów. Wzrasta popularność jachtów motorowych. Budowane są coraz większe jednostki, które zapewniają wyższy komfort żeglugi. Są one w dużym stopniu zmechanizowane, co minimalizuje potrzebę wysiłku fizycznego na pokładzie i umożliwia żeglugę nawet osobom nie w pełni sprawnym fizycznie. Jest to powiązane m.in. ze zjawiskiem starzenia się europejskiego społeczeństwa.

Ogólnie w turystyce morskiej widoczne jest dążenie do zwiększenia atrakcyjności pobytu na morzu – poprzez udostępnianie różnych atrakcji – w warunkach i możliwościach rekreacyjnego sposobu spędzania czasu wolnego, nie ustępujących pobytowi na lądzie<sup>159</sup>. Widoczne jest to także w odniesieniu do turystyki żeglarskiej. Skrajnym przykładem tego nurtu jest wzrost popularności tzw. mega-jachtów (rys. 1.9) – olbrzymich jednostek, wyposażonych bardzo komfortowo

---

<sup>156</sup> <http://imci.org/> (24.04.2013).

<sup>157</sup> [www.goldanchor.net](http://www.goldanchor.net) (24.04.2013).

<sup>158</sup> [www.hotelarze.pl](http://www.hotelarze.pl) (14.12.2013).

<sup>159</sup> *Kompendium wiedzy o turystyce...*, op. cit., s. 31.

i obsługiwanych przez profesjonalną załogę. Jednostki te w Europie żeglują najczęściej po Morzu Śródziemnym. Najdłuższy jacht świata to obecnie „Eclipse”. Ma blisko 170 m długości i dziewięć pokładów, na których do dyspozycji pasażerów jest m.in. basen, kino i dyskoteka. Jacht wyposażony jest również w dwa lądowiska dla helikopterów oraz mały statek podwodny<sup>160</sup>.



Rys. 1.9. Megajacht cumujący przy Moll de Barcelona

*Źródło:* fotografia własna

Wyraźnie widoczną tendencją na całym rynku turystycznym, w tym również na rynku turystyki żeglarskiej – zarówno w Polsce, jak i pozostałych krajach europejskich – jest wzrost znaczenia Internetu. W turystyce żeglarskiej Internet służy do rezerwowania czarterów, kupowania miejsc w zorganizowanych rejsach oraz do zapisywania się na kursy żeglarskie. Jest również wykorzystywany przy układaniu tras rejsów, gdyż dostarcza informacji o ofercie portów w danym regionie. Dlatego standardem staje się posiadanie przez port jachtowy profesjonalnej strony internetowej, stanowiącej nie tylko narzędzie marketingowe, ale także wspomagające obsługę klientów.

Częściowo z masowym wykorzystaniem Internetu wiąże się wzrost popularności rejsów zagranicznych. Innym powodem tego zjawiska jest rozwój Unii Europejskiej i możliwość swobodnego poruszania się pomiędzy granicami (zarówno lądowymi, jak i wodnymi) poszczególnych państw.

Reasumując, zarówno w Polsce, jak i w pozostałych krajach europejskich posiadających odpowiednie uwarunkowania do uprawiania żeglarstwa obserwuje

---

<sup>160</sup> [www.forbes.pl](http://www.forbes.pl) (11.09.2012).

się wzrost zainteresowania turystyką żeglarską. Konkurencja ze strony podmiotów podaży nie ogranicza się już wyłącznie do podmiotów z jednego kraju, ale ze względu na postępujący proces integracji europejskiej oraz rosnącą popularność Internetu dotyczy całego rynku turystyki żeglarskiej w Europie. Jednym z czynników będących szansą na uzyskanie przewagi konkurencyjnej jest jakość świadczonych usług, co jest bezpośrednią przyczyną rosnącego zainteresowania systemami kategoryzacji portów jachtowych.

Ponadto obserwuje się wzrost popularności turystyki żeglarskiej motorowej, co można łączyć ze zjawiskiem starzenia się społeczeństwa krajów europejskich. Zjawisko to wywierać będzie w nadchodzących latach duży wpływ zarówno na infrastrukturę portów, jak i świadczone w oparciu o nią usługi.