

# ATRAKCYJNOŚĆ OFERTY CHORWACJI W ZAKRESIE TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ DLA POLSKICH TURYSTÓW

ALEKSANDRA ŁAPKO

Akademia Morska w Szczecinie  
e-mail: a.lapko@am.szczecin.pl

KODY JEL

H10, R50, R1

SŁOWA KLUCZOWE

turystyka żeglarska, żeglarstwo w Chorwacji, zarządzanie turystyką, żeglarstwo

STRESZCZENIE

W pierwszej części opracowania przedstawiono podstawowe informacje dotyczące turystyki żeglarskiej w Chorwacji. Zaprezentowano ofertę dla żeglarzy, uwzględniającą zarówno walory naturalne, jak i infrastrukturę reprezentowaną przez porty jachtowe oraz omówiono znaczenie turystyki żeglarskiej dla gospodarki kraju oraz przyjęty model zarządzania.

Druga część artykułu poświęcona jest czasowej dostępności transportowej Chorwacji dla polskich żeglarzy. W tym aspekcie poddano analizie wybrane połączenia lotnicze i drogowe pomiędzy wybranymi miastami polskimi i chorwackimi, koncentrując się na destynacjach o szczególnym znaczeniu dla turystyki żeglarskiej.

W dalszej części opracowania opisano możliwości czarterowania jachtów w Chorwacji, a także dokonano porównania cen za postoje w polskich i chorwackich portach jachtowych.

Głównym celem analiz i rozważań zawartych w artykule było przedstawienie oferty turystycznej Chorwacji kierowanej do żeglarzy w aspekcie jej atrakcyjności i dostępności dla żeglarzy polskich.

## Wprowadzenie

W ostatnich latach Polacy coraz chętniej żeglują i to nie tylko w Polsce, ale także poza jej granicami. Oprócz chęci poznawania nowych akwenów i krajów motywem jest pogoda, która w Polsce, nawet w tzw. wysokim sezonie żeglarskim, a więc w miesiącach lipcu i sierpniu, jest bardzo zmienna i nieprzewidywalna. Inny powód to standard usług świadczonych przez polskie

porty jachtowe i firmy usługowe związane z turystyką żeglarską, który często nie spełnia rosnących oczekiwań rynku. Dzięki przemianom politycznym, gospodarczym, a także rozwojowi internetu zorganizowanie zagranicznego wyjazdu turystycznego w celu uprawiania żeglarstwa nie stanowi większej trudności.

Jak wykazują badania (*Raport: Polski rynek żeglarski 2016*, s. 82) już 11% żeglarzy polskich pływało po akwenach zagranicznych. Wśród trzech najczęściej wybieranych destynacji znajdują się akweny Chorwacji (32%), Grecji (18%) oraz Włoch i Hiszpanii (16%). Wiodąca pozycja Chorwacji w powyższym rankingu pozwala na postawienie hipotezy, że oferta tego kraju jest dla polskich turystów uprawiających żeglarstwo szczególnie atrakcyjna. Celem artykułu jest przeanalizowanie, kierowanej do żeglarzy, oferty turystycznej Chorwacji w aspekcie jej atrakcyjności i dostępności dla żeglarzy polskich.

## Walory nautyczne oraz chorwacka infrastruktura żeglarska

Opisywane walory nautyczne rozumiane są jako suma walorów naturalnych i kulturowych decydujących o atrakcyjności danego akwenu dla uprawiania żeglarstwa. Chorwacja jest krajem, w którym walory te w sposób szczególny sprzyjają uprawianiu turystyki żeglarskiej. Wybrzeże tego kraju powstało na skutek zalania przez morze pasm górskich. Charakteryzuje się ono licznymi wyspami oraz bardzo urozmaiconą linią brzegową. Do Chorwacji należy 1185 wysp, z czego 50 jest zaludnionych. Długość linii brzegowej całego kraju wynosi 6176 km, w tym aż 4398 km przypada na wyspy ([www.mppi.hr](http://www.mppi.hr), 9.08.2016). Dużą atrakcją dla żeglarzy są liczne, głęboko wcinające się w ląd zatoki morskie. Wzdłuż wybrzeża znajduje się wiele ośrodków turystycznych, starożytnych wiosek i miast, które rozwinęły się w okresie imperium rzymskiego, piaszczystych plaż oraz parków narodowych (Rettinger, 2010, s. 451).

Dla uczestników turystyki żeglarskiej niezwykle istotne są warunki klimatyczne, a te, panujące w Chorwacji można zdecydowanie uznać za korzystne. W rejonie nadmorskim występuje klimat śródziemnomorski z deszczową porą zimową i suchym latem. Wysoki sezon żeglarski trwa od maja do października, a więc sześć miesięcy. Średnia temperatura powietrza w maju to około 23°C, w październiku około 20°C. Najwyższe temperatury panują w lipcu i sierpniu. Średnia temperatura w tych miesiącach to około 30°C ([www.travelplanet.pl](http://www.travelplanet.pl), 3.08.2016).

Najczęstsze wiatry w okresie letnim to tzw. mistrale (bryzy dzienne i nocne). Dzielne bryzy wieją zazwyczaj po południu z kierunku północno-zachodniego, jednak w ciągu dnia stopniowo zmieniają kierunek na północny. Osiągają zazwyczaj siłę 3–5 stopni w skali Beauforta, a więc idealną do bezpiecznej żeglugi. Po kilku godzinach od zakończenia dziennej bryzy, w wyniku szybkiego ochładzania się lądu i cieplejszego morza, wiatr zaczyna wiać w odwrotnym kierunku. Nocne bryzy, w porównaniu z dziennymi, są słabsze i mają mniejszy zasięg.

W rejonie Adriatyku lokalnie zdarzają się jeszcze stosunkowo chłodne wiatry, tzw. bora. Wieją zazwyczaj z kierunku północno-wschodniego, a ich siła może dochodzić do 9 stopni w skali Beauforta. Jest to wiatr dość niebezpieczny dla żeglarzy, ponieważ występuje nagle i nie jest poprzedzony nawet zachmurzeniem, przez co jest trudny do przewidzenia. Zaznaczyć jednak należy,

że wiatry bora w Chorwacji rzadko występują w sezonie żeglarskim (<http://www.euromarina.cz>, 3.08.2016).

Na Morzu Adriatyckim występują niewielkie pływy. Ich najwyższe wartości mieszczą się w granicy 1 m. Najbardziej widoczne są w wąskich zatokach. Na opisywanym akwenie dominują małe fale, najczęściej o wysokości nieprzekraczającej 0,5 m. Tylko wyjątkowo, podczas silnych sztormów występujących sporadycznie w okresie zimowym, ich wysokość może przekroczyć 5 m. Morze Adriatyckie uznać można za atrakcyjny i bezpieczny dla osób uprawiających turystykę żeglarską akwen.

Istniejące walory naturalne poparte są rozbudowaną infrastrukturą żeglarską, wśród której szczególną rolę odgrywa gęsta sieć wysokiej jakości portów jachtowych.

Zgodnie z danymi Croatian Bureau of Statistics w 2015 r. w Chorwacji łącznie działało 121 portów jachtowych. Na potrzeby statystyczne zostały one podzielone na kilka grup:

- Kotwicowiska – wydzielone części akwenów, na których dopuszczalne jest kotwiczenie (postój) jachtów.
- Przystanie – wydzielone części akwenów i lądu z odpowiednią infrastrukturą umożliwiającą cumowanie jachtów (nabrzeże z urządzeniami cumowniczymi).
- Suche mariny – fragmenty wybrzeża z infrastrukturą umożliwiającą slipowanie jachtów oraz ich bezpieczne przechowywanie na lądzie, na terenie na którym świadczone są również usługi dodatkowe związane z przystosowaniem jachtów do żegluga (np. skutnicze).
- Mariny – wydzielone części akwenu i lądu z odpowiednią infrastrukturą umożliwiającą postój jachtów oraz z infrastrukturą dopełniającą, służącą do świadczenia usług na rzecz jachtów, a także podróżujących na nich turystów (w tym zapleczem noclegowym) (Nautical Tourism. Capacity and Turnover of Ports, 2015, s. 1–7).

Zdecydowana większość portów jachtowych poddana została procesowi kategoryzacji, który z jednej strony pozwala portom na uzyskanie przewagi konkurencyjnej, z drugiej zaś ułatwia żeglującym planowanie trasy rejsu (Łapko, 2015, s. 46). W Chorwacji spotkać można dwa występujące równoległe systemy kategoryzacji: wewnątrz krajowy oraz międzynarodowy. Wewnątrz krajowy system kategoryzacji działa na podstawie ustawy Prawo Turystyczne i regulacji w zakresie klasyfikacji i kategoryzacji portów jachtowych. W zależności od standardu oferowanych na ich terenie usług i dostępnej infrastruktury, dzieli on porty jachtowe na trzy kategorie: I, II i III.

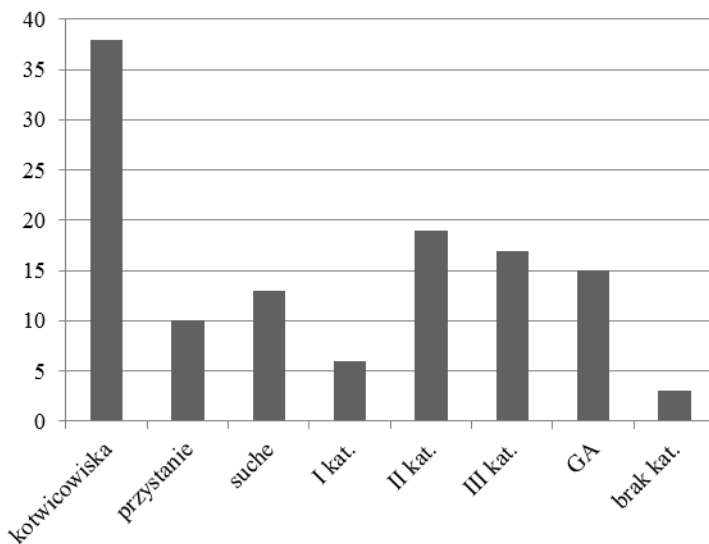
Minimalne wymagania dotyczą kwestii zapewnienia na terenie mariny odpowiedniego wyposażenia do postoju jachtów, dostępu do prądu i wody, podstawowych usług (np. dozoru nocnego, recepcji z informacją turystyczną, odbioru odpadów i nieczystości), zaplecza sanitarnego, wykwalifikowanego personelu oraz odpowiednich środków bezpieczeństwa, np. przeciwpożarowego, usług i zaplecza dodatkowego (np. restauracje, sklepy). Do I kategorii zaliczane są mariny o najwyższym standardzie ([www.mint.hr](http://www.mint.hr), 1.08.2016).

Część portów jachtowych decyduje się na kategoryzację w międzynarodowym systemie, jakim jest Gold Anchor International Rating Scheme for Marinas. Jest to system obecny w wielu krajach, przez co bardziej oczywisty dla turystów zagranicznych. Port poddający się audytowi kategoryzacyjnemu sprawdzany jest w dziesięciu kategoriach: projekt i konstrukcja portu, wy-

posażenie nabrzeży i usługi, dostępność paliwa i praktyki służące ochronie środowiska, zaplecze żywieniowe, atrakcje turystyczne i możliwość uprawiania sportów, zaspokajanie indywidualnych potrzeb klientów, procedury rezerwacji usług, telefoniczna obsługa klientów, działania marketingowe (<https://www.marinas.net.au>, 9.08.2016). Łączna uzyskana liczba punktów decyduje o liczbie przyznanych „kotwiczek”, przy czym maksymalna ich liczba to pięć.

Mariny, które nie mają żadnej kategorii, to takie, które nie spełniają minimalnych wymogów stawianych przez wewnątrz krajowy system kategoryzacji. Jak wynika z zestawienia zaprezentowanego na rysunku 1, wśród portów jachtowych najwięcej jest kotwiczowisk. Marin jest łącznie 60 (z wyłączeniem marin suchych), w tym sześć marin zaliczanych jest do I kategorii, a 15 poddanych zostało kategoryzacji w systemie Gold Anchor (GA), a więc również zapewniają najwyższą jakość usług.

Duża część chorwackich marin (aż 22) należy do Adriatic Club International (ACI). Jest to największa sieć marin na południu Europy. Przedsiębiorstwo wywodzi się od powstałego w 1984 r. klubu Adriatic Club Yugoslavia (ACY), który to w latach 1984–1986 wybudował na wybrzeżu adriatyckim 16 marin. W roku 1994 klub ACY został sprywatyzowany i przekształcony w spółkę akcyjną Adriatic Club International (ACI). Od tego czasu wybudowano jeszcze osiem marin należących do sieci (<http://www.aci-marinas.com>, 10.08.2016). Najnowsza z nich leży w miejscowości Slano w pobliżu Dubrownika i została oddana do użytku w czerwcu 2016 r. (rys. 2).



**Rysunek 1.** Liczba poszczególnych rodzajów portów jachtowych występujących w Chorwacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Nautical Tourism. Capacity and Turnover of Ports*, 2015, Croatian Bureau of Statistics, s. 1–7.



Rysunek 2. Budowa mariny w Slano, kwiecień 2016 r.

Źródło: fot. A. Łapko.

Największa marina w Chorwacji nie należy do ACI i jest to marina Dalmacja, oddalona o 7 km od Zadaru. Wyposażona jest w 48 pirsów zapewniających 1200 miejsc postojowych. Mogą w niej cumować jachty o długości nawet 80 m (<http://www.d-marin.com>, 10.08.2016).

## Zarządzanie turystyką żeglarską w Chorwacji oraz jej znaczenie dla gospodarki kraju

Turystyka żeglarska zajmuje bardzo istotne miejsce w gospodarce Chorwacji. Uważana jest za istotny element należący zarówno do sektora gospodarki morskiej, jak i wiodący rodzaj turystyki. Całkowite przychody z turystyki żeglarskiej w 2015 r. wyniosły 753 mln kun, czyli blisko 101 mln euro. Zanotowano przy tym ponadpięcioprocentowy wzrost w stosunku do 2014 r. ([www.mppi.hr](http://www.mppi.hr), 9.08.2016). Duża dochodowość i wciąż olbrzymi potencjał rozwojowy sprawiają, że turystyka żeglarska traktowana jest jako jeden z priorytetów chorwackiej polityki wewnętrznej.

Dużą wagę przykładą się do wypracowania modelu zintegrowanego zarządzania tym rodzajem turystyki. Z założenia ma ono uwzględniać interakcje wszystkich elementów systemu oraz wyznaczać wspólne cele ukierunkowane na osiągnięcie maksymalnych efektów. Nadrzędnym celem jest zaspokojenie, w jak największym stopniu, potrzeb osób żeglujących po Morzu Adriatyckim. Ma to zostać osiągnięte m.in. przez:

- sprawny system informacji turystycznej, służący dostarczaniu informacji o kraju i akwenie, pomocy w wyborze jachtu i w dotarciu do Chorwacji, planowaniu rejsu itp.,
- zapewnienie wysokiego standardu usług przez wszystkie podmioty, z jakimi spotyka się osoba uprawiająca turystykę żeglarską,
- dostosowanie oferty do różnych segmentów klientów,

- upraszczanie wszelkich procedur związanych z uprawianiem żeglarstwa na chorwackich akwenach i znoszenie barier administracyjnych związanych z dotarciem do Chorwacji i pobytem tam,
- szkolenie personelu,
- regularne zbieranie informacji od firm czarterowych i portów jachtowych, dotyczących preferencji obsługiwanych przez nie osób żeglujących (Favro i in., 2008, s. 33).

Wszystko to ma służyć jak najlepszemu dostosowaniu bieżącej oferty kraju w zakresie żeglarstwa do potrzeb turystów oraz rozwijaniu jej zgodnie ze zmieniającymi się wymogami rynku.

## Dostępność transportowa wybranych portów chorwackich dla polskich żeglarzy

Zdecydowana większość polskich turystów, podróżujących do Chorwacji w celu uprawiania turystyki żeglarskiej, samodzielnie organizuje swoje wyjazdy. W dobie rosnącej mobilności społeczeństwa i rozwoju turystyki, a więc również związanych z nią usług transportowych, dotarcie do Chorwacji nie jest dużym problemem.

Na potrzeby artykułu przyjęto, że dostępność transportowa to łatwość osiągnięcia danego miejsca ze zbioru innych miejsc, dzięki istnieniu sieci infrastruktury i usług transportowych (*Strategia rozwoju transportu do 2020 roku...*, 2014, s. 5). Skupiono się przy tym na dostępności czasowej, która związana jest z rzeczywistym czasem przemieszczania do określonego punktu (Kwarciniński, 2011, s. 56). Takie ujęcie dostępności transportowej nie wymaga analizowania stanu i rodzaju infrastruktury transportowej, ale jedynie czasu niezbędnego do pokonania danej drogi przez osoby podróżujące (Forkiewicz, 2015, s. 5422).

W zamieszczonych tabelach przeanalizowano minimalny czas trwania połączeń lotniczych (tab. 1) i drogowych (tab. 2) pomiędzy wybranymi miastami polskimi i chorwackimi. Posłużono się przy tym internetowymi wyszukiwarkami połączeń lotniczych oraz wyszukiwarkami tras samochodowych.

Po stronie chorwackiej wybrano trzy przykładowe destynacje, które są bardzo atrakcyjne dla żeglarzy ze względu na bogatą ofertę ogólnoturystyczną, a także specjalistyczną. Znajdują się w nich popularne wśród żeglarzy porty jachtowe. Analizowane połączenia lotnicze dotyczą sierpnia 2016 r., a więc miesiąca zaliczanego do wysokiego sezonu żeglarskiego. W tabeli 1 uwzględniono Berlin, ponieważ to z tam położonych lotnisk korzystają najczęściej szcecinianie udający się drogą powietrzną na zagraniczne wakacje.

**Tabela 1.** Minimalne czasy przelotu z wybranych miast Polski do chorwackich miast o dużym potencjale żeglarskim

Destynacja	Port wylotu							
	Berlin (Szczecin)		Gdańsk		Poznań		Warszawa	
	P	Czas	P	Czas	P	Czas	P	Czas
Zadar	0	1 h 40 min	1	4 h 5 min	1	7 h 10 min	1	7 h 45 min
Split	0	1 h 45 min	1	3 h 35 min	1	7 h	1	9 h
Dubrownik	0	2 h	1	3 h 55 min	1	6 h 15 min	1	3 h 15 min

P – minimalna liczba przesiadek. Czas – minimalny czas przelotu.

Źródło: <https://www.esky.pl> (30.07.2016), [www.skyskanner](http://www.skyskanner) (30.07.2016).

Jak wynika z tabeli 1, wybrane miasta polskie nie mają bezpośrednich, dostępnych dla turystów indywidualnych połączeń lotniczych z Zadarem, Splitem i Dubrownikiem. W wysokim sezonie uruchamiane są bezpośrednie połączenia czarterowe dostępne dla klientów biur podróży. Lotnisko w Warszawie ma całoroczne bezpośrednie połączenie z Zagrzebiem, który, leżąc w centralnej, kontynentalnej części Chorwacji, z pewnością nie może zostać uznany za ośrodek żeglarski.

Biorąc pod uwagę czas trwania analizowanych połączeń, to jest on najkrótszy w przypadku bezpośrednich lotów z Berlina. Należy tu jednak doliczyć czas transferu ze Szczecina na jedno z berlińskich lotnisk, czyli około 2 godziny. Oprócz tego do każdego z połączeń należy doliczyć przynajmniej godzinę na odprawę lotniskową.

Drugim z analizowanych rodzajów transportu jest transport drogowy. W tabeli 2 przedstawiono odległości oraz najkrótsze czasy przejazdów pomiędzy wybranymi miastami polskimi a chorwackimi. Turyści mogą wybrać dojazd samochodem własnym lub też skorzystać z transportu bussem. Zazwyczaj firmy oferujące czartery jachtów w Chorwacji za dodatkową opłatą organizują przejazdy bussem z dowolnego miejsca w Polsce do mariny, w której znajdują się zarezerwowane jachty.

Porównując czasy transportu lotniczego i drogowego pomiędzy wybranymi miastami polskimi i chorwackimi, stwierdzić można, że w przypadku tego pierwszego są one krótsze.

W przypadku lotów z przesiadkami (zwłaszcza z Poznania) różnica nie jest jednak tak duża. Poza tym należy uwzględnić konieczność wcześniejszego przybycia na lotnisko w celu przejścia odprawy oraz konieczność dojazdu z miejsca zamieszkania do lotniska i z lotniska do portu jachtowego. Po uwzględnieniu tych czynników może się okazać, że różnica w czasie podróży jest znikoma.

**Tabela 2.** Minimalne czasy podróży lądowej z wybranych miast Polski do chorwackich miast o dużym potencjale żeglarskim

Destynacja	Miasto wyjazdu							
	Szczecin		Gdańsk		Poznań		Warszawa	
	(km)	min. czas przejazdu	(km)	min. czas przejazdu	(km)	min. czas przejazdu	(km)	min. czas przejazdu
Zadar	1514	14 h	1538	14 h 20 min	1342	13 h 30 min	1312	12 h 50 min
Split	1638	15 h	1661	15 h 20 min	1465	14 h 30 min	1435	14 h
Dubrownik	1828	17 h 15 min	1852	17 h 30 min	1656	16 h 40 min	1626	16 h

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.obliczaniem.pl/> (31.07.2016), [www.trasa.info](http://www.trasa.info) (31.07.2016).

Transport drogowy zapewnia użytkownikom dużą autonomię, również w zakresie rozpoczęcia podróży. Umożliwia transport od domu do portu bez potrzeby korzystania z innych środków transportu, jak to jest m.in. w przypadku samolotu.

O wyborze transportu, poza czasem dojazdu, może decydować koszt związany z podróżą (dostępność cenowa), musi on być jednak rozpatrywany indywidualnie dla konkretnej podróży. Ze względu na różnice cenowe wynikające m.in. z wahań cen biletów lotniczych w zależności od daty zakupu i daty podróży oraz ilości bagażu, a w przypadku transportu drogowego z ilości spalanej przez dany pojazd paliwa oraz różnego kosztu przejazdu jednej osoby w zależności od liczby osób podróżujących, koszty związane z podróżą danym środkiem transportu nie były analizowane na potrzeby artykułu.

## Rynek czarterów jachtów w Chorwacji w aspekcie dostępności dla turystów polskich oraz porównanie oferty cenowej wybranych portów jachtowych w Polsce i Chorwacji

Największy udział w chorwackich przychodach z turystyki żeglarskiej w 2015 r. miały usługi czarterowe i postojowe. Łącznie generowały one około 68,9%, przychodów, co oznacza blisko 70 mln euro ([www.mppi.hr](http://www.mppi.hr), 9.08.2016).

Czarter jachtu polega na tym, że właściciel jednostki udostępnia ją zainteresowanej osobie do użytkowania za określoną opłatą i na określony w umowie czas. Liczba firm czarterujących jachty w Chorwacji systematycznie rośnie, w 2015 r. było ich ponad tysiąc ([www.mppi.hr](http://www.mppi.hr), 9.08.2016). Szacuje się, że mają one w swojej ofercie około 5000 jachtów (łącznie żaglowych i motorowych) (Luković i in., 2015, s. 189). Coraz częstszym problemem jest jednak zjawisko tzw. czarnych czarterów. Szacuje się, że liczba jachtów czarterowanych w Chorwacji z pominięciem formalnych procedur prawno-podatkowych może sięgać nawet tysiąca sztuk rocznie (Cavo i in., 2010, s. 147).

Czarter to obecnie najczęstszy sposób pozyskiwania jachtów do żeglugi w Chorwacji przez polskich turystów. Z danych chorwackiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej Transportu i Infrastruktury wynika, że z usług tamtejszych firm czarterujących w 2014 r. korzystało 22 671 turystów z Polski. Tym samym Polacy byli szóstą pod względem liczebności grupą wypożyczającą jachty w Chorwacji. Wśród klientów firm czarterujących najwięcej było Austriaków (55 937 osób) i Niemców (54 150 osób) (<http://www.mppi.hr>, 30.07.2016).



W Chorwacji honorowane są polskie patenty żeglarskie. Aby samodzielnie prowadzić tam jacht żaglowy, należy posiadać minimum stopień jachtowego sternika morskiego, a prowadzący jacht motorowy powinien posiadać przynajmniej patent starszego sternika motorowodnego. Osoby posiadające takie uprawnienia mogą prowadzić jednostki do 30 GT<sup>1</sup>. Dodatkowo przynajmniej jedna osoba wchodząca w skład załogi jachtu powinna posiadać świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu SRC (The Ordinance on Boats and Yachts). Uzyskanie takiej licencji nie jest kłopotliwe. W Polsce jest szeroka oferta kursów, najkrótsze z nich trwają zaledwie jeden dzień. Koszt takiego kursu to około 250–350 zł, dodatkowo około 125 zł płaci się za egzamin i wydanie dokumentu. Świadectwo ważne jest bezterminowo.

Turyści, którzy nie mają uprawnień żeglarskich, mogą wyczarterować jacht ze skipperem, czyli osobą prowadzącą, albo nawet z pełną załogą. W internecie można znaleźć dziesiątki firm oferujących wynajem jachtów w rejonie Adriatyku. Witryny w języku polskim należą najczęściej do pośredników – agentów firm chorwackich. Polscy pośrednicy oferują dodatkowo porady dotyczące załatwienia niezbędnych formalności, wyboru jachtu, często organizują również transport do portu, w którym zacumowana jest wynajmowana jednostka.

Turyści posługujący się biegle językiem angielskim mogą korzystać z witryn firm chorwackich, które zawsze są dostępne również i w tym języku.

Na chorwackim rynku czarterów jest bardzo duża konkurencja. Ceny są mocno zróżnicowane. Ogólnie czynniki wpływające na cenę czarteru zależą od trzech grup elementów:

- związanych z jachtem (m.in. typ jachtu, rok budowy, wyposażenie, port w którym cumuje),
- związanych z terminem (data czarteru, długość czarteru, data zawarcia umowy czarterowej – czasem istnieje możliwość skorzystania z ofert first lub last minute),
- usług dodatkowych (wynajęcie skippera lub innych członków załogi, np. kucharza, wynajęcie pontonu, sprzątanie jednostki, ubezpieczenie, transfer z lotniska itp.).

Porównanie ofert kilku firm czarterujących pozwala na stwierdzenie, że najniższe ceny dotyczą czarterów przed wysokim sezonem żeglarskim i po nim, czyli od października do kwietnia. Najwyższe są w lipcu i sierpniu. Standardowo czartery zaczynają się i kończą w soboty, nie ma możliwości wynajęcia jachtu na okres krótszy niż siedem dni i w inny dzień tygodnia.

Niestety, niemożliwe jest porównanie cen czarterów jachtów w Polsce i Chorwacji. W Polsce rynek czarterów dopiero zaczyna się rozwijać. Na Wybrzeżu nie ma firm zajmujących się usługami czarterowymi na taką skalę jak firmy w Chorwacji, gdzie niektóre z nich mają w swojej ofercie po kilkadziesiąt, a czasem i kilkaset jachtów. W ofercie firm działających w Polsce brakuje jachtów, które są najczęściej czarterowane przez turystów w Chorwacji, np. jachtów typu Bavaria, Elan, Oceanis czy Sun Odyssey. Wszelkie porównania oferty będą w związku z tym niemiarodajne.

Na potrzeby artykułu przeprowadzono porównanie cen za postoje jachtów w wybranych portach morskich w Polsce i Chorwacji (tab. 3). Zaznaczyć należy, że na polskim wybrzeżu Bałtyku portów jest znacznie mniej, są one rozmieszczone w większym oddaleniu od siebie i są zdecydo-

<sup>1</sup> Gross tonnage.

wanie mniejsze niż chorwackie. Kolejne różnice dotyczą zakresu oferowanych usług i zagospodarowania terenu. Oferta polskich portów jest uboższa.

Jak dotąd w Polsce żaden z portów nie został poddany kategoryzacji, dlatego też przy wyborze portów po stronie chorwackiej nie brano pod uwagę kategorii danego portu, a jedynie jego lokalizację. Podobnie jak w przypadku portów polskich, wybrano do porównania obiekty leżące w sąsiedztwie głównych miejscowości turystycznych wybrzeża.

Porównywane ceny dotyczą postoju jachtów dziewięcio- i dwunastometrowych. Jak wynika z tabeli 3, w chorwackich portach jachtowych należy zapłacić około pięciokrotnie więcej za postój jachtu niż w portach polskich. Jednak w większości przypadków ich standard jest nieporównywalny. Porty chorwackie oferują zazwyczaj dużo więcej usług dodatkowych. Na ich terenie znajdują się dobrej jakości restauracje, sklepy (żeglarskie, spożywcze, odzieżowe), zakłady usługowe (np. fryzjerskie, kosmetyczne), korty tenisowe, place zabaw, a czasem (np. w Dubrowniku) baseny.

**Tabela 3.** Porównanie cen w przykładowych nadmorskich portach jachtowych w Polsce i Chorwacji

Kraj	Nazwa portu	Liczba miejsc postojowych*	Ceny za postój jachtu o podanej długości pokładu [m] w euro** (za dzień)***	
			9 m	12 m
Polska	Narodowe Centrum Żeglarstwa (Gdańsk)	51	8	11
	Marina Gdynia	260	11	14
	Marina Sopot	103	17	23
	Basen Północny (Świnoujście)	300	9	10
	<b>Cena średnia</b>		<b>11,25</b>	<b>14,5</b>
Chorwacja	Veruda Marina	630	46	66
	Zadar Marina	300	45	55
	ACI Marina Split	318	73	90
	ACI Marina Dubrovnik	380	53	105
	<b>Cena średnia</b>		<b>54,25</b>	<b>79</b>

\* W zestawieniu uwzględniono tylko miejsca postojowe na wodzie.

\*\* Ceny obowiązujące w marinach polskich zostały przeliczone na euro według kursu NBP z 2.08.2016, 1 EUR = 4,3484 zł, i zaokrąglone w górę do pełnej wartości.

\*\*\* Podane ceny dotyczą postoju jachtu w sezonie i są cenami podstawowymi.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://ncz.awf.gda.pl> (2.08.2016), [www.gdyniasport.pl](http://www.gdyniasport.pl) (2.08.2016), <http://sopot-marina.pl> (2.08.2016), [www.osir.uznam.net.pl](http://www.osir.uznam.net.pl) (2.08.2016), <http://marina-veruda.hr> (2.08.2016), <http://www.marinazadar.com> (2.08.2016), <http://www.aci-marinas.com> (2.08.2016).

Ponadto ceny obowiązujące w Chorwacji obejmują standardowo postój, korzystanie z toalet i pryszniców oraz dostęp do wody i prądu na nabrzeżu. W przypadku Polski za prąd i wodę często trzeba płacić osobno, często też osobno płaci się za korzystanie z natrysków. Przykładowo w Świnoujściu zakup żetonu kąpielowego to koszt 7 zł od osoby, a opłata za media wynosi 5–20 zł ([www.osir.uznam.net.pl](http://www.osir.uznam.net.pl), 1.08.2016).

Oznacza to, że opłata całkowita z dostępem do usług wliczonych w Chorwacji w opłatę postojową dla jachtu o długości 9 m z czterema osobami na pokładzie, korzystającymi z natrysków, wy-

niosłaby w Świnoujściu około 69–84 zł, czyli 16–20 euro (w zależności od poboru prądu i wody), a więc różnica w porównaniu z cenami w Chorwacji jest już znacznie mniejsza.

W tabeli nie uwzględniono żadnych zniżek, a te również w znacznym stopniu wpływają na ponoszone przez żeglarzy koszty. W przypadku marin ACI posiadacze kart lojalnościowych mają aż 20% rabatu na wszystkie usługi w marinach należących do stowarzyszenia. W obu krajach zniżki przysługują również jachtom, które na terenie danej mariny mają postój wykupiony na dłuższy czas (min. miesiąc).

Podsumowując, ceny za postoje jachtów w portach chorwackich są znacznie wyższe niż w portach polskich. Jednak w cenę standardowo – poza postojem – wliczone są również inne usługi, które w Polsce bywają dodatkowo płatne.

## Podsumowanie

Chorwacja jest krajem, w którego gospodarce turystyka żeglarska odgrywa ogromną rolę. Stanowi jeden z głównych rodzajów turystyki w tym kraju, a jej rozwój jest jednym z celów strategicznych polityki turystycznej. Szczególne walory naturalne i kulturowe wspierane są rozbudowaną infrastrukturą przeznaczoną dla żeglarzy, w tym siecią portów jachtowych oraz wysokim standardem świadczonych w oparciu o nią usług. Dotarcie do tego kraju z Polski jest stosunkowo proste. Przy czym, ze względu na brak bezpośrednich połączeń lotniczych między analizowanymi miastami polskimi i chorwackimi, przeprowadzone analizy wskazują raczej na to, że bardziej korzystny jest transport drogowy. Zapewnia on użytkownikom większą niezależność, umożliwiając bezpośredni przejazd od domu do portu bez potrzeby korzystania z innych środków. Chorwackie firmy czarterowe mają szeroką ofertę jachtów, dostępną dla polskich turystów bezpośrednio albo za pośrednictwem polskich agentów. Wypożyczenie jachtu ułatwia fakt, że honorowane są polskie patenty żeglarskie. Wszystko to sprawia, że oferta Chorwacji w zakresie turystyki żeglarskiej jest atrakcyjna dla turystów polskich.

## Literatura

- Cavo, P., Mrcela, A., Baricević, H. (2010). „Crni Carter” u Republici Hrvatskoj. *Scientific Journal of Maritime Research*, 24 (2).
- Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z. (2008). Nautical tourism the basis of systematic development. *Pomorstvo*, 1.
- Forkiewicz, M. (2015). Dostępność transportowa morskich portów jachtowych w województwie pomorskim. *Logistyka*, 3.
- Luković, T. i in. (2015). *Nautički Turizam Hrvatske*. Split: Web Knižara.
- Łapko, A. (2015). *Turystyka żeglarska*. Warszawa: BEL Studio.
- Kasum, J., Bozic-Fredotovic, K., Vidan P. (2009). How nautical tourism ports affect the Environment. *WIT Transactions on Ecology and Environment*, 127.
- Kwarciański, T. (2011). Dostępność transportowa jako przedmiot analizy teoretycznej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 664, *Problemy Transportu i Logistyki*, 14.
- Report: Polski rynek żeglarski*. (2016). Pobrane z: [http://portalzeglarski.com/news\\_sailportal,6699.html](http://portalzeglarski.com/news_sailportal,6699.html) (1.08.2016).
- Report: Nautical Tourism. Capacity and Turnover of Ports, 2015*. (2016). Zagreb: Croatian Bureau of Statistics, 1–7.
- Rettinger, R. (2010). Turystyka jako czynnik aktywizacji gospodarki Chorwacji. W: *Rola przedsiębiorczości w edukacji* (s. 6). Poznań: Instytut Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Poznaniu.

*Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Słownik pojęć.* (2014). Warszawa: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Šerić, N. (2002). *Global marketing in preservation of natural resources in specialized segments of tourism in Croatia.* First European Yacht Tourism Congress. Rogoznica.

<http://sopot-marina.pl> (2.08.2016)

[www.aci-marinas.com](http://www.aci-marinas.com) (10.08.2016)

[www.d-marin.com](http://www.d-marin.com) (10.08.2016)

[www.esky.pl](http://www.esky.pl) (30.07.2016)

[www.euromarina.pl](http://www.euromarina.pl) (3.08.2016)

[www.gdyniasport.pl](http://www.gdyniasport.pl) (2.08.2016)

[www.marinas.net.au](http://www.marinas.net.au) (9.08.2016)

[www.marina-veruda.hr](http://www.marina-veruda.hr) (2.08.2016)

[www.marinazadar.com](http://www.marinazadar.com) (2.08.2016)

[www.mint.hr](http://www.mint.hr) (30.07.2016)

[www.mppi.hr](http://www.mppi.hr) (9.08.2016)

[www.ncz.awf.gda.pl](http://www.ncz.awf.gda.pl) (2.08.2016)

[www.obliczanieitrasy.pl](http://www.obliczanieitrasy.pl) (31.07.2016)

[www.osir.uznam.net.pl](http://www.osir.uznam.net.pl) (1.08.2016)

[www.skyskanner](http://www.skyskanner) (30.07.2016)

[www.trasa.info](http://www.trasa.info) (31.07.2016)

[www.travelplanet.pl](http://www.travelplanet.pl) (3.08.2016)

## ATTRACTIVENESS OF CROATIAN NAUTICAL TOURISM FOR POLISH SAILORS

**KEYWORDS** | nautical tourism, sailing in Croatia, tourism management, yachting

### ABSTRACT

The first part of the paper gives basic information concerning nautical tourism in Croatia. The significance of nautical tourism for the economy of the country is presented, as well as model of tourism management. Also an offer for sailors including natural assets and infrastructure (mainly marinas) is presented here. The second part of the article is dedicated to time transport accessibility of Croatia for Polish tourists. In this aspect chosen, important for nautical tourism, an air and road connections between Polish and Croatian cities were analyzed. In further part of the paper the possibilities of yacht charters were presented and also the prices in Polish and Croatian marinas were compared. The main objective of analyzes and considerations contained in the article was to present a Croatian touristic offer dedicated to sailors in terms of its attractiveness and accessibility for Polish nautical tourists.

*Translated by Aleksandra Łapko*