

**Leszek Butowski**

Szkoła Główna Turystyki i Rekreacji

Warszawa

leszek.butowski@wp.pl

## MORSKA PRZESTRZEŃ TURYSTYCZNA

**Zarys treści:** Celem artykułu jest charakterystyka i wyjaśnienie procesów zmian zachodzących w obrębie akwenów morskich (wraz z bezpośrednio przylegającymi do nich strefami wybrzeży) jako obszarów spełniających kryteria współczesnej przestrzeni turystycznej. Przedstawiono ewolucję przestrzeni morskiej w kierunku wykształcenia się morskiej przestrzeni turystycznej, wyróżniono i scharakteryzowano typy morskiej przestrzeni turystycznej (w skali globalnej) ze względu na rodzaje turystyki żeglarskiej. Omówiono jej główne uwarunkowania geograficzno-strukturalne oraz formy zagospodarowania (ze szczególnym uwzględnieniem stref przybrzeżnych). W sensie przestrzennym analiza objęła także obszary nadmorskie, ale tylko jako tereny związane funkcjonalnie z akwenami morskimi. Całość analizy została przeprowadzona z perspektywy morskiej turystyki żeglarskiej.

**Słowa kluczowe:** morska przestrzeń turystyczna; ewolucja, etapy i fazy zagospodarowania; turystyka żeglarska.

### 1. WSTĘP

Celem artykułu jest analiza akwenów morskich (wraz z bezpośrednio przylegającymi do nich strefami wybrzeży) jako obszarów spełniających kryteria współczesnej przestrzeni turystycznej. Przy czym jest ona rozumiana jako rodzaj realnej przestrzeni geograficznej (przyjmującej turystów) o charakterze funkcjonalnym, a także behawioralnym, do której nawiązują m.in.: M. DRZEWIECKI (1992), A. KOWALCZYK (2001), J.M. MIOSSSEC (1977), J. STACHOWSKI (1993), M. STALSKI (1984), J. WARSZYŃSKA, A. JACKOWSKI (1978). Jeżeli przyjmiemy za S. LISZEWSKIM (1995) i B. WŁODARCZYKIEM (2009), że warunkiem koniecznym do wykształcenia się przestrzeni turystycznej jest obecność na danym obszarze turystów (niezależnie od ich liczby), 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.

Biorąc powyższe założenia pod uwagę na potrzeby niniejszej analizy przyjęto definicję morskiej przestrzeni turystycznej, która rozumiana jest jako realna przestrzeń geograficzna obejmująca akweny morskie oraz związane z nimi funkcjonalnie obszary lądowe, które ze względu na występujące w ich obrębie specyficzne walory morskie są odwiedzane przez turystów. Przestrzeń ta (zwłaszcza w części lądowej oraz w morskiej – przybrzeżnej) może być znacząco prze-

kształcana i zagospodarowywana pod kątem zaspokojenia potrzeb turystycznych.

W artykule szczególna uwaga zostanie zwrócona na aspekty dotyczące: 1) uwarunkowań wpływających na ukształtowanie się morskiej przestrzeni turystycznej; 2) zmian zachodzących w przestrzeni morskiej w kierunku wykształcenia się morskiej przestrzeni turystycznej; 3) możliwych do wyodrębnienia rodzajów tej przestrzeni; 4) form jej zagospodarowania na potrzeby turystyki żeglarskiej. Jak wcześniej wspomniano analiza obejmie także lądowe strefy nadmorskie, ale tylko jako obszary związane funkcjonalnie z poszczególnymi akwenami morskimi. Ponadto zostanie przeprowadzona analiza z perspektywy morskiej turystyki żeglarskiej z pominięciem innych form turystyki morskiej (m.in. morskiej turystyki wycieczkowej – tzw. *cruisingu*), mających znacznie bogatszą literaturę (LUKOWIĆ 2012, LUKOWIĆ 2013, LÜCK, red. 2007, 2008).

### 2. UWARUNKOWANIA KSZTAŁTUJĄCE MORSKĄ PRZESTRZEŃ TURYSTYCZNĄ

Omawiając strukturę morskiej przestrzeni turystycznej można wyróżnić jej dwie główne części składowe (powiązane funkcjonalnie ze względu na warunki

uprawiania turystyki żeglarskiej), tj. strefę akwenu oraz, bezpośrednio do niej przylegającą, lądową strefę wybrzeża. Do głównych uwarunkowań (czynników) wpływających na kształtowanie się morskiej przestrzeni turystycznej (tab. 1), obejmujących obie wymienione strefy należy zaliczyć:

1. Położenie geograficzne oraz związane z nim dominujące na danym akwenie – w określonych porach roku – warunki pogodowe, wpływające na możliwości rozwoju turystyki żeglarskiej, w tym: przeważające kierunki i siła wiatru, częstotliwość silnych wiatrów i sztormów, występowanie dni burzowych, możliwość załamania pogody.

2. Warunki topograficzne (charakterystyka linii brzegowej), w tym przede wszystkim występowanie wysp, półwyspów, zatok, fiordów, cieśnin itp., które wpływają na warunki uprawiania żeglarstwa. Mogą one stanowić np. naturalne schronienia dla jachtów, zwłaszcza podczas złej pogody.

3. Warunki hydrograficzne, takie jak: głębokość akwenu, występowanie niebezpiecznych mielizn, zafalowanie akwenu (wysokość i rodzaj fal), występowanie prądów (pływowych i wiatrowych) i pływów (pionowe zmiany poziomu wody). Czynniki te wpływają przede wszystkim na bezpieczeństwo żeglugi małymi jednostkami.

4. Atrakcyjność krajoznawczą i wypoczynkową akwenu i strefy przybrzeżnej, o której decydują m.in. tradycyjne walory krajoznawcze (np. interesujące gatunki fauny i flory morskiej, tradycje żeglarskie i marynistyczne). Ponadto istotne znaczenie dla wykształcenia się morskiej przestrzeni turystycznej mogą mieć także inne typowe walory środowiskowe, takie jak: czystość, przejrzystość i temperatura wody czy też temperatura powietrza w danym okresie roku, liczba dni słonecznych i z opadami, pewność występowania „dobrej” pogody itp.

5. Specyficzne walory żeglarsko-nautyczne akwenu – bardziej subiektywne warunki żeglarsko-nautyczne charakteryzujące dany akwen, które, poza wymienionymi czynnikami strukturalnymi, mają istotne znaczenie dla wykształcenia się określonych rodzajów morskiej przestrzeni turystycznej. Zależą one od swoich „potrzeb żeglarskich” różnych grup żeglarzy. Z tego względu ten sam akwen może być uznawany za bardziej lub mniej wartościowy. Za przykłady zróżnicowanej oceny według powyższego kryterium mogą posłużyć dwa europejskie akweny, tj. Wybrzeże Dalmatyńskie w Chorwacji oraz wody Północnej Szkocji. Pierwszy z nich uchodzi za raj dla żeglarzy szukających spokojnej, łatwej i bezpiecznej żeglugi, odbywanej w dobrych warunkach pogodowych, z możliwością spędzenia nocy w portach i marinach.

6. Z drugiej strony chorwackie wody będą znacznie mniej atrakcyjne dla żeglarzy bardziej ceniących „żeglarski wyczyn”. Ci z kolei będą preferowali o wiele trudniejsze pod względem nautycznym archipelagi Północnej Szkocji (Szetlandy, Orkady, Hebrydy), gdzie nawet latem mogą wystąpić niesprzyjające warunki hydrometeorologiczne.

7. Zagospodarowanie strefy akwenu i strefy brzegowej dla turystyki żeglarskiej związane przede wszystkim z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi, a także zaspokojenia potrzeb bytowych żeglarzy. Bardziej szczegółowy opis różnych form zagospodarowania morskiej przestrzeni turystycznej znajduje się w oddzielnej części artykułu.

8. Dostępność komunikacyjna akwenu (w istotnym stopniu wpływa na nią położenie geograficzne), bowiem znacznie trudniej jest zapewnić dobrą dostępność komunikacyjną dla obszarów położonych peryferyjnie (zwłaszcza wyspiarskich) w stosunku do głównych krajów (regionów), z których pochodzą turyści żeglarze. Problem ten łatwiej jest rozwiązać w rejonach o dużym potencjale turystycznym, takich jak np. Baleary czy Wyspy Kanaryjskie, gdzie uruchamiane są specjalne połączenia lotnicze. Może on jednak stanowić istotną przeszkodę w rejonach równie atrakcyjnych, ale o nieco mniejszym potencjale, jak np. Malta, lub położonych bardzo peryferyjnie w stosunku do głównych rynków emisyjnych (np. Południowy Pacyfik, Seszele, Wyspy Zielonego Przylądka).

9. Położenie morskiej przestrzeni turystycznej wobec innych akwenów żeglarskich, które to kryterium umożliwia ocenę danego obszaru pod kątem jego lokalizacji w stosunku do innych terenów wykorzystywanych na potrzeby turystyki żeglarskiej. Analiza taka ułatwia określenie specyfiki akwenu jako miejsca docelowego bądź etapowego dla turystyki żeglarskiej. Sąsiedzkie położenie różnych akwenów może prowadzić do wzrostu liczby jachtów żeglujących po danym obszarze. Jako przykłady takiego stanu rzeczy mogą posłużyć – sąsiadujące ze sobą – wybrzeże szkiełowe Szwecji (rejon Sztokholmu) i Alandy czy też akweny Północnej Szkocji w rejonie Szetlandów, Orkadów, Hebrydów.

10. Konkurencja innych obszarów. Ważnym czynnikiem wpływającym na możliwości ukształtowania się morskiej przestrzeni turystycznej jest jej położenie w stosunku do innych terenów z wykształconą funkcją w zakresie obsługi turystyki żeglarskiej. Przy czym pod uwagę mogą być brane różnorodne cechy, takie jak: uwarunkowania fizycznogeograficzne poszczególnych obszarów, dostępność komunikacyjna, poziom cen i inne czynniki.

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

Kryteria oceny morskiej przestrzeni turystycznej	Czynniki kształtujące morską przestrzeń turystyczną	
	antropogeniczne	naturalne
1	2	3
Bezpieczeństwo żeglugi; Walory żeglarsko-nautyczne akwenu	– Porty schronienia dla żeglarzy	Warunki naturalne występujące w strefie wybrzeża wpływające na możliwość budowy portów
	– Oznakowanie nawigacyjne – Systemy ratownictwa morskiego, ostrzeżenia nawigacyjne i komunikaty pogodowe – Specjalistyczne wydawnictwa żeglarskie (mapy, loce dla żeglarzy)	Warunki naturalne występujące w strefie akwenu, w tym warunki klimatyczno-pogodowe i hydrograficzne, wpływające na bezpieczeństwo żeglugi i atrakcyjność żeglarską (walory nautyczne)
	– Korzystanie z akwenu przez inne jednostki pływające i urządzenia techniczne – Organizacja żeglugi na akwenu – Występowanie akwenów zamkniętych i przeszkód w żegludze	
Atrakcyjność krajoznawcza i wypoczynkowa akwenu i strefy nadmorskiej	– Występowanie, ranga i zagospodarowanie walorów antropogenicznych; – Zagospodarowanie walorów naturalnych	Występowanie i ranga walorów środowiska przyrodniczego
Przystosowanie akwenu i strefy nadmorskiej do potrzeb 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 żeglarsstwa na danym akwenu	
	– Oferta wynajmu jachtów (czartery jednostek)	
	– Poziom cen usług żeglarskich i bytowych w marinach, portach i przystaniach jachtowych; – Ceny i dostępność czarterów jachtów	
	– Promocja regionu dla turystyki żeglarskiej	
– Nastawienie miejscowej ludności do turystyki żeglarskiej		

Kryteria oceny morskiej przestrzeni turystycznej	Czynniki kształtujące morską przestrzeń turystyczną	
	antropogeniczne	naturalne
1	2	3
Położenie geograficzne akwenu i strefy nadmorskiej		Położenie geograficzne akwenu w stosunku do innych akwenów wykorzystywanych w turystyce żeglarskiej
Dostępność komunikacyjna akwenu i strefy nadmorskiej	Organizacja transportu pasażerskiego warunkująca dostępność komunikacyjną akwenu	Odległość od rynków emisyjnych oraz dostępność akwenu dla turystów żeglarzy z nich pochodzących
Konkurencja innych akwenów	Działania marketingowe promujące dane obszary jako atrakcyjne dla turystów żeglarzy	Występowanie akwenów konkurencyjnych w stosunku do danego akwenu

Źródło: opracowanie na podstawie L. BUTOWSKI (2010, s. 110).

### 3. EWOLUCJA PRZESTRZENI MORSKIEJ W KIERUNKU WYKSZTAŁCENIA SIĘ PRZESTRZENI TURYSTYCZNEJ

Mówiąc o rozwoju funkcji morskiej turystyki żeglarskiej w odniesieniu do akwenów i stref wybrzeża, na których ona występuje, można wyróżnić jej dwie główne (w sensie genetycznym) fazy rozwojowe: 1) turystyka żeglarska jako funkcja pierwotna na danym obszarze; 2) turystyka żeglarska jako funkcja wtórna – zastępująca inne funkcje tam występujące.

Ad 1. Turystyka żeglarska jako funkcja pierwotna rozwija się zazwyczaj na tzw. surowym korzeniu, czyli na obszarach dotychczas niezagospodarowanych turystycznie i niepełniących (w danym czasie) żadnych innych funkcji gospodarczych. Wprowadzenie na takie tereny nowej funkcji, polegającej na obsłudze turystyki żeglarskiej, jest zazwyczaj wynikiem świadomego planowania przestrzennego i idących za nim działań inwestycyjnych. W praktyce może ono odbywać się w mikro- i makroskali. W pierwszym przypadku chodzi o budowę punktowej (często odosobnionej przestrzennie) infrastruktury żeglarskiej na obszarach niewykorzystywanych gospodarczo (np. budowa portów jachtowych w Łebie i Pucku). 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 (np. w Parku Narodowym Kornaty) powstała sieć marin ACI obsługujących turystykę żeglarską.

Ad 2. Turystyka żeglarska jako funkcja wtórna na danym obszarze polega na wypieraniu innych (wcześniejszych) funkcji tam się rozwijających. W ostatnich dekadach, zwłaszcza na niektórych akwenach, można zauważyć proces zmiany ich funkcji gospodarczych. Zjawiska te są szczególnie dobrze widoczne na wodach europejskich, gdzie dotychczasowe funkcje (przede wszystkim rybołówstwo) są wypierane przez nowe rodzaje działalności – zwłaszcza obsługę turystyki żeglarskiej (KULIŃSKI 2002, 2007, 2008, 2009). Z procesami tego typu mamy do czynienia m.in. w Polsce (np. Puck, Jastarnia, Gdańsk – Górki Zachodnie, Kołobrzeg, Darłowo, Władysławowo), 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.

Dość ciekawa sytuacja ma miejsce w strefie wód oceanicznych (na trasach międzykontynentalnych), gdzie żeglarze morscy, po zaprzestaniu regularnej żeglugi pasażerskiej, stali się najliczniejszymi i praktycznie jedynymi turystycznymi użytkownikami tych akwenów. W tym sensie morska turystyka żeglarska na akwenach oceanicznych ma charakter wtórny w stosunku do wcześniejszych form wykorzystywania tych obszarów.

#### 4. RODZAJE 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 i sposób jej zagospodarowania. Według wymienionych kryteriów można wyróżnić następujące typy morskiej przestrzeni turystycznej:

1. Nadmorska (lądowa) przestrzeń turystyczna (funkcjonalnie związana z obsługą turystyki żeglarskiej), która 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). Ten typ przestrzeni często występuje na terenach użytkowanych także przez inne formy turystyki nadmorskiej oraz inne nieturystyczne funkcje. W sensie genetycznym nadmorska przestrzeń turystyczna może mieć charakter pierwotny lub wtórny.

2. Lądowo-morska przestrzeń turystyczna, charakteryzująca się koncentracją różnego rodzaju usług ukierunkowanych na obsługę turystyki żeglarskiej (mariny, porty i przystanie żeglarskie, inne usługi towarzyszące, np. czartery jachtów, usługi szkoleniowe). Występuje często na obszarach użytkowanych przez inne (poza żeglarstwem) formy turystyki nadmorskiej, a także pełniących inne funkcje gospodarcze. W sensie genetycznym ten typ przestrzeni może także mieć charakter pierwotny lub wtórny.

3. Przybrzeżna przestrzeń turystyczna (*coastal*) 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 użytkownikami „turystycznymi” i „nieturystycznymi” (w tym z liniami promowymi, statkami wycieczkowymi, kutrami rybackimi, statkami towarowymi oraz okrętami marynarki wojennej).

4. 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 głównie przez żeglarzy – w mniejszym stopniu także przez innych użytkowników (linie promowe, statki wycieczkowe, rybołówstwo, statki towarowe, okręty marynarki wojennej).

5. 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.

#### 5. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENI MORSKIEJ NA POTRZEBY TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ

Zagospodarowanie przestrzeni morskiej na potrzeby turystyki żeglarskiej pełni wszystkie typowe funkcje przypisywane zagospodarowaniu turystycznemu danego obszaru, o których wspominają m.in. A. KOWALCZYK i M. DEREK (2010), O. ROGALEWSKI (1979), J. STYPEREK (2002). Związane jest ono z możliwością zaspokojenia specyficznych potrzeb turystów żeglarzy, przede wszystkim w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na danym akwenie (ze szczególnym uwzględnieniem małych jednostek pływających), ułatwia jednocześnie swoistą percepcję morskich i lądowych walorów turystycznych, wpływa też na ochronę występujących na danym obszarze zasobów tury-

stycznych, 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.

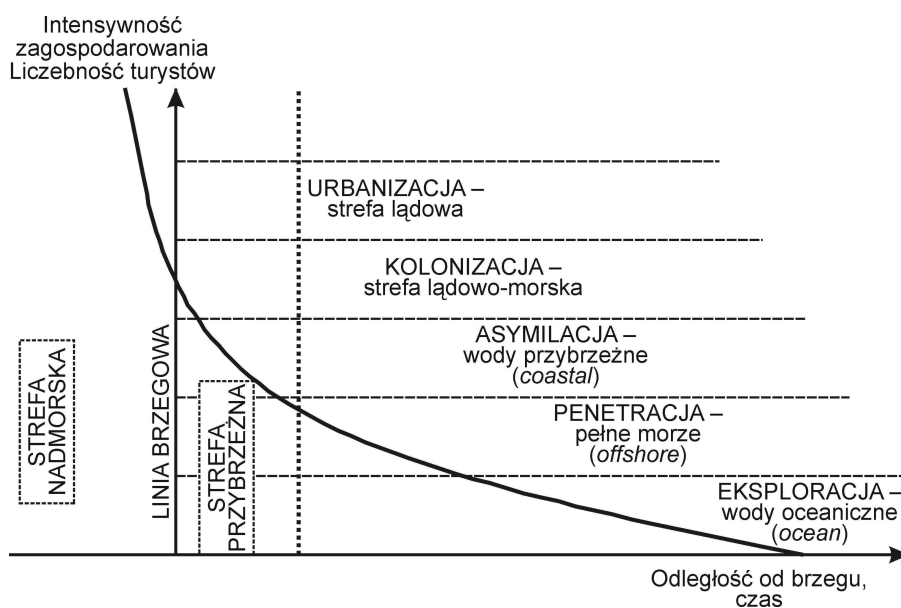
Elementami zagospodarowania przestrzeni morskiej wpływającymi na bezpieczeństwo żeglugi małymi jednostkami są przede wszystkim: porty schronienia (ważne jest ich rozmieszczenie, a także dostępność dla małych jednostek w warunkach złej pogody), oznakowanie nawigacyjne akwenu, funkcjonujące systemy ratownictwa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

Zaspokojenie pozostałych potrzeb turystów żeglarczy 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 naro-

dowe 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: możliwość zakupu wyposażenia, żywności, pomocy nawigacyjnych; usługi szkatnicze.

Analizując intensywność zagospodarowania (w ujęciu strukturalnym) morskiej przestrzeni turystycznej w zależności od występowania jej 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).

Dodatkowo, stosując powyższy model oraz korzystając *per analogiam* z koncepcji S. LISZEWSKIEGO (1995) dotyczącej faz kształtowania się przestrzeni turystycznej, można wyróżnić – ze względu na poziom zagospodarowania przestrzeni morskiej oraz intensywność uprawiania turystyki żeglarskiej (liczbę turystów) – strefy morskiej przestrzeni turystycznej. Dla uproszczenia zaproponowano za S. Liszewskim identyczne nazwy poszczególnych stref i przypisano je wcześniej wydzielonym rodzajom morskiej przestrzeni turystycznej. Tym samym charakterystyka poszczególnych stref przedstawia się następująco (patrz rys. 1):



Rys. 1. Intensywność zagospodarowania morskiej przestrzeni turystycznej oraz liczba turystów jako funkcja czasu oraz oddalenia od brzegu

Zródło: opracowanie własne

- strefa eksploracji – odpowiada fizycznej przestrzeni oceanicznej (*ocean*), charakteryzuje się brakiem jakichkolwiek elementów materialnego zagospodarowania na potrzeby 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 (*off shore*), charakteryzuje się brakiem (co do zasady) elementów materialnego zagospodarowania na potrzeby 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 (duża rozległość strefy oraz 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 terenów lądowych.
- strefa kolonizacji – odnosi się do obszaru (morskiego i lądowego) położonego w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej; znajdują się tutaj liczne urządzenia i obiekty umożliwiające uprawianie turystyki żeglarskiej, takie jak: porty i przystanie jachtowe, wraz z usługami towarzyszącymi;
- strefa urbanizacji – dotyczy obszarów lądowych, charakteryzuje się występowaniem obiektów mieszkalnych w bezpośrednim sąsiedztwie marin i portów jachtowych (lub wręcz stanowiących ich integralną część); istotny jest fakt, że te obiekty mieszkalne powstały ze względu na funkcjonowanie wymienionej infrastruktury żeglarskiej<sup>1</sup>.

Należy zauważyć, że mimo podobieństw ideowych do ogólnego modelu S. Liszewskiego, w przypadku przestrzeni morskiej mamy do czynienia z jej inną genezą. W procesie kształtowania się morskiej przestrzeni turystycznej pierwszymi, w sensie chronologicznym, fazami są: kolonizacja i urbanizacja. Jak wcześniej wspomniano, obie wymienione fazy zachodzą na obszarach (odpowiednio morsko-lądowym i lądowym) znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej. Stanowią one jednocześnie pierwszy etap przekształceń morskiej (morsko-lądowej) przestrzeni turystycznej warunkujący następstwo ko-

lejnych etapów – faz (występujących już tylko w obszarze akwenu), czyli asymilacji, penetracji i eksploatacji<sup>2</sup>. Jak widać, jest to proces odmienny w stosunku do modelu przekształceń przestrzeni turystycznej S. Liszewskiego, gdzie kolejność występowania poszczególnych faz jest odwrotna, tj. od eksploracji do kolonizacji.

Wydaje się, że przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w następujących przesłankach:

1) proces przekształceń przestrzeni w kierunku wykształcenia się przestrzeni turystycznej ma często charakter chronologicznie wtórny, tzn. dotyczy przestrzeni już wcześniej skolonizowanych lub zurbanizowanych przez inne rodzaje działalności (funkcje), np. przez rybołówstwo;

2) do rozwoju morskiej turystyki żeglarskiej na szerszą skalę niezbędne jest zaplecze lądowe – należy je więc odpowiednio przystosować do nowych funkcji, co oznacza jego kolonizację, a w konsekwencji często urbanizację;

3) specyfika przestrzeni morskiej, zwłaszcza otwartego morza (*off shore*), a tym bardziej wód oceanicznych (*ocean*), powoduje, że na tych akwenach mogą wystąpić co najwyżej fazy eksploracji i penetracji, jako zjawiska chronologicznie wtórne do faz wcześniejszych – właściwych wodom przybrzeżnym lub strefom w sąsiedztwie linii brzegowej (asymilacja, kolonizacja, urbanizacja).

Specyficzną formę zagospodarowania morskiej przestrzeni turystycznej na potrzeby turystyki żeglarskiej – występującą także w strefie wód oceanicznych i pełnego morza – stanowią specjalistyczne mapy oraz żeglarskie wydawnictwa nautyczne, przewodniki i locje żeglarskie. 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>3</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 akwenu – głównie według kryteriów geograficznych i nautycznych (tab. 2).

Inną (możemy ją nazwać wirtualną) formę zagospodarowania otwartych wód morskich i oceanicznych na potrzeby turystyki żeglarskiej stanowią komunikaty pogodowe i ostrzeżenia nawigacyjne emitowane dla danych akwenów drogą radiową, w tym m.in. system NAVTEX, a także systemy ratunkowe, wykorzystujące m.in. łączność satelitarną.

Tabela 2. Podział akwenów morskich w wybranych lojach żeglarskich dotyczących wód europejskich

Locja - wydawnictwo żeglarskie	Akweny
Greek Waters Pilot	Morze Jońskie Północ, Morze Jońskie Południe, Zatoka Patras i Zatoka Koryncka, Zatoka Saronńska i Wchodni Peloponez, Cyklady, Wyspa Evia i Północne Sporady, Północna Grecja, Wschodnie Sporady, Archipelag Dodekanez, Kreta
Adriatic Pilot	Albania, Czarnogóra, Chorwacja: od Molunat do Podgora, Chorwacja: od Tucepi do Tribunj, Chorwacja: od Murter do Rab, Chorwacja: od Senj do granicy ze Słowenią, Słowenia, Włochy: od San Bartolomeo do Santa Maria di Leuca
Corsica and North Sardinia	Bastia do Saint Florent, Saint Florent do Calvi, Calvi do Cargese, Cargese do Ajaccio, Ajaccio do Propriano, Propriano do Bonifacio, Bonifacio do Porto Vecchio, Porto Vecchio do Bastii, Alghero do Porto Torres, Porto Torres do Capo Testa, Capo Testa do Porto Cervo, Porto Cervo do Olbia, Olbia do Capo Comino
Italian Waters Pilot	Wybrzeże Liguryjskie, Wyspy Toksańskie, Morze Tyrreńskie, Sardynia, Sycylia, Wybrzeże Jońskie, Południowy Adriatyk, Malta
Cruising Guide to Germany and Denmark	Zatoka Niemiecka, Wyspy Fryzyjskie i ujście Łaby, zachodnie wybrzeże Szlezewiku i Jutlandii, Kanał Kiloński i rzeka Odra, Bałtyk Południowo-Zachodni, wschodnie wybrzeże Jutlandii i Mały Biełt, Limfjord, Wyspa Fyn część południowa i Wielki Biełt, południowe wybrzeże Zelandii i cieśnina Sund, niemieckie wybrzeże Bałtyku i Bornholm
North Sea Passage Pilot	wybrzeże Norfolk i Suffolk od Cromer od Orfordness, wybrzeże Suffolk i Essex od Orfordness do Naze, wybrzeże Essex od Naze do Foulness, ujście Tamizy, cieśnina Dover, wybrzeże francuskie i belgijskie od Gravelines do Zeebrugge, ujście Skaldy, Północna i Południowa Holandia

Źródło: opracowanie własne.

## PRZYPISY

<sup>1</sup> Zgodnie z definicją B. MAZURKIEWICZA (2004), marina to port jachtowy połączony z dopełniającą zabudową mieszkalną i usługową, 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.

<sup>2</sup> W przypadku niektórych obszarów i akwenów, zwłaszcza szczególnie chronionych, np. ze względu na wartości przyrodnicze, cały proces obejmuje cztery fazy, tj. szczytkową kolonizację, asymilację, penetrację i eksplorację. Nie dopuszcza się natomiast do wystąpienia fazy urbanizacji. Z sytuacją taką mamy do czynienia np. w archipelagu Wysp Galapagos czy też na Kornatach w Chorwacji.

<sup>3</sup> Wśród kilkudziesięciu wydawnictw brytyjskich dotyczących różnorodnych pod względem położenia i wielkości akwe-

nów europejskich wymienić można dla przykładu takie pozycje, jak: *Reeds Nautical Almanac* (BUTTRES, DU PORT 2009), *Shetland Islands Pilot* (BUCHANAN 2009), *South and West Coasts of Ireland* (2006), *The Yachtsmans Pilot to North and East Scotland* (LAWRENCE 2002), *The Channel Islands* (HEATH 2006), *North Sea Passage Pilot* (NAVIN 2013), *Cruising Guide to the Netherlands* (NAVIN 2004), *Cruising Guide to Germany and Denmark* (NAVIN 2012), *Atlantic Spain and Portugal* (2006), *Mediterranean Cruising Handbook* (HEIKELL 1998), *Corsica and North Sardinia* (BRANDON MARCHMENT 2007) *Italian Waters Pilot* (HEIKELL 2006), *Adriatic Pilot* (THOMPSON, THOMPSON 2011), *Greek Waters Pilot* (HEIKELL 2007).

## BIBLIOGRAFIA

- Atlantic Spain and Portugal*, 2006, RCC Pilotage Foundation, Imray, Cambridgeshire, England.
- BESTÄNDIG K.H., 2008, *Chorwacja, Słowenia, Czarnogóra. 808 portów i zatok. Przewodnik żeglarski po Adriatyku*, Wyd. Mysliński, Warszawa.
- BRANDON R., MARCHMENT J., 2007, *Corsica and North Sardinia*, Imray, Cambridgeshire, England.
- BUCHANAN G., 2009, *Shetland Islands Pilot*, Imray, Cambridgeshire, England.
- BUTOWSKI L., 2010, *Morska turystyka żeglarska w Europie – podstawy metodologiczne analizy jakościowej wybranych elementów popytu i podaży*, „Folia Turistica”, 23, s. 95–114.
- BUTTRES R., DU PORT A., 2009, *Reeds Nautical Almanac 2010. Atlantic Europe from the tip of Denmark to Gibraltar*, Adlard Coles Nautical.
- DRZEWIECKI M., 1992, *Wiejska przestrzeń rekreacyjna*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- HEATH N., 2006, *The Channel Islands*, Imray, Cambridgeshire, England.
- HEIKELL R., 1998, *Mediterranean Cruising Handbook*, Imray, Cambridgeshire, England.
- HEIKELL R., 2006, *Italian Waters Pilot*, Imray, Cambridgeshire, England.
- HEIKELL R., 2007, *Greek Waters Pilot*, Imray, Cambridgeshire, England.
- KOWALCZYK A., 2001, *Geografia turystyki*, PWN, Warszawa.
- KOWALCZYK A., DEREK M., 2010, *Zagospodarowanie turystyczne*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- KULIŃSKI J., 2002, *Wybrane porty Bałtyku – przewodnik dla żeglarzy*, Wyd. Nowator, Kartuzy.
- KULIŃSKI J., 2007, *Porty południowej Szwecji – przewodnik dla żeglarzy*, Wyd. Nowator, Kartuzy.
- KULIŃSKI J., 2008, *Porty Niemiec Wschodnich – przewodnik dla żeglarzy*, Wyd. Nowator, Kartuzy.
- KULIŃSKI J., 2009, *Bornholm i Christiansø – przewodnik dla żeglarzy*, Wyd. Nowator, Kartuzy.
- LAWRENCE M., 2002, *The Yachtsmans Pilot to North and East Scotland*, Imray, Cambridgeshire, England.
- LISZEWSKI S., 1995, *Przestrzeń turystyczna*, Turyzm, 5, 2, s. 87–103.
- LUKOVIĆ T., 2012, *Nautical Tourism and its Functions in the Economic Development in Europe*, [w:] M. Kasimoglu (ed.), *Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies*, In Tech, Rijeka, s. 399–430.
- LUKOVIĆ T., 2013, *Nautical Tourism*, CABI, Oxfordshire (UK) – Cambridge (USA).
- LÜCK M. (red.), 2007, *Nautical tourism. Concepts and issues*, Cognizant Communication Corporation, New York.
- LÜCK M. (red.), 2008, *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments*, CABI, Oxfordshire (UK) – Cambridge (USA).

- MAZURKIEWICZ B., 2004, *Porty jachtowe – mariny. Projektowanie*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk.
- MIOSSEC J.M., 1977, *Un modele de l'espace touristique*, „L'Espace Géographique”, 6, 1, s. 41–48.
- NAVIN B., 2004, *Cruising Guide to the Netherlands*, Imray, Cambridgeshire, England.
- NAVIN B., 2012, *Cruising Guide to Germany and Denmark*, Imray, Cambridgeshire, England.
- NAVIN B., 2013, *North Sea Passage Pilot*, Imray, Cambridgeshire, England.
- ROGALEWSKI O., 1979, *Zagospodarowanie turystyczne*, WSiP, Warszawa.
- South and West Coasts of Ireland, 2006. *Sailing Directions*, Irish Cruising Club.
- STACHOWSKI J., 1993, *O pojmowaniu przestrzeni w geografii turystyki*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici, Geografia”, 24, Nauki Matematyczno-Przyrodnicze, 82, s. 171–180.
- STALSKI M., 1984, *Użytkowanie ziemi w turystyce*, [w:] M. Stalski (red.) *Turystyka i rekreacja*, „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, 2, s. 139–148.
- STYPEREK J., 2002, *Linearne systemy penetracji rekreacyjnej*, Wyd. Naukowe Bogucki, Poznań.
- THOMPSON T., THOMPSON D., 2011, *Adriatic Pilot. Croatia, Slovenia, Montenegro, East Coast of Italy, Albania*, Imray, Cambridgeshire, England.
- WARSZYŃSKA J., JACKOWSKI A., 1978, *Podstawy geografii turystyki*, PWN, Warszawa.
- WŁODARCZYK B., 2009, *Przestrzeń turystyczna. Istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.