

JAN A. WENDT

Uniwersytet Gdański, Polska
Gdansk University, Poland

TOMASZ WISKULSKI

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu, Gdańsk, Polska
Gdansk University of Physical Education and Sport, Poland

Zmiany w morskiej turystyce wycieczkowej w Gdyni

Changes in Sea Cruise Tourism in Gdynia

Streszczenie: Turystyka morska należy do najszybciej rozwijającego się rodzaju turystyki i przynosi znaczne dochody miastom i portom, które ją rozwijają. Rejsy wycieczkowe po Bałtyku stanowią ok. 20% całego morskiego wycieczkowego ruchu turystycznego. Jednak porty polskie, jak pokazuje przykład Gdyni, mają w tym niewielki udział. W artykule przedstawiono wyniki analizy zmian w wielkości ruchu statków wycieczkowych i liczby turystów przybywających na nich do Gdyni. Podjęte badania mają na celu ocenę i wskazanie kierunku zmian w morskim ruchu turystycznym w Gdyni w latach 1997–2016. Przedmiotem badań są zmiany liczby wizyt statków wycieczkowych i turystów w porcie gdyńskim. Dane do analizy wielkości ruchu wycieczkowców pochodzą z raportów i informacji z Zarządu Portu Gdynia S.A. w Gdyni oraz z cytowanej w pracy literatury. W pracy wykorzystano proste, klasyczne metody statystyczne, w tym analizę zmian wielkości ruchu turystycznego w poszczególnych latach. Przeprowadzona analiza pozwala wskazać na zdecydowany spadek liczby wizyt wycieczkowców w Gdyni w badanym okresie przy stabilizacji liczby turystów na poziomie 80–90 tys. w ostatnich czterech latach. Jednak ta liczba wynika z faktu wizyt większych cruiserów w ostatnich latach, niż miało to miejsce wcześniej. Peryferyjne w stosunku do głównych bałtyckich tras turystyki morskiej położenie portu w Gdyni i brak znaczących inwestycji w infrastrukturę portową na potrzeby turystyki morskiej prowadzi do stabilizacji wielkości ruchu turystycznego na obecnym poziomie.

Abstract: Maritime tourism is one of the fastest growing tourist branches, bringing significant revenue to the cities and ports that develop it. Baltic cruises generates about 20% of all maritime tourist traffic. However, Polish ports, as shown through the example of Gdynia, have a small marketshare. The article presents results of the analysis of changes in the volume of traffic of cruise ships and the number of tourists arriving in Gdynia. The undertaken research is aimed at assessing and indicating the direction of changes in maritime tourist traffic in Gdynia in the years 1997–2016. The subject of the study are changes in the number of visits of cruise ships and tourists in the port of Gdynia. The data for the analysis of the traffic volume of the cruise traffic come from the reports and information from the Port of Gdynia Authority S.A. in Gdynia and cited in the literature. The work used basic statistical methods, including the analysis of changes in the volume of tourist traffic in particular years. It has made it possible to indicate a decisive decrease in the number of visits made by cruisers in Gdynia in the analyzed period, with the number of tourists stabilizing at 80–90 thousand per year in the last four years. However, this number results from the fact that Gdynia had visits of larger cruisers in last years than it was in the previous period. The location of the port in Gdynia and the lack of significant investments in port infrastructure for maritime tourism lead to the stabilization of tourist traffic at the present level.

Słowa kluczowe: Gdynia; ruch turystyczny; statki wycieczkowe; turystyka morska
Keywords: cruise ships; Gdynia; maritime tourism; tourist traffic

Otrzymano: 28 sierpnia 2017

Received: 28 August 2017

Zaakceptowano: 20 lutego 2018

Accepted: 20 February 2018

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Wendt, J.A., Wiskulski, T. (2018). Zmiany w morskiej turystyce wycieczkowej w Gdyni. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 32(2), 76–84. <https://doi.org/10.24917/20801653.321.6>

WSTĘP

Turystyka to przede wszystkim jeden z najbardziej dochodowych sektorów gospodarki. Ze względu na poprawność definicji trudno go nazwać przemysłem turystycznym, jednak zdecydowanie można mówić o stale rozwijającym się biznesie turystycznym (Wendt, 2016). Tylko w latach 2008–2016 nastąpił wzrost liczby turystów o 300 mln. W 2016 roku w wysoko rozwiniętych krajach wzrost wyniósł 5% w porównaniu do 2015 roku, a w pozostałych państwach 2% (UNWTO, 2017). Celem niniejszej pracy jest ocena i wskazanie kierunku zmian w morskim ruchu turystycznym w Gdyni w latach 1997–2016. Morskim ruchem turystycznym rozumianym jako zwiększenie liczby turystów odwiedzających miasto. Do turystyki morskiej, za licznymi autorami (Zaleski, 1980; Miotke-Dzięgiel, 2002; Gaworecki, 2007; Ilieş, Wendt, 2015; Tarkowski, Palmowski, Kopeć, Wendt, 2016), należy zaliczyć ogół aktywności turystycznej, w której wykorzystywane są morskie jednostki pływające, takie jak statki wycieczkowe, promy, jachty, statki liniowe proponujące podróże turystyczne oraz statki żeglugi przybrzeżnej. Jednak do realizacji postawionego celu właściwe wydaje się zawężenie badań do statków wycieczkowych. Wprawdzie znaczna liczba pasażerów żeglugi promowej sugeruje włączenie tej formy turystyki morskiej do analizy, jednak wśród pasażerów korzystających z żeglugi promowej w Gdyni jedynie ok. 40% stanowią turyści (Ostrowski, 2016), a wśród pozostałych bez przeprowadzenia dodatkowych badań trudno wskazać grupę, dla której Gdynia stanowi końcową destynację turystyczną, a nie jedynie koniec jednego z etapów podróży.

W przeprowadzonej analizie zmian w turystyce morskiej zrezygnowano także z ujęcia jachtingu, a dokładniej – z oceny zmian liczby turystów przybywających do Gdyni na jachtach. Rozwijający się dynamicznie z roku na rok jachting w Zatoce Gdańskiej, pomimo pewnych barier (Wendt, Wiskulski, 2017), przy liczbie wejść i wyjść z gdyńskiej mariny na poziomie 10,5 tys. w 2015 roku daje ok. 5 tys. jachtów z kilkuosobową załogą. Dodatkowo wśród tych jednostek jachty zagraniczne stanowiły jedynie 8,3% (Tarkowski, Palmowski, Kopeć, Wendt, 2016), tak więc jachting, pomimo jego niewątpliwego wizualnego uroku, nie ma istotnego wpływu na zmiany liczby turystów w Gdyni, oczywiście poza takimi kilkudniowymi eventami, jak np. coroczne targi „Wiatr i woda”. Zatem przedmiotem badań stanowiącym podstawę analizy tego ruchu są zmiany liczby wizyt statków wycieczkowych w porcie gdyńskim. Dane do analizy wielkości ruchu wycieczkowców pochodzą z raportów i informacji Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. (2017), Urzędu Miasta Gdyni (2017) oraz cytowanej w pracy literatury.

W pracy wykorzystano proste, klasyczne metody statystyczne, w tym analizę zmian wielkości ruchu turystycznego w poszczególnych latach. Zgodnie z klasyczną

definicją turystyki, turystą nazywamy osobę, która opuszcza stałe miejsce pobytu na dłużej niż jedną dobę (Ilieş, Wendt, 2015), jednak ze względu na dostępność informacji statystycznych, w niniejszej pracy zarówno turyści, jak i odwiedzający, którzy nie spędzili nocy w Gdyni, np. wpłynęli do portu z rana, zwiedzili miasto i wieczorem je opuścili, zostali ujęci razem, w jednej grupie określonej jako turyści.

WYCIEZKOWCE NA BAŁTYKU I W POLSKICH PORTACH

Osobną kategorią w turystyce Gdyni, zasługującą na szerszą prezentację, jest turystyka morska. Wśród wielu form aktywności turystycznej turystyka morska należy do najszybciej rozwijających się segmentów biznesu turystycznego, a turystyka morska na Bałtyku cieszy się coraz większym zainteresowaniem armatorów. W 2016 roku z ponad 22 mln pasażerów statków wycieczkowych prawie jedna piąta wybrała rejsy na wodach Bałtyku. W latach 2000–2015 liczba wizyt w portach bałtyckich wzrosła z 1400 do 2100, czyli o 50% (*Port Gdańsk...*, 2016). Poza portami w Gdańsku i Gdyni podczas kilkudniowych rejsów statki odwiedzają najczęściej Kopenhagę, Sztokholm, Helsinki, St. Petersburg, Tallinn, Rygę i Kłajpedę. W latach 2000–2015 liczba pasażerów na bałtyckich wycieczkowcach wzrosła z 1,1 mln do 4,4 mln. Do najbardziej popularnych portów na Bałtyku, z liczbą wejść wycieczkowców powyżej 200 w sezonie, należały w 2015 roku kolejno: St. Petersburg, Kopenhaga, Tallinn, Helsinki i Sztokholm.

W tym biznesie także polskie porty morskie mają swój, niestety niewielki, udział. Rokrocznie do polskich portów zawija kilkadziesiąt wycieczkowców, na pokładzie których przybywa ponad 100 tys. turystów (Ostrowski, 2016). Z danych podanych przez GUS (2017) wynika, że turyści, którzy przypłynęli drogą morską, wydali w Polsce (w okresie lipiec–wrzesień 2015 roku) ok. 362 mln zł, co daje średnio 967 zł na osobę (*Z wycieczkowca...*, 2016). Zgodnie z klasyczną już definicją turystyki morskiej J. Zaleskiego określamy nią „wszelkie przejawy ruchliwości turystycznej znajdującej swój wyraz w wycieczkach morskich na statkach wycieczkowych, specjalnie do tego celu przeznaczonych, lub na statkach liniowych, oferujących wycieczki w sezonach martwych, w uprawianiu turystycznego żeglarstwa morskiego, traktowanego nie jako wyczyn sportowy, lecz forma spędzania czasu, oraz w korzystaniu z wycieczek statkami żeglugi przybrzeżnej” (Zaleski, 1980: 32). Z tej obszernej definicji turystyki morskiej w prezentowanej pracy analizie została poddana turystyka na statkach wycieczkowych. Morska turystyka wycieczkowa, nazywana cruisingiem, wykorzystując statek jako bazę noclegową i żywieniową, oferuje możliwość zwiedzenia odwiedzanych podczas rejsu miast oraz atrakcje związane z samą morską podróżą. W tej formie turystyki Gdynia zajmuje pierwsze miejsce w kraju. W 2016 roku Gdynia gościła 50 wycieczkowców, które przywiozły ponad 80 tys. zwiedzających. W tym samym czasie w Gdańsku awizowano wizyty 29 statków przy szacowanej liczbie turystów ok. 13 tys. Szczecin odwiedziły jedynie dwa wycieczkowce, z pokładu których na ląd zeszło ok. 1 tys. turystów (*Z wycieczkowca...*, 2016).

Jednak perspektywy rozwoju turystyki wycieczkowej w Gdyni nie napawają optymizmem. Do głównych przyczyn malejącej od 2009 roku liczby wizyt statków wycieczkowych w Gdyni należy peryferyjne położenie portu w stosunku do szlaków turystycznych na Bałtyku. Większość rejsów wycieczkowych rozpoczyna się w Kopenhadze lub w Sztokholmie, kierując się najczęściej do portów Zatoki Fińskiej, St. Petersburga i Helsinek. Zawinięcie do portów Zatoki Gdańskiej wymaga dodatkowego czasu i pociąga za sobą dodatkowe koszty, które podnoszą cenę oferty turystycznej. Pomimo bardzo

dobrych warunków hydrograficznych gdyńskiego portu, który może przyjmować nawet największe cruisery, brak jest widocznego zainteresowania, przekładającego się na inwestycje, zarówno władz miasta, jak i portu, rozbudową infrastruktury portowej na potrzeby tych statków. Fakt, iż turyści z wycieczkowców najczęściej prosto ze statku udają się autokarem na wycieczkę, w Gdyni przebywają bardzo krótko, nie przynosząc miastu wymiernych finansowych korzyści, nie skłania władz miasta ani portu do inwestycji w nabrzeża czy inne formy infrastruktury miejskiej przeznaczonej dla turystów z wycieczkowców.

WYCIECZKOWCE I TURYSŒCI W GDYNI

W 1922 roku Sejm Rzeczypospolitej przyjął ustawę, w której upoważnił rząd do budowy portu morskiego w Gdyni. Wokół portu rozwinęło się ponadstutysięczne miasto, które stało głównym portem morskim Polski i szybko rozwijającym się ośrodkiem turystycznym. Jedną z pierwszych firm turystycznych, jeśli nie pierwszą, było przedsiębiorstwo braci Wilke. Firma odniosła sukces – w sezonach letnich drugiej połowy lat trzydziestych liczba turystów na przejażdżkach po porcie i rejsach na trasach łączących Gdynię z Orłowem, Helem i Jastarnią oraz z Sopotem i Gdańskiem osiągnęła poziom 200 tys. pasażerów (Atasoy, Saporov, Ilieş, Wendt, 2017).

Rozwój Gdyni i turystyki w Gdyni przerwał wybuch II wojny światowej. Jednak do odzyskanego w marcu 1945 roku miasta szybko powróciło życie, a Gdynia, pomimo sąsiedztwa polskiego już Gdańska, stała się największą bazą remontową polskiej floty. Razem z gospodarką morską rozwijała się turystyka. Szybko zwiększał się ruch turystyczny, Gdynia nieustająco fascynowała modernistyczną architekturą budynków z okresu międzywojennego, portem handlowym, wizytami statków wycieczkowych, muzeami, licznymi festiwalami, a przede wszystkim wspaniałym klifem w Orłowie oraz plażami sięgającymi centrum miasta. Słynne były gdyńskie zloty żaglowców. Gdyńska „Operacja Żagiel” z 1974 roku przeszła do historii jako największy zlot żaglowców w powojennej Polsce. W czterdziestolecie tego wydarzenia w Gdyni zorganizowano kolejny zlot największych żaglowców świata, w którym wzięło udział kilka jednostek obecnych także w 1974 roku.

Odzyskanie pełnej suwerenności po 1989 roku, stopniowe ograniczanie funkcji militarnej, przemiany społeczne i gospodarcze w kraju wzmocniły funkcję turystyczną Gdyni, która stała się jednym z najbardziej atrakcyjnych morskich miast w kraju. Jednak statki zawijające do Gdyni pozostają tu najczęściej jeden dzień, najczęściej przyplwają rano, pomiędzy godziną 7.00 a 9.00, większość z nich odpływa pomiędzy godziną 17.00 a 19.00, tak więc średni czas pobytu wynosi jedynie dziewięć godzin (por. tab. 1). W Gdyni pasażerowie wycieczkowców zwykle przesiadają się do autokarów wycieczkowych. Na samym nabrzeżu przebywają jedynie 5–10 minut (Ostrowski, 2016). Jeszcze na statku pasażerowie wybierają jedną z kilku zaplanowanych wycieczek. W ofercie dla turystów najczęściej proponowany jest Gdańsk z jego zabytkami i muzeami, Europejskie Centrum Solidarności, zwiedzanie całego Trójmiasta i zamek w Malborku (Wendt, 2014). Dużym zainteresowaniem cieszą się pracownie bursztynu, w których można poza zapoznaniem się z procesem obróbki bursztynu dokonać zakupów. Podobnym zainteresowaniem cieszą się lokalna kuchnia i regionalne wyroby z Kaszub.

Typowy wycieczkowiec odwiedzający Gdynię, jeżeli można standaryzować wycieczkowce, mierzy powyżej 200 m długości, a największe z nich sięgają prawie 300 m, cruiser Mein Schiff 6, który odwiedził Gdynię w 2017 roku czterokrotnie, ma 295,3 m

długości oraz 35,8 m szerokości, zanurzenie od 5 m do niespełna 9 m (Mein Schiff 6 ma zanurzenie 7,95 m). Mniejsze jednostki zabierają na pokład do 1 tys. pasażerów przy kilkusetosobowej załodze, a największe od 2 do 3,5 tys., przy załodze liczącej ok. 1 tys. osób (por. tab. 1). Przeważająca liczba kabin pasażerskich ma balkony (na Mein Schiff 6 jest 1267 kabin, z których 82% posiada balkon), na pokładach są spa i wellness, baseny, bary i restauracje.

Tab. 1. Liczba turystów i czas pobytu zapowiadanych wycieczkowców w Gdyni w 2017 roku*

Nazwa jednostki	Bandera	Maksymalna liczba		Godzina		Pobyt (godz.)
		turystów	załogi	wejścia	wyjścia	
Aidacara	Włochy	1186	360	08.00	19.30	11,5
Aidadiva	Włochy	2050	646	08.00	17.00	9
Aurora	Włochy	1878	936	09.00	19.00	10
Costa Pacifica	Włochy	3780	1100	07.00	20.00	13
Crown Princess	Bermudy	3080	1200	07.00	16.00	9
Crystal Symphony	Bahama	922	545	09.00	18.00	9
Marina	Wyspy Marshalla	1252	780	08.00	16.00	8
Mein Schiff 3	Malta	2506	1000	07.00	18.00	11
Mein Schiff 6	Malta	2790	1030	08.00	18.00	10
MSC Magnifica	Panama	3605	1027	13.00	19.00	6
Nautica	Wyspy Marshalla	824	386	07.00	13.00	6
Norwegian Getaway	Bahama	4028	1640	12.00	21.00	9
Saga Sapphire	Malta	748	415	08.00	18.00	10
Serenade of the Seas	Bahama	2490	891	07.00	18.00	11
Viking Sea	Malta	930	550	13.00	24.00	11
Vision of Seas	Bahama	2435	765	08.00	17.00	9

* Liczba zapowiadanych wizyt jest większa od liczby statków w tabeli, większość jednostek odwiedza Gdynię kilkakrotnie w sezonie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych poszczególnych armatorów oraz Portu Gdynia (2017)

Do wyjątków należą w Gdyni wizyty takich olbrzymów, jak Norwegian Gateway, o długości 324 m, szerokości 39 m, z 14 pokładami pasażerskimi, mogących przewieźć 4028 pasażerów, którzy mogą korzystać z 21 barów i restauracji, a obsługą statku i pasażerów zajmuje się 1640 osób załogi. Większość wycieczkowców, poza włoskimi, pływa pod tanią banderą (por. tab. 1).

Turystyka morska w Gdyni ma oczywiście charakter sezonowy, trwa pięć miesięcy, od maja do września (por. tab. 2), chociaż zgodnie z informacjami o zapowiadanych wizytach ostatni cruiser w 2016 roku przybył do Gdyni w październiku. Również w październiku 2015 roku Gdynię odwiedziły dwa statki, a w 2013 roku jeden. W analizowanym okresie 10 lat tylko raz – w 2010 roku – wycieczkowiec przybił do nabrzeża gdyńskiego w kwietniu. W 2017 roku w Gdyni powinno gościć siedem jednostek (16%), w czerwcu i w lipcu ma być 11 cruiserów (23%), w sierpniu 14 (33%) a we wrześniu do portu gdyńskiego mają zawitać dwa wycieczkowce (5%).

Tab. 2. Miesięczny rozkład (maj-wrzesień) wizyt zapowiedzianych w Gdyni wycieczkowców w latach 2008-2017 (w %)

Rok	Liczba statków	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień
2017	43	16	23	23	33	5
2016	54	17	20	30	22	11
2015	43	21	21	26	23	9
2014	50	20	30	18	26	6
2013	56	12	20	29	25	14
2012	72	11	20	29	29	11
2011	55	9	33	26	33	9
2010	85	21	24	26	21	8
2009	97	19	22	23	24	12
2008	87	17	21	29	19	14
Średnia na miesiąc		16,3	23,4	25,9	25,5	9,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji Zarządu Morskiego Portu Gdynia (2017) za odpowiednie lata

Jak pokazuje tab. 2, pomimo zdarzających się nawet powyżej 10% miesięcznych różnic w udziale procentowym wejść wycieczkowców do gdyńskiego portu (np. czerwiec-lipiec 2014 roku, czerwiec-lipiec 2016 roku czy lipiec-sierpień 2008 roku), średni miesięczny udział wizyt cruiserów w porcie gdyńskim w czerwcu, lipcu i sierpniu kształtował się w latach 2008-2017 na podobnym poziomie, bez wyraźnej dominacji. Początek sezonu, w maju, cechuje mniejszy udział wizyt, wynoszący w badanym okresie 16%, a najmniej odwiedzin statków wycieczkowych przypada na ostatni miesiąc sezonu. We wrześniu Gdynię odwiedza ok. 10% statków.

W porównaniu do miesięcznego rozkładu wizyt wycieczkowców w Gdyni udział wizyt w poszczególnych dniach tygodnia cechuje większe zróżnicowanie. W 2016 roku w rozkładzie wizyt według dni tygodnia najwięcej wycieczkowców, bo aż 14, przybiło do nabrzeża gdyńskiego w niedzielę (25%), w piątki dziewięć (16%), we wtorki i w czwartki po osiem (15%), w środy i poniedziałki po sześć (11%) i w soboty tylko cztery (7%). W 2016 roku pierwszy z zapowiedzianych wycieczkowców zawitał do portu 8 maja, a ostatni odpłynął z Gdyni 10 października.

Analizując zmiany liczby turystów na statkach wycieczkowych, można zdecydowanie wskazać na dwie prawidłowości. Przy generalnym wzroście liczby turystów w badanym okresie występują duże roczne różnice w ich liczbie (por. tab. 3).

Tab. 3. Pasażerowie cruiserów w porcie gdyńskim w latach 1996-2016

Rok	Liczba zawinięć cruiserów	Liczba pasażerów	Zmiana liczby (rok do roku, w %)		Średnia liczba pasażerów na jeden statek
			cruiserów	pasażerów	
1996	35	13 717	X	X	392
1997	50	27 151	142,9	197,9	543
1998	63	42 342	126,0	156,0	672
1999	62	46 941	98,4	110,9	757
2000	68	55 355	109,7	117,9	814
2001	73	56 422	107,4	101,9	773

2002	53	26 664	72,6	47,3	503
2003	95	58 411	179,2	219,1	615
2004	82	72 977	86,3	124,9	890
2005	94	88 723	114,6	121,6	944
2006	89	94 135	94,7	106,1	1 058
2007	87	89 088	97,8	94,6	1 024
2008	89	123 521	102,3	138,7	1 388
2009	96	134 884	107,9	109,2	1 405
2010	85	125 938	88,5	93,4	1 482
2011	56	82 277	65,9	65,3	1 469
2012	69	111 960	123,2	136,1	1 623
2013	57	82 105	82,6	73,3	1 440
2014	52	93 748	91,2	114,2	1 803
2015	45	74 674	86,5	79,7	1 659
2016	50	92 367	111,1	123,7	1 847

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Zarządu Morskiego Portu Gdynia (2018)

Do czynników mających wpływ na ruch turystyczny należy stan gospodarki, jednak jak pokazują poniższe dane, w okresie kryzysu gospodarczego w Europie w latach 2008–2011 Gdynię odwiedziła największa liczba pasażerów. Paradoksalnie można to tłumaczyć niższą ceną rejsów na Bałtyku w porównaniu do cen rejsów na Morzu Śródziemnym (ceny katalogowe w 2016 roku), co mogło wpływać na częstszy wybór bałtyckich rejsów.

Liczba turystów w badanym okresie sięga od 26 tys. (2002 rok) do 135 tys. (2009 rok). Po początkowym okresie stabilnego wzrostu w latach 1997–2001 w 2002 roku kryzys ekonomiczny spowodował spadek liczby turystów przy stosunkowo wysokiej liczbie wycieczkowców. Porównanie średniej liczby pasażerów na jednostkę prowadzi do wniosku, że w latach 1997 i 2002 Gdynię odwiedzały w większości mniejsze jednostki, z pół tysiącem pasażerów każda. Możliwe jest także niższe, ze względu na kryzys gospodarczy, wykorzystanie statków, z pokładu których Gdynię zwiedzało mniej gości. W kolejnych latach w okresie 2003–2010 miał miejsce stały wzrost liczby turystów, za wyjątkiem 2007 roku, w którym zanotowano niewielki spadek ich liczby, od 58 tys. (2003 rok) do prawie 135 tys. (2009 rok). Następnie, po dwóch latach spadku (lata 2010–2011), od 2012 roku następuje okres na przemian wzrostu i spadku liczby turystów na wycieczkowcach odwiedzających Gdynię. Warta podkreślenia jest tendencja do wzrostu liczby turystów na statkach. I tak o ile w latach 1997–2003 na jeden statek przypadało od 500 do 800 turystów, o tyle już w latach 2004–2007 ich liczba wzrosła o 900–100 osób na statek. Tendencja wzrostu średniej liczby turystów na jednym statku ma stały charakter, do Gdyni zawijają coraz większe jednostki, w latach 2008–2016 średnia liczba turystów na każdej z nich wzrosła z 1388 osób (2008 rok) do 1847 osób (2016 rok). Wielkość jednostek ma istotne znaczenie dla liczby turystów, wystarczy porównać dane za 1997 i 2016 rok, w których Gdynię odwiedziło po 50 wycieczkowców. W 2016 roku ta sama liczba cruiserów przywiozła do Gdyni prawie 3,5 razy większą liczbę turystów niż w 1997 roku.

PODSUMOWANIE

Turystyka morska w Gdyni, pomimo walorów samego miasta czy jego sąsiedztwa (Gdańsk, Sopot, Malbork), nie wykorzystuje w pełni swojego potencjału. Na spadek liczby odwiedzających gdyński port wycieczkowców od 2009 roku składa się kilka czynników. Do niezależnych od miasta i portu należy peryferyjne i niekorzystne z punktu widzenia kosztów podróży, oddalone od głównych tras wycieczkowców, biegnących przez Środkowy Bałtyk, położenie portu na południowym wybrzeżu akwenu. Krótki, trwający pięć miesięcy w roku sezon bałtyckiej turystyki morskiej, przy kilkugodzinnym pobycie turystów, którzy już na pokładzie rezerwują wycieczki poza Gdynię, nie skłania ani władz miasta, ani portu do inwestowania w infrastrukturę na potrzeby morskiej turystyki wycieczkowej. Wprawdzie statystyczny turysta schodzący ze statku wydaje podczas kilku godzin prawie 1 tys. zł, jednak głównie poza miastem i portem. Przy znacznym spadku liczby przybywających do Gdyni wycieczkowców na stosunkowo wysokim poziomie utrzymuje się liczba turystów, co wynika przede wszystkim z budowy i oddawania do eksploatacji coraz większych cruiserów, na których mogą podróżować nawet 4 tys. osób. Istnieje uzasadniona obawa, że bez znaczących inwestycji miasta i portu liczba turystów korzystających z morskich wycieczkowców w Gdyni ustabilizuje się na obecnym poziomie ok. 90–100 tys. osób rocznie.

Możliwe, że tę prognozę mogłaby zmienić, przyczyniając się do zwiększenia liczby wizyt statków i pozostających w Gdyni turystów, aktywna kampania marketingowa, podkreślająca walory turystyczne Gdyni, do których bez wątpienia należą architektura modernistyczna, „Akwarium Gdyńskie” oraz liczne eventy artystyczne i kulturowe realizowane w sezonie letnim. Wzrost liczby przybijających do nabrzeży portowych w Gdyni statków pasażerskich może przynieść także realizacja inwestycji infrastrukturalnych na potrzeby turystyki wycieczkowej w porcie i jego sąsiedztwie, a wśród nich na pierwsze miejsce wysuwa się rozbudowa i modernizacja terminalu pasażerskiego lub planowana na 2018 rok budowa nowego terminalu.

Literatura

References

- Atasoy, E., Saporov, K.T., İlieş, A., Wendt, J.A. (2017). Problems of tourism development in Gdynia. *Journal of Kesit Academy*, 3(7), 1–14.
- Gaworecki, W. (2007). *Turystyka*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- GUS (2017, 28 sierpnia). Główny Urząd Statystyczny. Pozyskano z <http://stat.gov.pl/>
- İlieş, A., Wendt, J.A. (2015). *Geografia turystyczna. Podstawy teorii i zagadnienia aplikacyjne*. Gdańsk: Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu.
- Miotke-Dzięgiel, J. (2002). *Turystyka morska*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Ostrowski, M. (2016, 7 czerwca) (2017, 28 sierpnia). Turystyka morska – Ciemne chmury nad sezonową branżą. *Morza i oceany*. Pozyskano z <http://morzaiociany.pl/inne/archiwum/3230-turystyka-morska---ciemne-chmury-nad-sezonowa-branzą.html>
- Port Gdańsk rozpoczął sezon wycieczkowców (2016, 19 maja) (2017, 28 sierpnia). *Gospodarka morska.pl*. Pozyskano z <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/port-gdansk-rozpoczal-sezon-wycieczkowcow.html>
- Port Gdynia (2017, 28 sierpnia). Pozyskano z <http://www.port.gdynia.pl/pl/wydarzenia/wycieczkowce/746-wycieczkowce-2017>
- Tarkowski, M., Palmowski, T., Kopeć, K., Wendt, J.A. (2016). *Gdynia w Unii Europejskiej. Konkurencyjność gospodarki*. Gdańsk–Pelplin: Wydawnictwo Bernardinum.

- UNWTO (2017, 28 sierpnia). *Annual Report 2016*. World Tourism Organization. Madrid. Pozyskano z <http://media.unwto.org/publication/unwto-annual-report-2016>
- Urząd Miasta Gdyni (2017, 28 sierpnia). Pozyskano z <http://gdynia.pl/bip>
- Wendt, J.A. (2014). Zamki krzyżackie czynnikiem rozwoju nowych form turystyki. W: J. Hochleitner (red.). *Bursztyn i żuławskie konteksty kulturowe*. Malbork: Wydawnictwo Zamkowe w Malborku, 129–136.
- Wendt, J.A. (2016). Zmiany w turystycznym transporcie lotniczym Egiptu w latach 2005–2014. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 4(30), 92–101.
- Wendt, J.A., Wiskulski, T. (2017). Problems of Development of Tourism and Yachting on the Coast of Gdansk Pomerania (Poland). *Études caribéennes*, 36, 1–10.
- Z wycieczkowca w miasto (2016). *Gazeta Wyborcza*, 24 września. Pozyskano z <https://www.pressreader.com/poland/gazeta-wyborcza/20160924/281526520534694>
- Zaleski, J. (1980). Problemy rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w świetle współczesnych tendencji badawczych. W: *Turystyka i rekreacja nadmorska – problemy teorii i praktyki*. Gdańsk: Wyższa Szkoła Wychowania Fizycznego im Jędrzeja Śniadeckiego, 29–41.
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (2017, 28 sierpnia). Pozyskano z <https://www.port.gdynia.pl/pl/zarząd-portu/zarząd>

Jan A. Wendt, prof. Uniwersytetu Gdańskiego, Wydziału Oceanografii i Geografii, Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego. Ponadto jest profesorem i wykładowcą na Wydziale Turystyki i Rekreacji Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. W swoich badaniach zajmuje się geograficznymi uwarunkowaniami i zagrożeniami rozwoju turystyki, teorią i metodami badań oraz planowaniem turystycznym. Prowadził badania w zakresie turystyki transgranicznej, polskiego ruchu turystycznego, turystyki kulturowej i historycznej, dark tourism i turystyki morskiej.

Jan A. Wendt, professor at the University of Gdansk, Faculty of Oceanography and Geography, Department of Regional Development Geography. He is also a professor at the Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation. His research deals with the geographical conditions and threats of tourism development, theory and research methods, and tourism planning. His research work included cross-border tourism, Polish tourism movement, culture and historical tourism, dark tourism, and maritime tourism.

Adres/address:

Uniwersytet Gdański
Wydział Oceanografii i Geografii
Instytut Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk, Polska
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl

Tomasz Wiskulski, dr, adiunkt Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Wydziału Turystyki i Rekreacji, Katedry Zarządzania Turystyką i Rekreacją. Absolwent studiów na Wydziale Oceanografii i Geografii na kierunku geografia oraz na Wydziale Ekonomicznym na kierunku ekonomia Uniwersytetu Gdańskiego. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się wokół rozwoju regionalnego, turystyki oraz transportu drogowego.

Tomasz Wiskulski, Ph.D., Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation, the Unit of the Basics of Recreation and Leisure Management. He has graduated from Geography at the Faculty of Oceanography and Geography and from Economy at the Faculty of Economics at Gdansk University. His research focuses on regional development, tourism, and road transport.

Adres/address:

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku
Wydział Turystyki i Rekreacji
Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją
ul. K. Górskiego 1, 80-336 Gdańsk, Polska
e-mail: tomasz.wiskulski@awf.gda.pl