

## Seminarium nt. Cruise Industry

MAREK GRZYBOWSKI

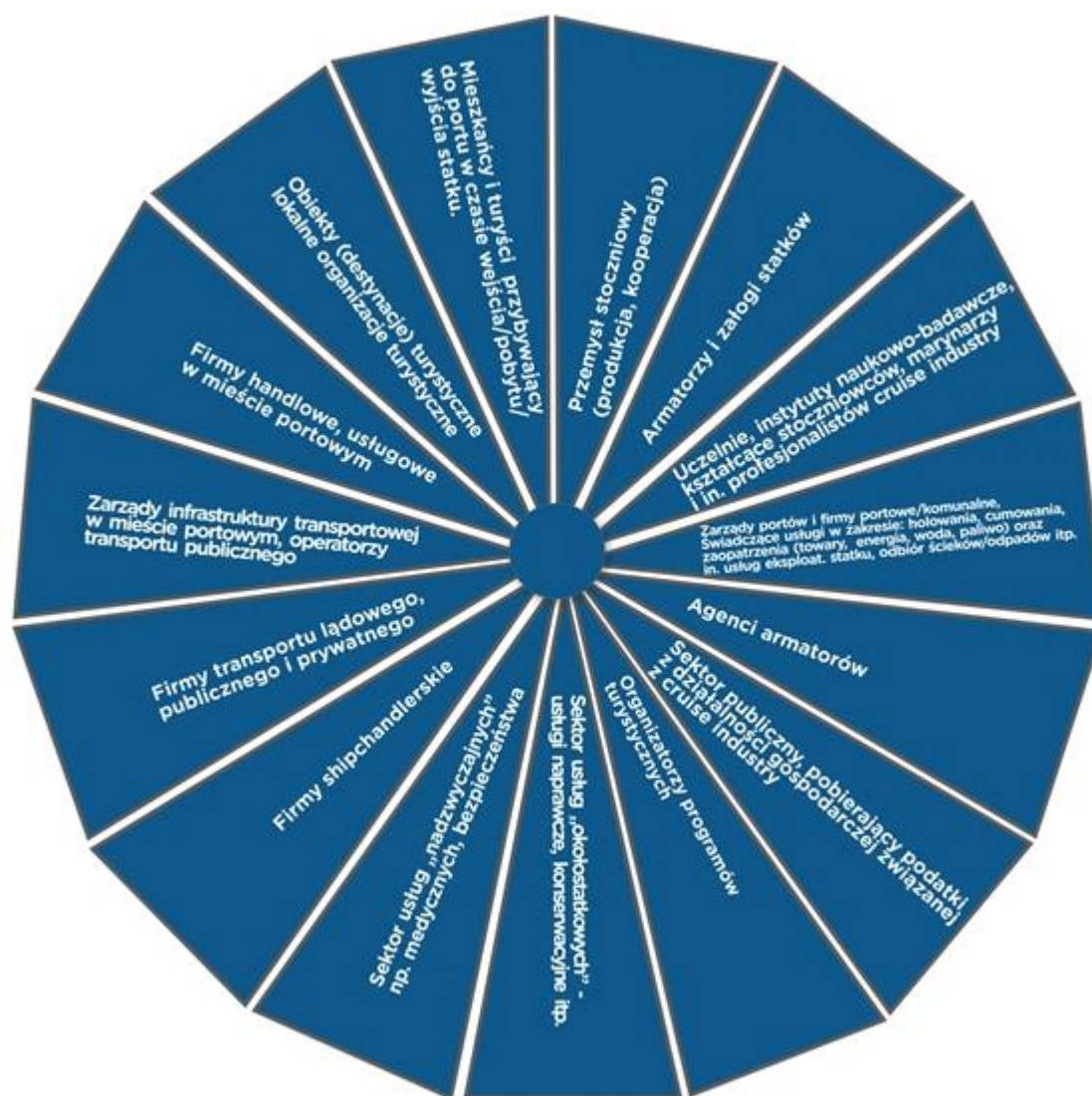
**23 czerwca 2017 odbyło się seminarium nt. Cruise Industry w Polsce w ramach projektu TENTacle w celu realizacji zadania; „Mapa drogowa dla węzła miejskiego Gdańsk-Gdynia w zakresie zarządzania rozwojem transportu wodnego: żeglugi wycieczkowej i pasażerskiej”**

Spotkanie otworzył Ryszard Toczek (kierownik projektu, Urząd Miasta Gdyni), omawiając istotę zadań dotyczących „*cruise industry*” w projekcie TENTacle i miejsce tego obszaru aktywności gospodarczej w dokumentach strategicznych dla obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, który poinformował, że brak zintegrowanych rozwiązań i działań strategicznych pozycjonujących Trójmiasto na ciągle rozwijającym się rynku turystyki morskiej.



**Bałtyk atrakcyjny.** Z danych Cruise Baltic wynika, że rynek bałtycki obsługiwany jest przez 37 armatorów, którzy skierowali tu na sezon letni około 80 statków. Touroperatorzy wybrali około 30 portów bałtyckich do których zawinę statki z turystami, a wśród nich są Gdynia, Gdańsk i Szczecin. Szacuje się, że porty na Bałtyku w 2017 r. odwiedzi około 4,9 mln pasażerów, podczas gdy w 2016 r. było ich 4,3 mln. W

latach 2000-2016 rynek rósł średnio 9,9% rocznie zaczynając od 1,1 mln pasażerów. To wynik bardzo zadawalający biorąc pod uwagę krótki sezon oraz nienajlepsze warunki pogodowa dla pasażerów lubiących spędzać podróż na pokładzie otwartym.



**Biznes i wycieczkowce.** Dyskusję wywołała prezentacja wyników sondażu diagnostycznego dotyczącego potencjalnych interesariuszy „cruise industry” w portach Trójmiasta, które zaprezentowała Magdalena Cieślakowska, Urząd Miasta Gdyni. Przedstawiciele zarządów portów w Gdańsku i Gdyni oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni stwierdzili, że ta forma umożliwia właściwą identyfikację kosztów i

korzyści wynikających z rozwoju w portach polskich usług dla turystów przybywających statkami pasażerskimi. Statki przybywające z tymi turystami do portów ponoszą określone koszty, a ich głównym beneficjentem są firmy agencyjne i zarządy portów.



Większe dochody mają te porty, w których dodatkowo realizowane są funkcje hubu oraz odbywa się zaopatrzenie statków w artykuły niezbędne do funkcjonowania jednostki w rejsie. Marek Grzybowski, prezes zarządu Polskiego Klastra Morskiego sugerował, by zastosować metodykę badań pozwalającą na konkretne wyliczenie kosztów i przychodów wynikających z obsługi statków pasażerskich w porcie oraz pobytu pasażerów w mieście w czasie postoju statku. Tym bardziej, że przychody z obsługi statków oraz turystów są policzalne. Pasażerowie i załogi statków, które odwiedziły porty Bałtyku w 2013 r. wydali na konsumpcję i usługi ponad 346 mln euro – obliczył Peter Wild z BREA and G. P. Wild (International) Ltd.



**Gdynia i Gdańsk w środku stawki.** Pozycję portów w Gdańsku i Gdyni na rynku bałtyckim „cruise industry” przedstawił Jerzy Sontowski (Urząd Miasta Gdyni). Z ostatniej analizy wynika, że oba porty zajmują pozycję w środku stawki. Wyższe miejsca zajmują takie porty Kopenhaga (306 wejść statków w 2016 r.), St. Petersburg (272). Co ciekawe nasze porty „przewyższają” ilością wejść porty Bałtyku Wschodniego - Tallin, Helsinki i Sztokholm, które nie mają aż tak liczących się atrakcji turystycznych jak Trójmiasto i pobliskie Kaszuby. - Wynika to z korzystnego położenia tych portów na trasie między Kopenhagą i St. Petersburgiem - wyjaśnia Michał Stupak z Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, który przedstawił również założenia budowy Portu Centralnego w Gdańsku, gdzie projektowany jest także Terminal Pasażerski. Usytuowanie terminala w porcie zewnętrznym ułatwi wejścia dużych jednostek. Położenie portu pasażerskiego z dala od miasta i wśród terminali przeładunkowych może być dla większości pasażerów mało atrakcyjne.



**Molo na Skwerze Kościuszki.** W Gdyni również są projekty ułatwienia dostępu do portu od strony morza i ułatwienia obsługi statków wycieczkowych. Choć już dzisiaj największe wycieczkowce wchodzące na Bałtyk mogą cumować w Gdyni, lepszej dostępności od stron wody służyć ma przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni oraz budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną. Dyskusję wzbudziła wizualizacja pomysłu kpt. Andrzeja Królikowskiego, którą wykonała pracownia AQUAPROJEKT na bazie dokumentacji projektowej Wuprohydu. Jest to pomysł budowy pirsu cumowniczego na końcu Skweru Kościuszki za Oceanarium. Nabrzeże o długości 300 m i szerokości 40 m powinno zapewnić obsługę wycieczkowców zawijających praktycznie do centrum Gdyni. Przedstawiciel Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni zgłaszał zastrzeżenia co do przepustowości komunikacyjnej. Jednak padały również głosy, by zastanowić się jak

pomysł zrealizować, a nie szukać ograniczeń i barier w jego realizacji. Spotkanie zakończono wyjazdem studyjnym na Nabrzeże Francuskie w porcie gdyńskim, gdzie przybił właśnie jeden z największych statków wycieczkowych świata – „Norwegian Getaway”. [Seminarium nt. Cruise Industry – w ramach projektu TENTacle](#)



FOT.MAREK GRZYBOWSKI