

Pod koniec lat osiemdziesiątych liczba osób biorących udział w żeglarskich rejsach morskich ustabilizowała się u nas na poziomie około 7,2 tysiąca rocznie. Oznacza to, że jachting morski w Polsce trudno uznać za liczący się fakt społeczny.

W roku 1989 zarejestrowano w kraju 395 jachtów morskich (własność prywatną stanowiło 17 proc.), z których tylko około 200 było dopuszczonych do żeglugi pełnomorskiej bez ograniczeń pory doby i siły wiatru. Tych 200 jachtów to tyle, ile pływa w jednym średniej wielkości klubie zachodnioeuropejskim.

W 1994 roku liczba jachtów morskich figurujących w Polskim Rejestrze Statków zmniejszyła się do 267, oprócz tego zarejestrowano 369 jachtów przystosowanych do żeglugi przybrzeżnej (w granicach 20 mil morskich). Stan polskiej flotyli jachtingu morskiego nie przekracza więc 700 jednostek, gdy np. w Szwecji jest ich 800 tysięcy!

Polskie żeglarstwo znacznie też odbiega od modelu zachodniego. Pod koniec lat osiemdziesiątych armatorzy prywatni byli właścicielami zaledwie kilkunastu procent jachtów morskich. Większość jednostek należała do klubów i przeznaczona była dla szerszego grona użytkowników, którzy sami nie mieli wpływu na ich stan techniczny. Przewodzącymi w kraju ośrodkami jachtingu były kluby stoczniowe grupujące znanych żeglarzy i dysponujące najlepszym zapleczem technicznym, bo patronackimi zakładami okrętowymi. Do największych należały Yacht Klub Stoczni Gdańskiej, Yacht Klub Przemysłu Okrętowego w Gdańsku i Yacht Klub Stoczni Północnej. W styczniu 1990 roku żeglarstwo morskie znalazło się w nowej, trudniejszej sytuacji, którą spowodowała decyzja rządu o wstrzymaniu finansowania działalności



Jachting bez przyszłości?

organizacji społecznych. Najbardziej dotknęło to kluby, korzystające dotąd wyłącznie z dotacji budżetowych państwa.

Obecnie wielu z tych klubów grozi likwidacja. Na przetrwanie, przynajmniej przez jakiś czas, mogą liczyć stowarzyszenia sportowe i turystyczne utrzymywane nadal przez prosperujące przedsiębiorstwa państwowe. Szanse są też przed tymi klubami, w których podjęto działania mające na celu samodzielne wypracowanie środków finansowych i obniżenie kosztów utrzymania (np. poprzez zwiększenie opłat za postój na terenie klubu jachtów i łodzi motorowych, czarterowanie jachtów, wydawanie przewodników żeglarskich). Na wsparcie finansowe z zewnątrz trudno liczyć.

Udział polskich stoczni w budowie jachtów morskich jest obecnie minimalny. Poważną część tych jednostek to prototypy zbudowane osobiście przez właścicieli. Wzrost kosztów produkcji w ostatnim okresie znacznie jednak wydłużył cykl

budowy tych jednostek. Wielu właścicieli wstrzymało więc lub nawet zaniechało planowanych przedsięwzięć. Wysokie ceny jachtów i łodzi używanych zawiązują dodatkowo cło, akcyza i inne opłaty.

Jachting morski nie znajduje też wsparcia w odpowiednio rozwiniętym zapleczu eksploatacyjno-technicznym. Na liczącym ponad 500 km wybrzeżu całkowicie brak typowych marin i przystani jachtowych, a tylko kilka portów (Gdynia, Kołobrzeg, Trzebież) spełnia, choć nie na wysokim poziomie, wymagania żeglarstwa europejskiego.

Swobodny rozwój żeglarstwa morskiego hamują też obowiązujące przepisy prawne. Pływanie po słonej wodzie pod polską banderą odbywa się na zasadach ujednoczonych - wszystkie jed-

nostki podlegają tej samej podstawowej normie prawnej, ustawie Kodeks Morski. Tym samym mały jacht zbudowany za własne pieniądze, służący wyłącznie rekreacji i statek o wyporności 100 000 DWT pływający w celach komercyjnych muszą pokonać niemal taką samą urzędową drogę ze stoczni na morze. Obowiązujące przepisy trzeba by więc znowelizować dla dobra swobodnej amatorskiej żeglugi. Ujmowana jest ona w niektórych państwach w ryzyko patentów, ale mających charakter wewnętrzny i dobrowolny, nie zaś nakazu państwowego. Poddany anachronicznym przepisom jachting morski, nie mający żadnych dotacji i udogodnień będzie, niestety, w Polsce zamierać.

Fot. Maciej Kostun

Małgorzata Pacuk