

OD SZTYNORTU DO ZDOR



Fot. Archiwum TIGA Yacht S.A.

Baza w Sztyncie

Z Grzegorzem Gałkiem, członkiem Zarządu TIGA Yacht S.A., firmy, która jest głównym operatorem flotyli czarterowej na Mazurach, rozmawia Marek Słodownik

PORT JACHTOWY W ZDORACH

PORT JACHTOWY Z OGRZEWANĄ WYPOCZYNIKOWĄ I ZESPÓŁEM BASENÓW W ZDORACH, K. PISA

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: ANTOŃSKA PRACOWNIA ARCHITEKTURY APA CAD SP. Z O.O.

04-820 WARSZAWA, UL. KINOWA 19 TEL/FAX 810-85-93

ARTYŃCY: KRZYSZTOF POPIERSKI, BOGDZIA PIŃKOWSKA-CARCZMARCZYK

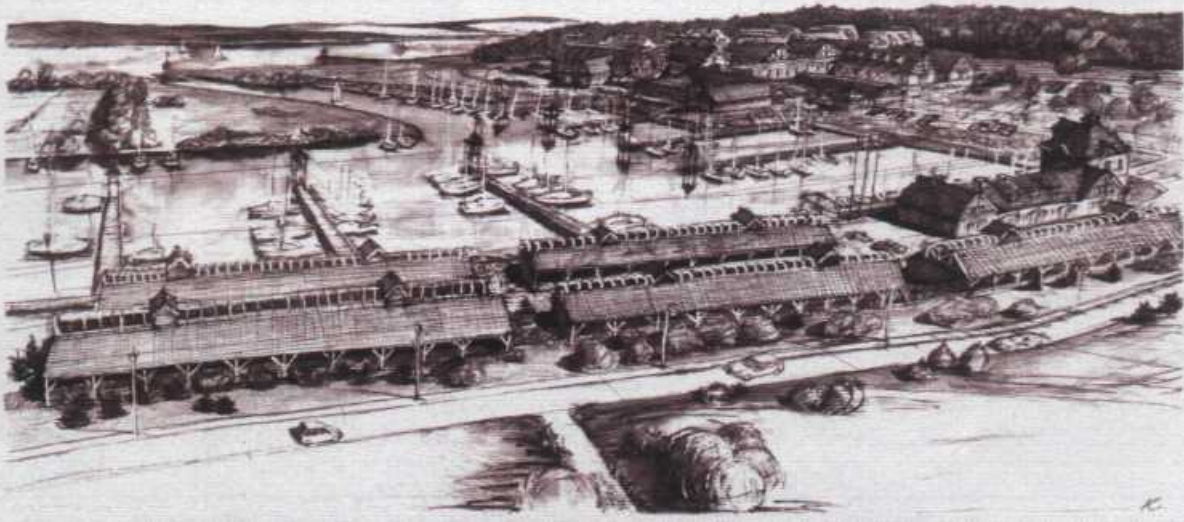
INWESTOR: TIG AGENCJA S.A., AL. JANA PAWŁA 11 11, WARSZAWA

KURATORA : 110 006 M.Ł., POW. WYTYCZKA: 28 300 M2

STADIUM PROGRAMOWO PRZESTRZENNE, SIERPIEŃ 1997

PROJEKT BUDOWLANY WYKONAWCZY PAŹDZIERNIK 1999

LOKALICZNIKI DLA JACHTÓW: 500



Projekt bazy TIGA Yacht w Zdrach

- Jak widzi Pan przyszłość turystyki na Mazurach?

- Sądzę, że Mazury mają jeszcze ogromne rezerwy. Obok rozwijania turystyki żeglarskiej w tradycyjnym rozumieniu zapewne będą wykształcać się nowe formy spędzania czasu w tym rejonie. Będą to krótkie pobyty objazdowe. Kilka dni w jednym miejscu, kilka dni w kolejnym. Do tego jednak potrzebna jest rozwinięta baza turystyczna.

- Jaka jest strategia firmy na Mazurach?

- Generalnie chcemy pomóc Mazurom poprzez poszerzenie działalności, „powiększanie” Mazur - jak ujęliście to państwo w waszym piśmie, i oczywiście chcielibyśmy skoncentrować się także na sprawach związanych z promocją całego regionu, a przynajmniej Wielkich Jezior Mazurskich. Myślimy o powołaniu fundacji, być może agencji reklamowej, która zajmowałaby się tymi zagadnieniami, ale do współdziałania chcielibyśmy także namówić przedstawicieli władz samorządowych. Dojrzewa w nas projekt powołania stowarzyszenia promującego ideę

budowy połączenia jezior Tyrkło i Buwełno. Bardzo chętnie włączymy się w sprawę rozwoju regionu, poprzez każdą sensowną inicjatywę spójną z naszym programem i zastanowimy się wspólnie nad techniczną stroną realizacji naszych pomysłów. Muszą to jednak być propozycje dobrze przygotowane. Mazury to nie tylko jeziora; wielu klientów dociera tutaj lądem i nie chcielibyśmy tracić ich z oczu. Dążymy do poprawy infrastruktury na lądzie, przede wszystkim tej usytuowanej bliżej jezior.

- Do kogo adresowana jest Wasza oferta?

- Zakładamy jej pewną elitarność i traktujemy ją jako ofertę z „górnego półki”. Uważamy, że coraz większa grupa klientów ceni sobie wysoki standard nawet za cenę wyższych nieco kosztów. Choć z drugiej strony to przy wielkości naszych jachtów i rozłożeniu tych kosztów na liczbę członków załogi ceny nie są już tak wysokie. Istnieje oczywiście grupa żeglarzy, która chce obniżyć koszty czarteru nawet kosztem standardu jachtu i warunków obsługi, ale nasza oferta jest coraz bardziej popularna.

- Jakie niespodzianki szykuje się na kolejne sezony?

- Chcemy stworzyć system dwóch marin, aby możliwe było przemieszczanie się wahałtowo z północy na południe i odwrotnie. Planujemy wydzielić pewną pulę jachtów obsługujących czartery wahałtowe i nimi obsługiwać rejsy przez całe Mazury. Dla pozostałych jachtów nic się nie zmieni.

- Co uzasadniało wybór bazy w Zdrach?

- Moim zdaniem jest to najlepsza lokalizacja w tym rejonie. Stąd jest dobra droga, jest blisko Warszawy, a to głównie turyści stamtąd wykorzystują Mazury jako miejsce wypoczynku na żaglach, ponadto są one położone w atrakcyjnym miejscu.

- Ale zna Pan zapewne dawne pomysły budowy kompleksu wypoczynkowego na terenie Szerokiego Ostrowa. Jeśli dojdzie do powrotu do tych pomysłów, to takie sąsiedztwo może okazać się dla Waszych gości kłopotliwe, a ponadto stanowić będzie dla Was konkurencję?

- Znam tamten projekt. Myślę, że popełniono wówczas sporo błędów.



Fot. Ludwik Palczynski

W Sztynorcie stacjonuje największa na Mazurach flotyła jachtów czarterowych

Planowanie budowy kompleksu hotelowego w tym rejonie z pewnością spowodowałoby straty w krajobrazie. Budowa wysokich budynków w tym miejscu to z pewnością pomysł bardzo kontrowersyjny. A naszym celem jest dbałość o Mazury i ich substancję. Ponadto jest to teren parku krajobrazowego, który zapewne zostanie przekształcony w przyszłości w park narodowy. Inną przeszkodą są głązy, które nie mogą być usunięte z powodów ekologicznych, o kosztach takiej operacji

nie wspominając. A budowa portu jachtowego w takim terenie to ryzyko uszkodzenia jachtów. Jednym słowem, choć jest to rejon bardzo atrakcyjny turystycznie, to jednak naturalne przeszkody praktycznie eliminują możliwość budowy portu w tej okolicy, a budowa bazy ograniczać by się musiała do budowy hotelu i przystani dla rowerów wodnych. Nasze inwestycje są dobrze przygotowywane także od strony ekonomicznej i lokowanie tam naszej bazy wydaje się z tych powodów niemożliwe.

- Ale słyszał Pan także o planach budowy przystani w Nowych Gutach na Śniardwach?

- Oczywiście, choć moim zdaniem nie jest to najlepsza lokalizacja z powodu głązów i pływaczek. Ale kibicuję panu Eugeniuszowi Faryjowi, którego poczynania uważnie obserwuję i bardzo cenię.

- Obecny projekt zagospodarowania terenu w Zdorach jest już trzecią przymiarką. Z czego to wynika?

- Tak, istotnie. Po raz pierwszy planując tam przystań myśleliśmy



O usytuowaniu nabrzeży wzdłuż istniejącego brzegu. Ten projekt nie spodobał się władzom parku krajobrazowego, którego przedstawiciele przewidywali nieodwracalne zniszczenie brzegu. Zaplanowaliśmy więc prostokątny basen i obniżenie terenu, ale okazało się, że obok występują złoża torfowe i ich istnienie trzeba wziąć pod uwagę. Tak więc przesunęliśmy basen w głąb łądu i to jest właśnie nasz trzeci projekt.

- Na jakim etapie są obecnie prace?

- Mamy gotowy plan zagospodarowania, pracujemy nad ukończeniem planów budowlanych i w marcu ruszymy z budową. Podzielona ona zostanie na etapy. W pierwszym zamierzamy ukończyć port na 250 stanowisk i zaplecze warsztatowe, infrastrukturę, czyli drogę, doprowadzenie energii, natryski i zaplecze gastronomiczne. W ostatniej fazie zamierzamy zbudować hotel dopasowany wielkością do istniejących warunków, myślę, że na około 300 łóżek. Całość ukończymy zapewne w 2004 roku.

- Czy napotykalicie jakieś przeszkody?

- Na razie naszą największą bolączką jest brak ustaleń związanych z odprowadzaniem nieczystości. My zaplanowaliśmy budowę oczyszczalni ścieków dla portu i jednocześnie dla wsi, aby zerwać już z tradycją odprowadzania ścieków bezpośrednio do jeziora. Władze gminy preferują natomiast podłączenie naszego obiektu do istniejącego kolektora. Problemem dla nas jest jednak pewna niekompletność oferty przedstawionej przez gminę, a w tej sytuacji trudno jest precyzyjnie mówić o kosztach. Mam jednak nadzieję, że problem zostanie wkrótce rozwiązany.

- Obok inwestycji w Zdorach zamierzacie także rozwijać Waszą bazę w Sztynorcie. Na czym będzie ów rozwój polegał?

- W Sztynorcie efekty naszych inwestycji będą oczywiście wcześniej widoczne. Zaczynaliśmy tam od dzierżawy pomostu, a teraz mamy największą na Mazurach flotyllę jachtów czarterowych. Nasza firma kojarzona jest z tym przede wszystkim miejscem.

- Co stoi na przeszkodzie w inwestowaniu w Sztynort?

- Przede wszystkim należy, naszym zdaniem, uporządkować sprawy związane z mieszkaniami komunalnymi. Są one bardzo zaniedbane, mają rażąco niski standard, ale może zdarzyć się tak, że ich użytkownicy będą mieli prawo ich pierwokupu od gminy po preferencyjnych cenach. Tu potrzebna jest nasza współpraca z radą Gminy, aby prze-

nieść tych ludzi do innych mieszkań, wykorzystać istniejące zasoby, co otworzyłoby nam drogę do szerokiej inwestycji. W chwili obecnej mamy pewne ograniczenia, a nasze inwestycje mają ograniczony charakter.

- Jakie macie plany związane ze Sztynortem?

- Chcemy powiększyć przystań w kierunku zachodnim o 250 miejsc postojowych. Planujemy wybudowanie zespołu domków całorocznych na wolnym terenie pomiędzy drogą a jeziorem. I wreszcie chcemy przesunąć istniejącą drogę, żeby nie kolidowała z planowanymi inwestycjami. Już w nadchodzącym sezonie wybudujemy nowe zaplecze sanitarne z natryskami i chcemy tak przeprowadzić tę inwestycję, aby była ona pierwszym etapem planowanej zabudowy tego miejsca. Będzie także nowy slip, wyremontujemy istniejące nabrzeże, doprowadzimy tam energię elektryczną, planujemy wybudowanie małego basenu za cyplem.

- Czy zostaną czworaki charakterystyczne dla portu?

- Nie, planujemy ich wyburzenie i postawienie nowych obiektów pełniących podobne funkcje, ale postawionych według nowych koncepcji zagospodarowania tego terenu.

- Czy zainteresowani jesteście odbudową pałacu?

- Tak, ale taka inwestycja pochłonęłaby ogromne nakłady, a ich efekt ekonomiczny byłby niezadowalający. Do takiego przedsięwzięcia musimy znaleźć odpowiednich partnerów gotowych do jego finansowania na zasadach non-profit, w przeciwnym wypadku kłóci się to z rachunkiem ekonomicznym.

- Od czego zaczniecie inwestowanie w Sztynorcie?

- Już w marcu chcemy zacząć budowę oczyszczalni, która obsługiwałaby port, zespół domków, a także kompleks gastronomiczny.

- Jak postrzegani jesteście przez lokalną społeczność?

- Wydaje mi się, że ludzie zdają sobie sprawę z szansy, jaką niosą nasze inwestycje. Sztynort to miejsce o ogromnym bezrobociu i wszystkich wynikających stąd patolo-

giach. A my stwarzamy możliwość przeistoczenia go w tętniący życiem rejon.

- Czy inwestycje Inter Commerce są konkurencyjne wobec Waszych planów?

- Nie, Inter Commerce działa w rejonie Mikołajek, my natomiast realizujemy swoje plany w sposób odmienny. Nie jest to dla nas konkurencja, uważam bowiem, że na Mazurach starczy miejsca jeszcze dla kilku innych inwestorów.

- Kogo zatem uważa Pan za konkurencję dla Waszej firmy?

- Największym zagrożeniem są dla nas mali „czarterodawcy”, którzy omijają prawo nie płacąc podatków i w ten sposób zaniżają sztucznie ceny. Ale oczywiście standard świadczonych przez nich usług jest nieporównywalny z tym, co oferuje Tiga Yacht.

- Jaki jest stopień wykorzystania Waszej flotyli w sezonie?

- Nie chciałbym mówić o konkretnych liczbach, oceniam, że jest zadowalający, a z pewnością będzie wzrastał.

- Bardzo wiele głosów krytycznych wywołuje poziom żeglarskich umiejętności prezentowanych na Mazurach. Wasze jachty są bardzo charakterystyczne i natychmiast rozpoznawalne. Obok reklamy czy promocji rodzi to także negatywne skutki, bo wiele osób utożsamia z Wami „wyczyzny” niektórych żeglarzy. Czy dając jacht swoim klientom nie pozbawiacie się całkowicie wpływu na ich poczynania?

- Nie mamy na to wpływu. Na świecie firma wypożyczająca samochód także nie ma wpływu na prawidłowe parkowanie przez klienta i nie śledzi losów osoby wypożyczającej. Podobnie jest z jachtami. Znamy głosy krytykanckie na temat poziomu umiejętności w ogóle żeglarzy na Mazurach, ale zastanawia mnie, że nic w tej materii się nie zmienia. Niemal w każdym porcie spotkać można osławioną „łozę szyderców”. Innym aspektem tego problemu są ludzie. Bardzo często powracają na Mazury żeglarze, którzy nie mieli kontaktu z żaglami przez kilka czy kilkanaście lat.

Przez ten czas wiele się zmieniło, inne są także jachty. W coraz większej liczbie marin na Mazurach nie jest możliwe manewrowanie bez silników. Nasze jachty są na ogół większych rozmiarów, musimy je więc zatem wyposażać w silniki przyczepne. Po prostu nie da się nimi manewrować na wioślach. Ale na to, co się dzieje w portach, wpływu już nie mamy.

- Mówił Pan o wspieraniu konkretnych inicjatyw związanych z Mazurami, czy TIGA Yacht mogłaby włączyć się w program poprawy oznakowania szlaków na Mazurach?

- Oczywiście, ale potrzebujemy do tego konkretnych planów. Wiem, że istnieją oddolne inicjatywy oznakowania miejsc szczególnie niebezpiecznych, kilka takich pomysłów zrealizowano, ale myślę, że wraz z władzami Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych wypracujemy jakieś rozwiązanie.

- A co sądzicie o planach władz gminy Orzysz polegających na udroźnieniu szlaku Orzyszy łączącej jezioro Orzysz z Tyrkłem?

-Znam te plany, jestem w stałym kontakcie z burmistrzem Orzysza, ale te plany są na razie za mało konkretne. Jest to wstępne założenie nie poparte żadną analizą kosztów. Oczywiście to gmina musi być partnerem w budowie kanału czy udroźnienia istniejącej rzeki. Ale jak wspominałem, każdy pomysł zmierzający do powiększenia Mazur jest nam bliski i badamy go szczegółowo.

- Ale turystyka to nie wszystko. Potrzebna jest infrastruktura, drogi, stacje benzynowe, dobra droga do Warszawy, bo to, co istnieje obecnie, już nie nadąża za rozwojem regionu.

- Tak, ale tu potrzebne są rozwiązania systemowe w skali kraju. To przecież nawet nie samorząd lokalny decyduje o budowie drogi do Warszawy. Tu musi włączyć się państwo. Sam samorząd nie da rady rozwiązać takich problemów.

- Jakie macie Państwo plany na najbliższy sezon?

- Obok rozwijania flotyli naszych jachtów żeglujących po Mazurach, chcielibyśmy poszerzyć naszą ofer-



Fot. Ludwik Pałczyński

tę o czartery na Morzu Śródziemnym. Nasze prace zmierzają do nawiązania współpracy z Sun Sail, jednym z liderów rynku czarterowego w Europie Zachodniej. W zamierzeniu ma to być współpraca polegająca na czarterach indywidualnych, ale nie wykluczamy także tzw. *flotilla charter*, czyli zespołowych czarterów, na które zapotrzebowanie rośnie. Usługi sprzedawane przez Tigę Yacht na Morzu Śródziemnym wymagają dobrego przygotowania i jeszcze lepszej obsługi technicznej.

- Czy rozwiązaliście już Państwo kwestię transportu do Grecji?



Do odbudowy pałacu w Sztynorcie trzeba znaleźć partnerów gotowych zainwestować na zasadach non-profit

- Nad tym pracujemy, myślę, że będzie możliwe zapewnienie naszym klientom wysokiego standardu dzięki porozumieniu z jednym z największych w Polsce biur turystycznych i wykorzystywaniu lotów czarterowych przez nie organizowanych.

- **Kiedy Wasza oferta zostanie przedstawiona oficjalnie?**

- Myślę, że jeszcze przed Świętami Bożego Narodzenia.

- **Będziemy z uwagą śledzić kolejne etapy nowych inwestycji.**

Dziękuję za rozmowę

- Dziękuję

