

# MORSKIE REJSY WYCIECZKOWE NA ARKTYKĘ I ANTARKTYDĘ – TRENDY, ROZWÓJ, PERSPEKTYWY

JOANNA KIZIELEWICZ

Akademia Morska w Gdyni  
e-mail: j.kizielewicz@wpit.am.gdynia.pl

## SŁOWA KLUCZOWE

rejsy polarne, turystyka statkami wycieczkowymi

## STRESZCZENIE

Cruise Line International Association (CLIA) donosi, że w ostatniej dekadzie zarejestrowano średnioroczny wzrost liczby podróżnych uczestniczących w morskich rejsach wycieczkowych na poziomie 7,2% (BREA, 2014, s. 7). W 2014 r. ponad 21,3 mln podróżnych uczestniczyło w rejsach morskich, co sprawia, że ten segment rynku turystycznego można zaliczyć do turystyki masowej. Dzieje się tak za sprawą silnej konkurencji pomiędzy armatorami statków wycieczkowych, którzy wprowadzają na rynek coraz większe i lepiej wyposażone statki wycieczkowe. Ma to wpływ na redukcję kosztów jednostkowych przypadających na pasażera, a co za tym idzie – obniżanie cen biletów na rejsy, umożliwiając tym samym udział w podróżach morskich większej rzeszy turystów tzw. ekonomicznych. Zdecydowana większość rejsów morskich ma na celu zwiedzanie popularnych destynacji turystycznych. Niemniej obok głównego nurtu armatorzy statków wycieczkowych proponują również alternatywne podróże morskie dla osób o szczególnych zainteresowaniach, czyli np. rejsy, których celem jest podziwianie dziewiczych obszarów ziemi, glacialnych krajobrazów, lodowców, fiordów, gór lodowych czy polarnej fauny i flory. Celem artykułu jest identyfikacja kierunków rozwoju rynku cruisingu w regionach polarnych. W pracy wykorzystano głównie literaturę anglojęzyczną z tego względu, że na rynku polskim zagadnienie to nie doczekało się dotychczas zbiorczego opracowania. W badaniach zastosowano metodę eksploracyjną, metodę dedukcji oraz *desk research*. Przeprowadzono analizę materiałów ze źródeł wtórnych, w tym raportów światowych organizacji badających rynek cruisingu, artykułów naukowych z czasopism branżowych oraz innych źródeł.

## Wprowadzenie

W ostatnich latach zaobserwowano zjawisko wzrostu zainteresowania wśród turystów udziałem w rejsach polarnych, które do niedawna były zaliczane do segmentu niszowego. Rocznie ponad 1,2 mln turystów bierze udział w morskich rejsach w regionach polarnych (Snyder, 2007, s. 51–70). W efekcie powstały organizacje i stowarzyszenia działające na rzecz ochrony środowiska

w obszarach polarnych i ograniczania penetracji turystycznej. Turystyka w regionach polarnych wykazuje dynamiczny rozwój pod względem rejestrowanego wzrostu liczby przewożonych pasażerów, ale także jest przedmiotem licznych badań i analiz oraz budzi coraz większe zainteresowanie polityków (Maher, 2010, s. 119–134).

Na świecie wyróżnia się dwa główne regiony związane z turystyką polarną, tj. region Arktyki oraz region Antarktydy. W regionie Arktyki wyprawy morskie organizowane są na trasach z Svalbard, Islandii i Grenlandii na Wschodnie Wybrzeże Kanady, ale również do Ziemi Baffina, Nunatsiavut i na Wysokie Wyspy Arktyczne. W ofercie armatorów linii wycieczkowych są również rejsy na Biegun Północny, do Murmańska, nad Morze Białe, Wyspę Wrangla czy na Kameczatkę. Rejsy w tym regionie rozpoczynają się zwykle na Alasce, w Kanadzie, Norwegii, Szwecji i Finlandii oraz Rosji (Maher, 2010, s. 32). Tymczasem jeśli chodzi o Antarktydę, rejsy rozpoczynają się najczęściej w Ushuata na wybrzeżu Kanału Beagle w Południowej Argentynie na wyspy zachodniego wybrzeża Półwyspu Antarktycznego. Większość rejsów odbywa się na małych jednostkach zabierających na pokład od kilku do maksymalnie 150 osób (Bauer, Dowling, 2006, s. 197–198). Niestety, sezon na morskie wycieczki w tym regionie jest krótki i trwa tylko 5 miesięcy z powodu panującego od kwietnia do września zlodzenia przy wybrzeżach utrudniającego żeglugę morską (Kizielewicz, Urbanyi-Popiołek, 2015, s. 73).

*Cruising* w regionach polarnych jest przedmiotem zainteresowania wielu badaczy. Lemelin i Johnston (2008, s. 32–33) oraz Stewart, Draper i Johnston (2005, s. 383–394), a także C.S. Jones (1999, s. 28–31) zajmowali się badaniami zjawisk związanych z rozwojem turystyki w regionach polarnych. Z kolei Klein (2010, s. 57–74) analizował wpływ rynku *cruisingu* na społeczności lokalne w regionach polarnych, a Maher (2007, s. 1–5) poruszał zagadnienia odnoszące się do relacji pomiędzy turystami, społecznością lokalną i środowiskiem w regionach polarnych. Inni podejmowali się również oceny wpływu rozwoju rynku *cruisingu* w regionach polarnych na zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Ciekawe prace w tym zakresie opracowali Dawson, Stewart, Maher i Slocombe (2009, s. 414–439) oraz Klein (2010b, s. 113–130). O zrównoważonym rozwoju pisali także Stewart i Draper (2006, s. 77–88).

Celem artykułu jest identyfikacja kierunków rozwoju rynku *cruisingu* w regionach polarnych. Dodatkowo określono następujące problemy badawcze:

1. Jakie zagrożenia dla obszarów polarnych niesie ze sobą rozwój rynku *cruisingu*?
2. Jaką rolę odgrywają organizacje proekologiczne w rozwoju rynku *cruisingu* w regionach polarnych?
3. Jakie są perspektywy rozwoju rynku *cruisingu*?

## Zagrożenia dla środowiska wynikające z rozwoju rynku *cruisingu*

Statki wycieczkowe wytwarzają znaczne ilości odpadów, które zanieczyszczają morza i oceany oraz powietrze atmosferyczne. Są to szkodliwe substancje pochodzące z emisji spalin z silników napędzających statki oraz śmieci i ścieki zawierające chorobotwórcze bakterie i wirusy itp. (Rogers, McLain, Zulo, 1998, s. 405–410). Pasażerowie statków wycieczkowych produkują

niebezpieczne odpady stałe, w tym ogromne ilości śmieci z plastiku, papieru, szkła, a także odpady żywnościowe i inne (Baker, Stockton, 2013, s. 83). Organizacja pod nazwą Oceana International U.S. podaje, że średni statek wycieczkowy zabierający na pokład 3 tys. pasażerów i załogę codziennie (Oceana International U.S., 2009, s. 3–4) zużywa 33 cysterny wody balastowej, 958 290 litrów wody do obsługi pralni, pryszniczy, umywalk, zmywarek itd. oraz produkuje 112 740 litrów ścieków, 7 ton śmieci i stałych odpadów, a także emituje 26 306 litrów oleistej wody zęzowej do środowiska i 56,37 litrów toksycznych substancji chemicznych do środowiska.

Jednym z poważniejszych problemów, z jakimi zmagają się obecnie armatorzy statków wycieczkowych, jest konieczność dostosowania do wymogów prawnych poziomu emisji siarki ze statków. Im większy tonaż rejestrowy statku wyrażony w GT (*gross tonnage*), tym wyższy jest wskaźnik emisji szkodliwych substancji do środowiska, szczególnie kiedy statki napędzane są paliwem typu HFO (*heavy fuel oil*) (tab. 1).

**Tabela 1.** Zużycie paliwa na statkach wycieczkowych i emisja CO<sub>2</sub> według kategorii jednostek

Wielkość statku [GT]	Zużycie paliwa [Mt]	Typ paliwa	CO <sub>2</sub> [Mt]
0–1 999	0,15	MDO	0,48
2 000–9 999	0,309	HFO	0,97
10 000 GT–59 999	1,928	HFO	6,03
60 000 GT–99 999	2,547	HFO	7,97
100 000+	1,189	HFO	3,72
Ogółem	6,123		19,17

Źródło: Eijgelaar, Thaper, Peeters (2010), s. 337–354, za: Buhaug i in. (2008).

Z inicjatywy Unii Europejskiej i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization – IMO) wprowadzono tzw. dyrektywę siarkową, która wymusiła na armatorach statków wprowadzenie od 1 stycznia 2015 r. obniżenia emisji siarki do środowiska wodnego ze statków z 1 do 0,1%, czego celem nadrzędnym było zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w celu poprawy jakości środowiska. Wprowadzenie ww. dyrektywy wiąże się z jednej strony z wysokimi nakładami inwestycyjnymi ponoszonymi przez armatorów na dostosowanie obecnej floty do przepisów oraz zastosowaniem silników na skroplony gaz ziemny LNG w nowych jednostkach, a z drugiej strony z wysokimi kosztami eksploatacyjnymi związanymi z zakupem droższego paliwa o obniżonej zawartości siarki. Niektórzy armatorzy byli przygotowani na różne rozwiązania, np. armator Viking Line, który posiada statki przygotowane do stosowania trzech rozwiązań, tj. paliwa ciężkiego HFO, oleju napędowego (*marine gas oil* – MGO) i LNG. Niestety, jest to rzadkość ze względu na wysokie nakłady inwestycyjne.

Przykładowo Royal Caribbean Cruises Ltd., jeden z trzech najważniejszych morskich armatorów wycieczkowych na świecie, corocznie publikuje raporty ze wskazaniem parametrów odnośnie do redukcji poziomu zanieczyszczeń emitowanych do środowiska ze statków wycieczkowych płynących w ich flocie (tab. 2), jednocześnie podkreślając, jak duże znaczenie w polityce rozwoju ich przedsiębiorstwa ma właśnie rozwój zrównoważony i dbanie o środowisko naturalne.

**Tabela 2.** Wskaźniki dotyczące emisji zanieczyszczeń ze statków RCL w latach 2012 i 2013

Kluczowe wskaźniki wydajności	2012	2013
Emisja gazów cieplarnianych [tony metryczne CO <sub>2</sub> ]	4 418 146	4 347 739
Intensywności emisji na 1 tys. dostępnych kabinodni ( <i>cabin days</i> )	131,1	127,9
Zużycie energii [MW-godziny]	6 481 604	6 408 756
Energochłonność na pasażera statku wycieczkowego na dzień	0,1923	0,1887
Zużycie wody [litr/osoba/dzień]	202,93	199,17
Stałe odpady [kg/dzień podróży pasażera]	0,52	0,41
Całkowita ilość odpadów z recyklingu [kg w mln]	11,39	12,62
Jakość ścieków z procesu odprowadzania wody zęzowej [części na mln]	1,5	1,5
Liczba statków z zaawansowane systemy oczyszczania wody	30	31

Źródło: RCL (2013), s. 7–78.

Aby monitorować ilość szkodliwych substancji emitowanych do środowiska przez statki wycieczkowe, organizacja o nazwie Friends of the Earth International U.S. publikuje ranking dotyczący emisji zanieczyszczeń do środowiska spowodowanych przez statki wycieczkowe, wskazując armatorów i statki, które emitują największą ilość szkodliwych substancji (tab. 3).

**Tabela 3.** Klasyfikacja armatorów linii wycieczkowych według poziomu zanieczyszczeń emitowanych ze statków w 2014 roku

Nazwa armatora statków wycieczkowych	2014 Ocena finalna
Holland America Line	C
Norwegian Cruise Lines	C
Princess Cruises	C
Disney Cruise Line	C+
Carnival Cruise Lines	D
Cunard Cruise Line	D
Regent Seven Seas Cruises	D
Royal Caribbean Int'l	D
Seabourn Cruise Line	D
Celebrity Cruises	D+
Oceania Cruises	D–
Silversea Cruises	D–
Costa Cruises	F
Crystal Cruises	F
MSC Cruises	F
P&O Cruises	F

A – najwyższy stopień, F – najniższy.

Źródło: *Cruise Ship Report...*

Raport *Friends of the Earth* klasyfikuje 16 głównych linii wycieczkowych świata i 167 wycieczkowych statków według czterech kryteriów środowiskowych, tzn. procedury dotyczące

utylizacji ścieków, zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, zgodności jakości wody i przejrzystości (*Cruise Ship Report...*). Raporty pokazują, że armatorzy statków wycieczkowych mają jeszcze wiele do zrobienia w zakresie redukcji emisji szkodliwych substancji do środowiska (tab. 4).

**Tabela 4.** Klasyfikacja wybranych statków wycieczkowych według poziomu emitowanych zanieczyszczeń w 2014 roku

Nazwa statku	Armator	Liczba pasażerów	Region eksploatacji	Utylizacja ścieków	Zanieczyszczenie powietrza	Jakość wody	2014 Ocena finalna
Celebrity Constellation	Celebrity Cruises	3305	Arctic	A	A	N/A	A
Celebrity Infinity	Celebrity Cruises	3361	Antarctic, Canada, Arctic	A	A	N/A	A
Celebrity Millennium	Celebrity Cruises	3367	Alaska, Canada, South Pacific	A	A	N/A	A
Silver Shadow	Silversea Cruises	677	Alaska, South Pacific	A	F	A	C+
Celebrity Solstice	Celebrity Cruises	4391	Alaska, Canada, South Pacific	A	F	N/A	C-
Queen Elizabeth	Cunard Cruise Line	3064	Arctic, South Pacific, U.S. East Coast	A	F	N/A	C-
Costa Pacifica	Costa Cruises	4863	Arctic	F	F	N/A	F
Crystal Serenity	Crystal Cruises	1725	Arctic, Canada South Pacific,	F	F	N/A	F
Emerald Princess	Princess Cruises	4963	Arctic, Canada	F	F	N/A	F
MSC Magnifica	MSC Cruises	4000	Arctic, South America	F	F	N/A	F
MSC Opera	MSC Cruises	2755	Arctic	F	F	N/A	F
Rotterdam	Holland America Line	2426	Arctic, South Pacific	F	F	N/A	F
Seven Seas Voyager	Regent Seven Seas Cruises	1147	Arctic	F	F	N/A	F

A – najwyższy stopień, F – najniższy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Cruise Ship Report...*

Z raportów wynika, że armatorzy starają się zmniejszać stopniowo poziom szkodliwych substancji emitowanych do środowiska naturalnego. Niemniej światowe organizacje morskie, jak IMO czy Europejska Organizacja Portów Morskich (European Sea Ports Organisation – ESPO), donoszą o pogarszającym się stanie zanieczyszczenia środowiska mórz i oceanów przez statki wycieczkowe. Spowodowane jest to tym, że na rynek wprowadzane są coraz większe jednostki zabierające na pokład ponad 6 tys. pasażerów i prawie 2,5 tys. członków załogi (np. statki Royal Caribbean Cruises Ltd. – Allure of the Seas czy Oasis of the Seas), które generują ogromne ilości odpadów i substancji chemicznych szkodliwych dla środowiska. Oczywiście statki nowej generacji posiadają szereg innowacyjnych rozwiązań dotyczących m.in. redukcji zużycia energii (energooszczędne oświetlenie, panele słoneczne, energooszczędne szyby w oknach, samoregulujące

się termostaty itd.) (RCL, 2013, s. 7–78) oraz stosowane są silniki dostosowane do paliwa LNG, tj. skroplonego gazu ziemnego (*liquefied natural gas*).

Obok zanieczyszczenia mórz i oceanów oraz obszarów przybrzeżnych w morskich portach wycieczkowych pasażerowie i członkowie załóg statków wycieczkowych, odwiedzając nadmorskie obszary recepcji turystycznej, generują również szereg negatywnych skutków dla środowiska naturalnego. Światowa Organizacja Turystyki (UNWTO) informuje, że w regionach przybrzeżnych rozwój turystyki powoduje (Yunis, 2001, s. 2–5):

- zanieczyszczenie zasobów morskich i powietrza,
- zmiany klimatu (ocieplenie), a w konsekwencji topnienie gór lodowych, lodowców,
- zaburzenia w środowisku naturalnym zwierząt polarnych,
- przełowienie zasobów morskich,
- straty z powodu zniszczenia raf koralowych,
- utratę zasobów kultury w nadmorskich obszarach recepcji turystycznej,
- zaburzenia w życiu społeczności lokalnych.

W celu ochrony środowiska naturalnego wprowadzane są liczne rozwiązania prawne. Szczególną aktywność w tym zakresie prezentują Parlament Europejski, Komisja Europejska, oraz międzynarodowe organizacje, takie jak International Maritime Organization, ESPO, Światowa Organizacja Turystyczna. Szczególnie istotne znaczenie ma konwencja MARPOL (Międzynarodowa Konwencja...) dotycząca redukcji zanieczyszczeń ze statków. Niemniej niektóre rozwiązania prawne, np. wyżej wspomniana dyrektywa siarkowa, budzą kontrowersje i zamieszanie na rynku transportu morskiego. Przepisy przywoływanej dyrektywy odnoszą się wyłącznie do regionów Morza Bałtyckiego, Morza Północnego i kanału La Manche, tzw. obszaru SECA (*Sulphur Emission Control Area*) i stawiają te obszary morskie w niekorzystnej sytuacji ekonomicznej względem pozostałych konkurencyjnych regionów, gdzie tego typu przepisy nie obowiązują.

Zanieczyszczenia powodowane przez statki wycieczkowe są przyczyną pogarszania się stanu środowiska w morzach oraz ocenach i są uciążliwe dla nadmorskich obszarów recepcji turystycznej. Ich natężenie może być ograniczane wyłącznie przez restrykcyjne przepisy międzynarodowe i aktywną politykę na rzecz zrównoważonego rozwoju realizowaną we współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, tj. instytucji i organizacji międzynarodowych, rządów państw, władz portów morskich, jak również samorządów terytorialnych oraz armatorów statków wycieczkowych (Kizielewicz, Luković, 2015, s. 247). Wprowadzenie przepisów prawnych może mieć wpływ na zapobieganie tej negatywnej tendencji.

## **Działania organizacji proekologicznych na rzecz ograniczania rozwoju cruisingu w regionach polarnych**

Już w latach 50. XX w. regiony Antarktydy i Arktyki stały się celem wypraw turystycznych. W kolejnych dekadach obserwowano narastanie negatywnych skutków rozwoju turystyki masowej w tych regionach i to stało się powodem powołania podmiotów, których celem było dbanie o przestrzeganie zasad zrównoważonego rozwoju. Dlatego też w 1991 r. z inicjatywy

7 organizatorów turystyki oferujących podróże na Antarktykę powołano do życia organizację pod nazwą Międzynarodowe Stowarzyszenie Organizatorów Turystyki na Antarktyce (International Association of Antarctica Tour Operators – IAATO). Zrzesza ona podmioty gospodarcze, których celem jest dbanie o ekologicznie odpowiedzialne i bezpieczne podróże morskie na Antarktykę. Obecnie członkami tej organizacji jest ponad 100 różnych podmiotów gospodarczych reprezentujących linie wycieczkowe, agentów turystycznych, touroperatorów, agencje morskie, a nawet linie lotnicze ze wszystkich kontynentów na świecie, głównie z Ameryki Północnej i Południowej, Australii i Nowej Zelandii, Europy oraz Azji Wschodniej. IAATO wypracowało kodeks zasad obowiązujących turystów i podmioty organizujące podróże na Antarktykę. Zawiera on m.in. wymagania w zakresie raportowania przed i po podróży, udostępniania danych na temat liczby pasażerów, załogi personelu i ich doświadczeń z poprzednich wypraw oraz plany ewakuacji w przypadku zagrożeń. Jak każda tego typu organizacja również sporządza raporty i analizy rynku turystycznego dotyczące popytu na podróże w regionie Antarktyki (IAATO, 2003, s. 1–6).

Z kolei w regionie Arktyki powołano jest Stowarzyszenie Organizatorów Morskich Rejsów Arktycznych (Association of Arctic Expedition Cruise Operators – AECO). Zrzeszonych jest w nim 33 członków, w tym 21 organizatorów rejsów morskich (tj. linie wycieczkowe, agenci turystyczni, touroperatorzy, parki narodowe, agencje morskie, porty morskie). AECO w ramach swojej działalności statutowej realizuje różne przedsięwzięcia, jak organizowane cyklicznie konferencje stanowiące miejsce spotkań przedstawicieli branży (*Annual Arctic cruise conference* czy *Arctic expedition leader conferences*), prowadzi analizy wpływu rynku cruisingu na środowisko, gromadzi i udostępnia bazy danych dotyczących ruchu turystycznego. AECO dotychczas wydała 20 przewodników specjalistycznych (Lück, Maher, Stewart, 2010, s. 143), w tym m.in. dla operatorów morskich linii wycieczkowych *AECO's Comprehensive Guidelines for Cruise Operators*, który daje wskazówki, w jaki sposób należy organizować wyprawy morskie w regiony arktyczne, oraz przewodnik dla podróżnych *AECO's Guidelines for Visitors to the Arctic*. AECO obejmuje swoimi działaniami obszar Svalbard, Jan Mayen, Grenlandię, Kanadę, Park Narodowy „Rosja Arktyczna” (Franz Josef Land i północna Nowaya Zemlya) (Jørgensen, 2014, s. 4).

Obok wyżej opisanych podmiotów zaangażowanych w zrównoważony rozwój turystyki obszarów polarnych na rynku cruisingu działają także inne, takie jak: International Association of Antarctic Tour Operators (IAATO), International Arctic Social Sciences Association (IASSA), International Polar Tourism Research Network (IPTRN) oraz Arctic Council Working Groups, a także Arctic Coastal States. Jako cel główny stawiają sobie one ochronę fauny i flory morskiej, przeciwdziałanie zanieczyszczeniom środowiska morskiego i regionów nadmorskich oraz prowadzenie działań edukacyjnych mających na celu uświadamianie zagrożeń płynących dla środowiska naturalnego z niekontrolowanego rozwoju turystyki masowej.

To właśnie dzięki zaangażowaniu i aktywności organizacji pozarządowych działających na rzecz ochrony środowiska wprowadzono uregulowania prawne ograniczające penetrację turystyczną obszarów recepcji turystycznej, w tym również w regionach polarnych. Sprzyja temu także moda na ekologię, zrównoważony rozwój, społeczną odpowiedzialność biznesu (*corporate social responsibility* – CSR) itd., co idzie też w parze z łatwością pozyskania wsparcia politycznego

dla sugerowanych rozwiązań legislacyjnych. Stąd właśnie w ostatniej dekadzie wprowadzono najwięcej uregulowań prawnych nakładających na armatorów statków oraz porty morskie i władze terytorialne regionów miast i nadmorskich dbanie o zrównoważone zarządzanie zasobami naturalnymi, społecznymi i gospodarczymi.

## Kierunki rozwoju rynku cruisingu w regionach polarnych

Zaletą morskich statków wycieczkowych jest fakt, że mogą one docierać do dziewiczych zakątków Ziemi, do których trudno dostać się innymi środkami lokomocji. Armatorzy oferują obecnie na rynku szeroki wachlarz rejsów morskich umożliwiających zwiedzanie obszarów arktycznych, w tym fotografowanie gór lodowych i krajobrazu glacialnego, wulkanów, gejzerów, fiordów czy podziwianie dzikiej przyrody arktycznej (pingwinów, wielorybów, niedźwiedzi polarnych etc.). Ogromnym zainteresowaniem wśród turystów cieszą się ostatnio rejsy połączone z podziwianiem nocy polarnych, a także odwiedzaniem lokalnych plemion czy uczestnictwem w tradycyjnych ceremoniach połączonych z wytwarzaniem unikatowego rękodzieła (Kizielewicz, 2013, s. 37).

Buckley (2010) wyróżnił cztery typy rejsów: 1) obserwowanie różnych gatunków zwierząt, takich jak: rekiny, delfiny, fok i ptactwo morskiego; 2) aktywny udział w rejsie morskim wymagający zezwoleń, np. na połów ryb; 3) podziwianie krajobrazu morskiego, w tym podwodnego, np. gór lodowych, oraz 4) dostarczanie podróżnym silnych wrażeń podczas rejsu poprzez angażowanie ich do aktywnego uczestnictwa w rejsie. Z kolei Lück (2008, s. 3–4) pisze, że turystyka arktyczna ma na celu obserwację dzikiej przyrody, tj. waleni, fok, niedźwiedzi, oraz łowienie krewetek, zbieranie muszli, łapanie i wypuszczanie ryb czy czartery w celu połowów łososia. Autor wskazuje, że atrakcją są także stare wioski rybackie.

Rejsy morskie w obszarach arktycznych mają swoją specyfikę. Przede wszystkim organizowane są dwa rodzaje wypraw morskich: tzw. ekspedycje morskie (*expedition cruise*) oraz tradycyjne rejsy morskie (*conventional cruise*). Pierwsze odbywają się na małych kameralnych statkach wycieczkowych zabierających na pokład od kilku do kilkuset pasażerów (od 8 do 300 pasażerów) (Jørgensen, 2014, s. 5) i trwają od tygodnia do 2,5 tygodnia, przy czym podczas dnia zaplanowane są dwa lub trzy zawinięcia do brzegu. Ponadto, w ramach rejsu jest często wymiana pasażerów. Ze względu na fakt, że celem tego typu wypraw morskich jest docieranie do nieodkrytych zakątków Ziemi, co wymaga przedzierania się pomiędzy wąskimi przesmykami i cieśninami pomiędzy lodowcami, muszą się one odbywać na mniejszych jednostkach. Z kolei rejsy na tradycyjnych statkach wycieczkowych odbywają się na znacznie większych statkach zabierających na pokład od 1,5 do 3 tys. pasażerów. Rejsy tego typu trwają od jednego do trzech dni, a w ciągu dnia planowane jest tylko jedno zawinięcie do portu. Ponadto, trasy rejsów są znacznie krótsze i docierają do bardziej dostępnych i bezpiecznych rejonów.

Ze względu na cel podróży turystykę w regionach polarnych dzieli się na tzw. konsumpcyjną oraz niekonsumpcyjną (Jørgensen, 2014, s. 5). Pierwsza odnosi się do rejsów połączonych z polowaniem na zwierzęta polarne i zdobywaniem trofeów, natomiast druga formą związaną jest ekologiczną formą turystyki połączoną z fotografowaniem dzikich zwierząt polarnych, podziwianiem



zorzy polarnej czy przejażdżkami w psich zaprzęgach itd. W ostatnich latach nasilił się właśnie trend związany z uprawianiem tzw. turystyki przyrodniczej, która wiąże się ze zrównoważoną eksploracją dziewiczych obszarów Ziemi. Stąd też wprowadzono nawet termin „ekoturystyka morska” (*ecomarine tourism*) odnoszący się do turystyki zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Liderami w organizacji tego typu podróży morskich są m.in.: G Adventures, Paul Gauguin Cruises oraz Fred Olsen Cruises.

Reasumując, można wyodrębnić kilka zasadniczych kierunków rozwoju rynku cruisingu w obszarach polarnych, tj.:

- a) wzrost zainteresowania krajoznawczymi rejsami wycieczkowymi na dużych statkach wycieczkowych do popularnych miejscowości w obszarach polarnych (*conventional cruise*);
- b) pojawienie się ofert w zakresie rejsów tzw. ekologicznych, których celem jest zwiedzanie obszarów polarnych z minimalną ingerencją w środowisko naturalne (fotografowanie ze statków gór lodowych, lodowców, dzikich zwierząt polarnych itd.) (*ecomarine cruise*);
- c) specjalistyczne wyprawy morskie połączone z aktywnym spędzaniem czasu podczas rejsu (łowienie, polowanie, odkrywanie, nurkowanie itd.) (*active cruise*);
- d) specjalistyczne rejsy morskie na małych jednostkach morskich w niewielkich grupach do odległych dziewiczych obszarów polarnych (*expedition cruise*).

Popyt na rejsy morskie do obszarów polarnych jest znacznie mniejszy niż na tradycyjne rejsy wycieczkowe w obszarach tzw. słonecznych (w regionie Morza Karaibskiego czy Morza Śródziemnego), gdzie statki wycieczkowe zabierają na pokład aż 5,4 tys. pasażerów i 2,5 tys. załogi. Oczekiwania i preferencje podróżnych udających się w rejsy w obszary arktyczne są zupełnie inne niż typowych podróżnych rejsów wycieczkowych. Przede wszystkim oczekują oni silnych doznań i wrażeń, a nawet przeżycia przygody. Statki wycieczkowe pływające w regionach arktycznych są zarówno luksusowe, wyposażone w liczne udogodnienia dla turystów, jak i bardzo skromne, dla podróżnych rządnych prawdziwej przygody. Podczas tego typu rejsów w ofercie na statkach można znaleźć prelekcje i wykłady na tematy odnoszące się do biologii morza, antropologii, ornitologii czy glaciologii (Kizielewicz, 2013, s. 37).

Największy popyt rejestrowany jest na konwencjonalne kilkudniowe rejsy do popularnych miejscowości w regionach polarnych, w których może uczestniczyć każdy turysta. Tymczasem rejsy tzw. ekologiczne, ekspedycje morskie czy aktywny wypoczynek na morzu arktycznym adresowane są głównie do turystów o szczególnych preferencjach i upodobaniach, szukających intensywnych przeżyć.

## Perspektywy rozwoju rynku cruisingu w regionach polarnych

Rynek cruisingu w regionach polarnych nie stanowi głównego nurtu podróży na rynku usług morskiej żeglugi wycieczkowej, niemniej obserwowany wzrost popytu na rejsy na Arktykę i Antarktydę upoważnia do stwierdzenia, że rynek ten jest perspektywiczny.

Trzeba też podkreślić, że niestety negatywne skutki zanieczyszczenia środowiska na Ziemi skutkują zjawiskiem ocieplania się klimatu, czego negatywną konsekwencją jest topnienie gór

lodowych i lodowców, co zmienia nieodwracalnie środowisko naturalne w regionach polarnych i stanowi zagrożenie dla życia tamtejszej fauny i flory. Innym znacznym zagrożeniem są również odrywające się skały lodowe dryfujące po morzach i oceanach, stanowiące zagrożenie dla żeglugi pasażerskiej. Z drugiej strony paradoksalnie zmiany klimatu i topnienie lodowców powodują odkrywanie wybrzeży (Craig-Smith, Tapper, Font, 2006, s. 107–127), które stają się dostępne dla ruchu turystycznego (Dawson, Maher, Slocombe, 2007, s. 69–83).

W obliczu rosnących na świecie cen paliw oraz opłat portowych związanych z obsługą statków wycieczkowych w portach przystankowych, a także licznych ograniczeń prawnych dotyczących ochrony środowiska morskiego armatorzy szukają wygodnych dla siebie rozwiązań. Jednym z nich uatrakcyjnianie oferty na pokładach statków poprzez inwestycje w udogodnienia oraz urządzenia. Wynikiem tych działań jest fakt, że statki wycieczkowe stają się atrakcją turystyczną samą w sobie, przyciągającą turystów z całego świata w celu samego pobytu na statku, bez zawijania do portów przystankowych. Celem armatorów jest zachęcanie podróżnych do konsumpcji na pokładach statków, co generuje bezpośrednie przychody dla właścicieli statków. Trend ten stanowi zagrożenie dla tradycyjnych rejsów morskich połączonych z zawijaniem do nadmorskich destynacji turystycznych w celu ich zwiedzania. Z jednej strony sytuacja ta jest przychylnie odbierana przez środowiska proekologiczne walczące z ograniczaniem penetracji turystycznej w obszarach nadmorskich, ale z drugiej strony stanowi poważne zagrożenie dla regionów nadmorskich, których rynek czerpie poważne korzyści ekonomiczne z obsługi morskich statków wycieczkowych.

Poważnym zagrożeniem dla rynku cruisingu w regionach polarnych są również działania organizacji proekologicznych, które walczą o ograniczanie penetracji turystycznej obszarów Arktyki i Antarktydy. Wynikiem ich aktywności są limity dotyczące liczby statków wpływających do portów morskich, liczby pasażerów, którzy w jednym czasie mogą zwiedzać regiony nadmorskie, czy w końcu tonażu jednostek, które mogą wpływać do określonych akwenów. Ważne jest, aby były przestrzegane zasady zrównoważonego rozwoju i zachowania równowagi pomiędzy interesami społeczności lokalnych w regionach polarnych, ich środowiskiem naturalnym i gospodarczym jego wykorzystywaniem przez podmioty zewnętrzne. Zadanie to nie jest proste i wymaga wielopłaszczyznowej współpracy wszystkich zaangażowanych podmiotów.

## Podsumowanie

Oferty rejsów na Arktykę i Antarktydę proponują na rynku prawie wszyscy liczący się armatorzy linii wycieczkowych na świecie. Obecnie stoją przed nimi nowe wyzwania wynikające z międzynarodowych uregulowań prawnych dotyczących ochrony środowiska naturalnego wód i oceanów oraz atmosfery, a także zrównoważonego rozwoju obszarów nadmorskich. Armatorzy są zmuszeni do stosowania nowoczesnych rozwiązań proekologicznych w nowo zamawianych jednostkach i adaptacji posiadanej floty do obowiązujących wymogów prawnych w zakresie redukcji poziomu emisji zanieczyszczeń ze statków. Przeprowadzona analiza rynku cruisingu w regionach polarnych pozwoliła również sformułować następujące wnioski:

1. Dziewiczy i surowy charakter Arktyki i Antarktydy decyduje o ich atrakcyjności turystycznej i stanowi cel morskich podróży turystycznych.
2. Regiony polarne z powodu zmian klimatu i ich unikatowości pozostają pod szczególną ochroną zagwarantowaną przepisami prawa międzynarodowego, co znacznie ogranicza ich penetrację turystyczną.
3. Ochronę środowiska naturalnego w regionach polarnych aktywnie wspierają organizacje i stowarzyszenia proekologiczne, które walczą o ograniczanie aktywności turystycznej w regionach nadmorskich i redukcję zanieczyszczeń.
4. W regionach polarnych pojawiła się specjalizacja ofert morskich rejsów wycieczkowych w celu zaspokojenia potrzeb i preferencji podróżnych. Wśród najpopularniejszych należy wymienić: konwencjonalne rejsy krajoznawcze, rejsy przyrodnicze, rejsy połączone z aktywnym wypoczynkiem, rejsy przygodowe oraz morskie wyprawy.

W ostatniej dekadzie rejestrowany jest stały wzrost liczby podróżnych uczestniczących w rejsach morskich, w tym również w regionach polarnych, stąd można pokusić się o stwierdzenie, że rynek ten ma perspektywy rozwoju. Niemniej trzeba podkreślić, że skutki ocieplania się klimatu będące wynikiem niekontrolowanego zanieczyszczania środowiska na świecie i konsekwencje z tym związane, np. powodzie, topniejące lodowce i góry lodowe, mogą mieć w przyszłości niekorzystne konsekwencje także dla rozwoju rynku cruisingu w regionach polarnych.

## Literatura

- Baker, D.M., Stockton, S. (2013). Caribbean Cruise Tourism: Issues, Challenges and Sustainability. *Studies of Organizational Management & Sustainability*, no. 1 (2), 79–97.
- Bauer, T., Dowling, R.K. (red.) (2006). *The Antarctic Cruise Industry, Cruise ship tourism*, Wallingford, UK: CABI International.
- BREA. (2014). *The Global Economic Contribution 2013*, Exton.
- Buckley, R. (2010). *Adventure Tourism Management*, Oxford: Elsevier.
- Buhaug, Ø., Corbett, J.J., Endresen, Ø., Eyring, V., Faber, J., Hanayama, S. i in. (red.). (2008). *Updated Study on Greenhouse Gas Emissions from Ships: Phase 1 Report*. London: International Maritime Organization.
- Craig-Smith, S.J., Tapper, R., Font, X. (2006). The Coastal and Marine Environment. W: S. Gössling, C.M. Hall (red.), *Tourism and Global Environmental Change: Ecological, Social, Economic, and Political Interrelationships* (s. 107–127), Abingdon, UK: Routledge.
- Cruise Ship Report Card Grade Chart 2014*, Friends of the Earth. Pobrane z: [www.foe.org/cruise-report-card](http://www.foe.org/cruise-report-card) 1 (25.11.2015).
- Dawson, J., Stewart, E.J., Maher, P.T., Slocombe, D.S. (2009). Climate Change, Complexity and Cruising in Canada's Arctic: A Nunavut Case Study. W: R. Anderson, R.M. Bone (red.), *Natural Resources and Aboriginal People in Canada* (s. 414–439), Concord: Captus Press Inc.
- Dawson, J.D., Maher, P.T., Slocombe, D.S. (2007). Climate Change, Marine Tourism, and Sustainability in the Canadian Arctic: Contributions from Systems and Complexity Approaches. *Tourism in Marine Environments*, no. 4 (2/3), 69–83.
- Eijgelaar, E., Thaper, C., Peeters, P. (2010). Antarctic Cruise Tourism: The Paradoxes of Ambassadorship, „Last Chance Tourism” and Greenhouse Gas Emissions. *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 18, no. 3, 337–354.
- IAATO. (2003). Report of the International Association of Antarctica Tour Operators 2002–2003. *Annual Report Submitted to ATCM, XXVI*, 1–6.
- Jones, C.S. (1999). Arctic Ship Tourism: An Industry in Adolescence. *The Northern Raven*, no. 13 (1), 28–31.

- Jørgensen, F. (2014). *Arctic Shipborne Tourism* Longyearbyen, Norwegia: Association of Arctic Expedition Cruise Operators.
- Kizielewicz, J. (2013). Theme Cruises as a Trend in Maritime Tourism. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*, nr 33 (105), 30–39.
- Kizielewicz, J., Luković, T. (2015). Negative Impact of Cruise Tourism Development on Local Community and the Environment. W: A. Weintrit, T. Neumann (red.), *Information, Communication and Environment: Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* (s. 243–250). London: Francis & Taylor.
- Kizielewicz, J., Urbanyi-Popiołek, I. (2015). *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*, Warszawa: PWN.
- Klein, R.A. (2010a). Cruises and Bruises: Safety, Security and Social Issues on Polar Cruises. W: M. Lück, P.T. Maher, E.J. Stewart (red.), *Cruise Tourism in Polar Regions: Promoting Environmental and Social Sustainability?* (s. 57–74). London: Earthscan.
- Klein, R.A., 2010b, The Cruise Sector and Its Environmental Impact. W: C. Schott (red.), *Bridging Tourism Theory and Practice*, vol. 3: *Tourism and the Implications of Climate Change: Issues and Action* Bingley (s. 113–130). Bingley, UK: Emerald Group.
- Lemelin, R.H., Johnston, M.E. (2008). Arctic Tourism. W: M. Lück (red.), *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments* (s. 32–33), Wallingford: CABI.
- Lück, M. (2008). *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments*. Oxford: Biddles Ltd., King's Lynn.
- Lück, M., Maher, P.T., Stewart, E.J. (2010). *Cruise Tourism in Polar Regions, Promoting Environmental and Social Sustainability?* London: Earthscan.
- Maher, P.T. (2007). Arctic Tourism: A complex System of Visitors, Communities, and Environments. *Polar Geography*, no. 30 (1–2), 1–5.
- Maher, P.T. (2010). Cruise Tourist Experiences and mManagement Implications for Auyuittuq, Sirmilik and Quttinirpaaq National Parks, Nunavut, Canada. W: C.M. Hall, J. Saarinen (red.), *Tourism and Change in the Polar Regions: Climate, Environments and Experiences* (s. 119–134), Oxford: Routledge.
- Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki z 2 listopada 1973 r. (Dz.U. z 5 czerwca 1987 r.).
- Oceana International U.S. (2009). *Needless Cruise Pollution, Passengers Want Sewage Dumping Stopped*.
- RCL (2013). *Beyond the Horizon 2013 Sustainability Report*. Miami: Royal Caribbean Cruises Ltd.
- Rogers, C.S., McLain, L., Zulo, E. (1998). Damage to Coral Reefs in Virgin Islands National Park and Biosphere Reserve from Recreational Activities. *Coral Reefs*, no. 2, 405–410.
- Snyder, J.M. (2007). The Polar Tourism Markets. W: J.M. Snyder, B. Stonehouse (red.), *Prospects for Polar Tourism* (s. 51–70), Wallingford: CABI.
- Stewart, E.J., Draper, D. (2006). Sustainable Cruise Tourism in Arctic Canada: An Integrated Coastal Management Approach. *Tourism in Marine Environments*, no. 3 (2), 77–88.
- Stewart, E.J., Draper, D., Johnston, M.E. (2005). A Review of Tourism Research in the Polar Regions. *Arctic*, no. 58 (4), 383–394.
- Yunis, E. (2001). *Sustainable Development and Management of Tourism in Coastal Areas*, Madrid: UNWTO.

## CRUISE TRAVELS TO THE ARCTIC AND ANTARCTICA – TRENDS, DEVELOPMENT & PROSPECTS

KEYWORDS | polar cruises, cruise ship tourism

ABSTRACT | Cruise Line International Association (CLIA) reports that in the last decade annual average increase in the number of cruise travelers amounted to 7.2% (BREA, 2014, s. 7). In 2014, more than 21.3 million travelers participated in sea voyages. It makes this segment to be classified as mass tourism. This is due to the strong competition between the cruise ship owners, who have introduced bigger and better equipped cruise ships to the market. This has an impact on the reduction of unit costs per passenger, and hence decreasing the ticket prices on cruises, enabling the greater number of tourists participation in cruise travels. The vast majority of maritime voyages aim to explore popular tourist destinations. However, next to the mainstream, cruise ship-owners also offer alternative cruise travels for persons with special interests, for example, cruises, whose purpose is to enjoy the unspoilt areas of the Earth, glacier landscapes, glaciers, fjords, icebergs, etc. The aim of the article is to identify market trends of cruise tourism in polar regions. The research is based on the analysis of source materials, statistical reports, normative acts, scientific articles and research reports of global cruise tourism organizations.