

Danuta Ptaszycka-Jackowska
Uniwersytet Jagielloński w Krakowie
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
dpj1@wp.pl

MORSKIE REJSY TURYSTYCZNE NOWĄ GAŁĘZIĄ PRZEMYSŁU TURYSTYCZNEGO

Abstrakt: Artykuł przedstawia słabo znaną w Polsce, ale dynamicznie rozwijającą się na świecie formę turystyki, jaką są morskie rejsy turystyczne. Autorka charakteryzuje floty turystyczne w skali świata i Europy, kierunki rejsów i odwiedzane porty, elementy organizacji. Ilustracją szczegółową jest przykład najsilniejszej w Europie włoskiej kompanii Costa Crociere, organizującej rejsy w Europie i na świecie.

Słowa kluczowe: geografia turystyki, turystyka morska, morskie rejsy turystyczne, flota turystyczna, Costa Crociere.

1. WSTĘP

Po drugiej wojnie światowej nastąpił proces powolnego przekształcania morskich linii pasażerskich w rejsy turystyczne¹ z zawijaniem do portów w celach poznawczych. Linie pasażerskie zaczęły bowiem przegrywać konkurencję z rozwijającą się komunikacją lotniczą. Proces wzrostu liczby rejsów turystycznych nabral przyśpieszenia w latach 80. i 90. ubiegłego wieku, a w ostatniej dekadzie (lata 2000–2010) charakteryzuje się wręcz dynamicznym rozwojem (*L'activité...*, 2003, CARTWRIGHT, BAIRD 1999, CHOMKA 2000). Wzrost liczby uczestników rejsów ocenia się w tym okresie na 37%.

Powstały liczne kompanie specjalizujące się w tego rodzaju turystyce. Dysponują one flotami statków oceanicznych o dużej wyporności i zdolne są organizować pojedyncze rejsy nawet dla 3 tys. osób na jednym statku. Statki zawijają do portów, w których organizowany jest bogaty program wycieczek, głównie autokarowych, po urozmaiconych trasach, z przewodnikami, w różnych grupach językowych.

Istnieje silna konkurencja między kompaniami, zwłaszcza w zakresie oferowanych tras, komfortu podróży, bogactwa form spędzania czasu na statku w trakcie rejsu, zróżnicowania i jakości oferowanych usług oraz poziomu cen. Znaczący jest zakres współpracy kompanii z usługodawcami zewnętrznymi, a także pozyskiwania kwalifikowanych pracowników.

Obserwacja zjawisk i ich skali pozwala stwierdzić, że narodziła się nowa gałąź przemysłu turystycznego związana z morskimi rejsami turystycznymi (*Contribution...*, 2010, DWYER, FORSYTH 1998).

W literaturze polskiej turystykę morską omawia MIKA (2007). Wyróżnia on pięć jej form:

- rejsy na statkach wycieczkowych żeglugi przybrzeżnej;
- rejsy na promach morskich;
- rejsy wycieczkowe na statkach handlowo-towarowych;
- rejsy żeglarskie na jachtach pełnomorskich;
- rejsy na statkach wycieczkowych pełnomorskich (rejsy *cruisingowe*).

Najwięcej uwagi poświęcił autor tej ostatniej formie określając ją mianem „morska turystyka wycieczkowa (*cruising*).” Również tej formie poświęcony jest niniejszy artykuł. Autorka podejmuje próbę przedstawienia problematyki w skali świata i Europy oraz posługuje się przykładem największej w Europie, i jednej z największych na świecie, włoskiej kompanii Costa Crociere, która w 2008 r. obchodziła 60-lecie swojej działalności.

Na zakończenie uwag wstępnych trzeba podkreślić, że w trakcie zbierania danych do niniejszego artykułu autorka stwierdziła wiele rozbieżności między danymi pochodzącymi z różnych źródeł. Dlatego cytowane w artykule wielkości należy traktować jako przybliżone bądź orientacyjne, określające przede wszystkim skalę omawianych zjawisk.

2. MORSKIE REJSY TURYSTYCZNE NA ŚWIECIE

Skalę zjawiska morskich rejsów turystycznych na świecie ilustruje kilka wielkości. Po morzach i oceanach pływa obecnie ok. 300 dużych statków turystycznych o pojemności powyżej 500 miejsc w kabinach. Szacuje się, że statki te przewożą rocznie 13 mln turystów. W obsłudze tego segmentu ruchu turystycznego pracuje około 200 tys. osób. Koszt wybudowania jednego dużego statku wynosi około 500 mln dolarów. Według oceny specjalistów przemysł związany ze statkami turystycznymi (Cruise Ship Industry) jest jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi gospodarki (WARD 2010, www.e-hotelarz.pl).

Na początku lat 2000. ogólnie na świecie w rejsach morskich uczestniczyło rocznie 9,5 mln osób. To oznacza, że w ciągu dziesięciolecia nastąpił wzrost liczby osób uczestniczących w rejsach turystycznych o blisko 37%. Ocenia się, że wydali oni w skali roku 48 mld dolarów. Znaczny był udział turystów amerykańskich (6 mln) i europejskich (1,7 mln), którzy łącznie stanowili wówczas 81% turystów uczestniczących w rejsach na świecie.

Organizatorami morskich rejsów turystycznych są kompanie działające na różnych zasadach ekonomicznych, często jako spółki akcyjne. Kompania posiada flotę statków pasażerskich o zbliżonej pojemności turystycznej, czyli liczbie miejsc w kabinach. Kompania ma liczny personel naziemny i pływający. W tym drugim przypadku proporcja między liczbą pasażerów a obsługą na statku wynosi średnio 3:1.

Kompanie ustalają kierunki swoich rejsów oraz porty wyjściowe, które często położone są poza krajem macierzystym, w rejonie organizowanych rejsów, np. w obrębie Karaibów, w rejonie Europy Północnej czy na Dalekim Wschodzie. W trakcie rejsów odwiedzane są liczne porty, w których organizowane są programy wycieczkowe.

Najstarszymi kompaniami, które uruchomiły pierwsze rejsy turystyczne i które istnieją do dziś były kompanie europejskie. Pierwsze z nich działały już w połowie XIX w. Do takich należy angielska Cunard, powstała w 1840 r., w której dominującą rolę odgrywały i nadal odgrywają luksusowe rejsy. W jej gestii znajdowały się takie słynne statki, jak Queen Elisabeth I i II, Queen Mary I, a obecnie Queen Mary II i najnowszy statek Queen Victoria.

Szczególną rolę odegrała Holland America Line powstała w 1873 r. jako kompania holendersko-amerykańska (obecnie amerykańska), która specjalizowała się w przewozach emigrantów z Europy do Ameryki Północnej. Holland America Line już w 1895 r. zorganizowała pierwszy na świecie rejs wakacyjny, a w 1910 r. pierwszy rejs z Nowego Jorku do Ziemi Świętej (www.venustour.pl).

Wieloletnim doświadczeniem wyróżnia się włoska Costa Crociere, którą utworzono w 1948 r., początkowo w celu przewozów handlowych, a następnie szybko przekształcono w kierunku organizacji turystycznych rejsów morskich.

Parę największych obecnie kompanii powstało w latach 60. ubiegłego wieku (np. brytyjsko-amerykańska Princesses Cruises w 1965 r., NCL w 1966 r.) i następnych (np. amerykańska Carnival Cruise Line w 1973 r., włoska MSC w 1988 r., amerykańska Celebrity w 1989 r.) (Safpol Travel). Do najmłodszych należą Crystal Cruises (USA, z siedzibą w Los Angeles), powstała na początku lat 90. (www.rejsy.pl), oraz hiszpańska Iberocruceros utworzona w 2007 r. (Wikipedia: Costa Cruises).

T a b e l a 1. Charakterystyka flot służących morskim rejsom turystycznym na świecie wg grup wielkości statków. Stan w 2009 r.

Grupy wielkości statków wg liczby miejsc w kabinach	Liczba		
	kompanii	statków	miejsc w kabinach
Europa			
> 1000	15	85	186 000
500-1000	17	72	43 300
< 500	29	74	8 870
Razem	61	231	238 170
Ameryka Północna			
> 1000	8	76	192 500
500-1000	6	16	12 000
< 500	23	110	18 500
Razem	37	202	223 000
Azja			
> 1000	3	19	41 450
500-1000	4	7	5 060
< 500	5	13	1 600
Razem	12	39	48 110
Ameryka Południowa			
> 1000	-	-	-
500-1000	10	20	13 760
< 500	3	4	630
Razem	13	24	14 390
Australia			
> 1000	1	3	6 000
500-1000	-	-	-
< 500	7	10	650
Razem	8	13	6 650
Ameryka Środkowa			
> 1000	-	-	-
500-1000	1	1	700
< 500	-	-	-
Razem	1	1	700
Afryka			
> 1000	-	-	-
500-1000	-	-	-
< 500	-	-	-
Razem	-	-	-
Ogółem świat	132	510	531 020

Ź r ó d ł o: opracowanie na podstawie danych *Cruise Chips List, Cruise Companies*, www.cybercruises.com.

T a b e l a 2. Największa na świecie korporacja Carnival Corporation & PLC

Nazwa kompanii	Kraj macierzysty i siedziba	Liczba statków	Średnia liczba miejsc na statku	Łączna pojemność turystyczna statków
Carnival Cruise Line	USA - Miami	23	2 500	57 500
Costa Crociere	Włochy - Genua	17	2 500	42 500
Aida Cruises	Niemcy - Rostock	8	2 000	16 000
Princess Cruises	Wielka Brytania/USA - Kalifornia	15	2 500	37 500
P & O Cruise	Wielka Brytania - Southampton	8	2 200	17 600
Holland America Line	USA - Seattle	15	1 700	25 500
P & Cruise	Australia	3	2 000	6 000
Cunard Line	Wielka Brytania - Southampton	4	2 000	8 000
Iberocruceiros	Hiszpania - Madrid	4	1 300	5 200
Ocean Village	Wielka Brytania - Southampton	2	1 500	3 000
Razem		98	x	218 800

Ź r ó d ł o: opracowanie na podstawie www.cruiseurope.com.

Analiza rynku rejsów turystycznych na świecie wskazuje na silną dominację Europy i Ameryki Północnej (tab. 1). W tych dwóch makroregionach światowych koncentruje się 74% kompanii organizujących morskie rejsy turystyczne na świecie, 85% statków i 87% miejsc w kabinach. Przeważa Europa, w której znajduje się 46% kompanii, 45% statków oraz 45% miejsc w kabinach. Na kontynencie afrykańskim nie ma tego typu bazy dla rejsów morskich, a pozostałe regiony świata dysponują niewielką ilością kompanii. Nie oznacza to jednak, że w ich otoczeniu nie ma rejsów turystycznych. Są one bowiem organizowane przez kompanie europejskie i amerykańskie.

Należy zwrócić także uwagę na koncentrację wielkich statków turystycznych o pojemności ponad 1000 miejsc w kabinach. W obu regionach kompanie dysponują bowiem 88% wielkich statków, które pływają w rejsach turystycznych na świecie i dysponują 89% miejsc na statkach tej kategorii.

Konkurencja na rynku turystycznym obejmuje również sektor morskich rejsów turystycznych. Przejawia się to m.in. w powstawaniu korporacji skupiających kompanie z różnych krajów w celu obrony interesów.

Największą korporacją kompanii oferujących rejsy turystyczne jest amerykańska Carnival Corporation & PLC. W jej szeregach znajduje się 10 najsilniejszych kompanii amerykańskich i europejskich (tab. 2). Dysponują one blisko 100 wielkimi statkami o łącznej liczbie około 220 000 miejsc w kabinach. To oznacza, że korporacja Carnival & PLC skupia 53% wielkich statków na świecie i 51% miejsc. Drugą pod względem wielkości, ale dwukrotnie mniejszą, jest korporacja – również amerykańska – Royal Caribbean Cruises, w której skład wchodzi sześć kompanii, z silną przewagą amerykańskich. Istnieją także niewielkie korporacje obejmujące kompanie w danym kraju. Przykładem takiej krajowej korporacji jest TUI Travel PLC w Wielkiej Brytanii (tab. 3).

T a b e l a 3. Przykład krajowej korporacji – TUI Travel PLC (Wielka Brytania)

Nazwa kompanii	Kraj macierzysty i siedziba	Liczba statków	Średnia liczba miejsc na statku	Łączna pojemność turystyczna statków
Thomson Cruises	Wielka Brytania - Luton	5	1 200	6 000
Island Cruises	Wielka Brytania	2	1 500	3 000
Razem		7	x	9 000

Ź r ó d ł o: opracowanie na podstawie www.cruiseurope.com.

Na świecie obserwuje się silne zróżnicowanie rozwoju kompanii organizujących rejsy turystyczne. Są kraje, takie jak Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Wielka Brytania, Włochy, Niemcy, w których powstały kompanie specjalizujące się w rejsach wielkimi statkami. Są też kraje, w których rejsy turystyczne odbywają się niewielkimi statkami rzeczными i przybrzeżnymi. Do takich należą przykładowo Chiny (sześć kompanii dysponujących 16 statkami o pojemności ok. 200 osób każdy), Wietnam (jedna kompania z jednym statkiem o pojemności ok. 70 osób) czy Nowa Gwinea (jedna kompania z dwoma statkami po 40 osób). Flotami niewielkich statków dysponują także Chile (pięć kompanii z flotą ośmiu statków po około 100 osób), Indie (cztery kompanie z siedmioma statkami po 50 miejsc w kabinach). Stosunkowo dużą flotą statków rzecznych dysponuje Francja (jedna kompania ma 26 statków, każdy po 180 miejsc).

Spośród krajów europejskich szczególnie miejsce zajmuje Wielka Brytania. Ma ona flotę liczącą 29 wielkich statków (łącznie ok. 75 tys. miejsc), 15 statków średniej wielkości należących do sześciu kompanii (ok. 10 tys. miejsc) oraz 21 małych (o pojemności poniżej 500 miejsc), spośród których parę jest rzecznych. Wielka Brytania posiada ponadto 21 barek hotelowych.

Niektóre kraje mają duże żaglowe jachty morskie, na których organizowane są ekskluzywne rejsy. Do takich należą m.in. USA z 12. i Ekwador z trzema jachtami.

Istotne jest tu zasygnalizowanie istniejącej w literaturze przedmiotu typologii rejsów turystycznych (www.croisiere.com). Wyróżnianych jest 10 typów, przy czym jeden z nich obejmuje rejsy po wielkich rzekach na świecie². Tak więc wśród morskich rejsów jest dziewięć typów:

1) rejsy przybrzeżne – niewielkimi statkami, np. między wyspami greckimi, adriatyckimi, M. Czerwonego;

2) rejsy morskie „klasyczne” – trwają 8–12 i więcej dni, według ustalonych tras i dat;

3) małe rejsy morskie – krótsze od klasycznych (2–6 dni);

4) rejsy pobytowe – z przerwą w rejsie (trwającą na ogół jeden tydzień) głównie w celach wypoczynkowych w jednym z odwiedzanych portów i powrót na statek przy następnej rotacji;

5) rejsy tematyczne:

– artystyczne (muzyczne, teatralne, taneczne),

– kulturalne (literackie, historyczne połączone

z odczytami, z udziałem konferansjerów),

– przyrodnicze,

– gastronomiczne,

– sportowe (spacery, golf);

6) rejsy eksploracyjne na Antarktydzie czy w Arktyce, na pokładzie przystosowanego statku, których celem jest odkrywanie trudno dostępnego świata;

7) rejsy dalekie – kombinacja podróży samolot/morze: przelot z kraju macierzystego do odległego portu wyjściowego rejsu morskiego (np. przelot z Włoch do Sznaghaju i rejs po Morzu Chińskim);

8) rejsy pod żaglami – rejsy różnej wielkości żaglowcami, o charakterze ekskluzywnym;

9) rejsy motywacyjne – seminaria, kongresy, podróże grupowe.

Tę typologię można uzupełnić ostatnio o nowy rodzaj rejsów, który powstał w związku z wybudowaniem ogromnego statku Oasis of the Seas, zabierającego na pokład 6,36 tys. pasażerów i 2 tys. osób personelu (www.france-info.com). Wielkość statku ogranicza jego możliwości cumowania w portach oraz organizowanie tradycyjnych wycieczek fakultatywnych w miejscach postoju. Oasis of the Seas jest pomyślany jako samoistne pływające centrum wypoczynku oferujące pasażerom szeroki wachlarz form rekreacji. Autorka proponuje, by w typologii rejsów ten typ określać jako rejsy stacjonarnego wypoczynku.

W skali światowej istnieją platformy współpracy korporacji i kompanii oraz ekspertów od turystyki rejsowej. Najważniejszą jest coroczna konferencja rejsów statkami (La Cruise Shipping Conference). Jej siedzibą jest Miami (USA) (vebmaster@levoyageur.net).

Ważną rolę w eksploatacji statków użytkowanych na cele morskich rejsów turystycznych, zwłaszcza wobec intensywności zjawiska, odgrywają problemy ochrony środowiska morskiego i w portach. Nurt ochrony środowiska jest obecnie silnie akcentowany w działalności poszczególnych kompanii i jest często przedmiotem rywalizacji w zdobywaniu certyfikatów, odznaczeń, wyróżnień. Szczególna uwaga skoncentrowana jest na sprawach klimatycznych, na ochronie czystości powietrza i wody, na unieszkodliwianiu odpadów, wtórnym wykorzystaniu wody. Podejmowana jest współpraca z różnymi organizacjami i instytucjami, np. z Komisją Europejską czy World Wide Fund for Nature (WWF). Przedmiotem specjalnych działań jest ochrona basenu Morza Śródziemnego, gdzie intensywny ruch statków turystycznych nakłada się na duży ruch statków handlowych, a także ochrona środowiska takich portów, jak Wenecja.

3. MORSKIE REJSY TURYSTYCZNE ORGANIZOWANE PRZEZ KOMPANIE EUROPEJSKIE

W Europie jest 13 krajów, w których działa 29 kompanii wyspecjalizowanych w organizacji rejsów morskich (tab. 4). Zwraca uwagę fakt, że nie wszystkie kraje nadmorskie uczestniczą w organizacji takich rejsów. Brakuje m.in. Polski³, Szwecji, Belgii, Estonii, Łotwy, Rosji. Natomiast jest jeden kraj bez dostępu do morza (Szwajcaria), który ma dwie kompanie, wspólne z Kenią, i tam ma statki żeglugi przybrzeżnej. Rzadkim przypadkiem jest łączenie w jednej kompanii funkcji rejsowej z inną. Przykładem jest cypryjska kompania Luis Cruise Line powstała w 1935 r. z siedzibą w Nikozji. Ma ona 12 statków oraz sieć 26 hoteli – 15 w Grecji i 11 na Cyprze (www.venustour.pl).

Wśród krajów europejskich pierwsze miejsce zajmuje Wielka Brytania. Dominanta ta dotyczy liczby kompanii (21), statków (70) i miejsc (blisko 88 tys.) oraz liczby uczestników rejsów (ponad 1,5 mln w 2009 r.) (tab. 5). Interesująca jest pozycja Włoch, które mają zaledwie dwie kompanie, ale dysponują tylko wielkimi statkami i pod względem oferowanych miejsc zajmują pierwsze miejsce w tej kategorii statków. Oprócz Wielkiej Brytanii i Włoch w czołówce krajów europejskich znajdują się Niemcy i Hiszpania. Podkreślić tu trzeba stosunkowo słabą pozycję Francji, która w wielu innych dziedzinach turystyki zajmuje czołowe miejsce w skali świata i Europy, ma silnie rozwiniętą linię brzegową, doskonale stocznie budujące m.in. wielkie statki pasażerskie (np. ostatnio Queen Mary II), a jednocześnie ma niski udział w turystycznych rejsach morskich.

T a b e l a 4. Floty w krajach europejskich obsługujące morskie rejsy turystyczne. Stan w 2009 r.

Kraj macierzysty	Grupy wielkości statków wg liczby miejsc w kabinach									Razem kraj macierzysty					
	> 1 000			500-1 000			< 500			liczba			% ogółu		
	liczba			liczba			liczba								
	kompanii	statków	miejsc ogółem	kompanii	statków	miejsc ogółem	kompanii	statków	miejsc ogółem	kompanii	statków	miejsc ogółem	kompanii	statków	miejsc ogółem
Wielka Brytania	6	36	75 100	6	15	9 450	9	19	3 340	21	70	87 890	34,0	30,4	36,9
Włochy	2	29	78 500	-	-	-	-	-	-	2	29	78 500	3,2	12,6	32,9
Niemcy	2	10	20 000	2	11	5 500	7	23	1 030	11	44	26 530	18,1	19,1	11,1
Hiszpania	3	8	9 300	-	-	-	-	-	-	3	8	9 300	4,9	3,4	3,9
Francja	1	1	1 300	1	1	750	3	7	1 590	5	9	3 640	8,2	3,9	1,5
Grecja	-	-	-	4	12	8 100	2	13	1 150	6	25	9 250	9,8	10,9	3,9
Finlandia	1	1	1 800	-	-	-	1	2	400	2	3	2 200	3,2	1,3	0,9
Norwegia	-	-	-	1	13	6 500	1	2	200	2	15	6 700	3,2	6,5	2,8
Portugalia	-	-	-	1	5	2 500	-	-	-	1	5	2 500	1,6	2,1	1,0
Cypr	-	-	-	1	10	8 000	1	1	260	2	11	8 260	3,2	4,7	3,5
Holandia	-	-	-	1	5	2 500	2	3	300	3	8	2 800	4,9	3,4	1,2
Chorwacja	-	-	-	-	-	-	2	3	400	2	3	400	3,2	1,3	0,2
Szwajcaria / Kenia	-	-	-	-	-	-	1	1	220	1	1	220	1,6	0,4	0,1
Ogółem	15	85	186 000	17	72	43 300	29	74	8 890	61	231	238 190	100,0	100,0	100,0

Ź r ó d ł o: opracowano na podstawie danych *Cruise Chips List, Cruise Companies* www.cybercruises.com.

T a b e l a 5. Uczestnicy europejscy morskich rejsów turystycznych w latach 2007-2009

Kraj macierzysty uczestników	Liczba uczestników w tys. w roku			Wzrost 2008-2009 w %	Udział w rynku europejskim w % stanu z 2009 r.
	2007	2008	2009		
Wielka Brytania	1 335	1 477	1 533	4	31,0
Niemcy	763	907	1 027	13	20,7
Włochy	640	682	790	16	15,9
Hiszpania	518	497	627	26	12,6
Francja	280	310	347	12	7,0
Kraje skandynawskie	94	123	174	41	3,4
Benelux	82	92	109	19	2,2
Szwajcaria	64	65	75	16	1,5
Austria	52	59	75	27	1,5
Portugalia	20	28	30	8	0,6
Inne	155	183	184	1	3,6
Ogółem	4 004	4 422	4 942	12	100,0

Ź r ó d ł o: opracowanie na podstawie webmaster@levoy ageur.net (2010 r.).

Kolejność krajów europejskich pod względem flot obsługujących morskie rejsy turystyczne (tab. 4) potwierdzona jest liczbą uczestników rejsów (tab. 5). W Europie w 2009 r. w rejsach morskich uczestniczyło ogółem niemal 5 mln osób. Największą grupę stanowili Brytyjczycy (31,0%), a następnie Niemcy (21,7%), Włosi (15,9%) i Hiszpanie (12,6%). We wszystkich krajach obserwowany jest wzrost liczby uczestników.

Największe wskaźniki wzrostu w 2009 r. w stosunku do 2008 r. miały kraje skandynawskie (41%), a następnie Austria (27%) i Hiszpania (26%). W skali Europy wskaźnik ten wynosił 12%.

Głównymi kierunkami rejsów wybieranych przez Europejczyków są Morze Śródziemne (FOURNIER 2011) z Wyspami Kanaryjskimi, Azorami i Maderą (2,8 mln turystów w 2009 r.), Bałtyk i Fjordy Norweskie (884 tys. turystów w 2009 r.). W tych dwóch regionach obserwowany jest największy wzrost liczby uczestników rejsów (> 20% w stosunku do 2008 r.). Mniejsza dynamika wzrostu ma miejsce w podróżach Europejczyków na Karaiby i w pozostałych kierunkach na świecie (< 19%) (www.lhotellerie-restauration.fr). Również w tych kierunkach udają się Francuzi (tab. 6). Podkreślić trzeba silną przewagę Morza Śródziemnego (67% ogółu ruchu Europejczyków w 2009 r.), następne w kolejności są Karaiby, Antyle i Bermudy, do których trafia tylko 13,4% cruisingu Europy (webmaster@levoyageur.net 2010).

Interesujące jest obciążenie portów ruchem rejsowym. Wiąże się to z liczbą przybywających statków i przywożonych turystów. Sytuację w niektórych portach ilustruje tab. 7. Charakterystyczna jest zbliżona liczba statków i turystów w tak różnych miastach portowych, jakimi są Sankt Petersburg (5 mln mieszkańców) i Tallin (400 tys. mieszkańców). Do obu portów zawijają średnio trzy wielkie statki dziennie przywożąc ok. 9 tys. turystów. Dla ich obsługi – nie uwzględniając możliwej rotacji – potrzeba w każdym z tych

miast 220 autokarów i 220 przewodników różnojęzycznych. Niewątpliwie dla małego Tallina jest to większy problem niż dla wielkiego Sankt Petersburga.

T a b e l a 6. Główne kierunki podróży francuskich uczestników morskich rejsów turystycznych w latach 2008 i 2009 w tys. osób

Kierunki podróży	Liczba osób w tys., w roku		% ogółu w 2009 r.
	2008	2009	
M. Śródziemne i M. Czarne	200	233	67,0
Karaiby, Antyle, Bermudy	46	47	13,4
Skandynawia, Bałtyk	18	19	5,5
Wyspy Atlantyku, Wielka Brytania, Europa Zachodnia	14	11	3,2
Rejsy transatlantyczne	11	10	2,8
Wschód: Azja – Australia	3	4	1,1
Ameryka Południowa	3	3	0,8
Wybrzeże Zach. USA, Meksyk, Hawaje, Kanał Panamski	1	1	0,3
Inne kierunki	7	13	3,6
Rejsy czarterowe, integracyjne, seminaria	6	8	2,3
Ogółem	310	347	100,0

Ź r ó d ł o: opracowanie na podstawie webmaster@levoyageur.net (2010 r.).

T a b e l a 7. Wizyty statków w portach oraz odwiedzający je turyści rejsowi w 2010 r.

Porty	Liczba	
	statków	odwiedzających
porty bałtyckie		
Kopenhaga	307	662 000
St. Petersburg	298	423 931
Tallinn	280	389 370
Sztokholm	259	415 000
Gdynia	85	125 372
Ryga	64	58 564
Klajpeda	45	34 962
porty Norwegii południowej		
Bergen	241	291 877
Geirangerfjord	158	210 105
Oslo	150	260 843
Stawanger	111	175 000
Flåm	106	136 908

Ź r ó d ł o: *Cruise Europe Statistics* www.cruiseurope.com.

Inna skala problemu ma miejsce we Flåm położonym w głębi norweskiego fiordu i liczącym 300 mieszkańców. Istniejąca keja pozwala na zacumowanie jednego statku i tylko jeden statek zawija tu dziennie. Mimo że wszyscy mieszkańcy związani są z obsługą turystów, nie są w stanie obsłużyć 3 tys. osób jednocześnie. W kulminacyjnej fazie pobytu dla przewozu tych osób potrzeba 70 autokarów z przewodnikami. Dlatego w obsłudze ruchu we Flåm niezbędna jest pomoc pobliskiej miejscowości Voss i miasta Bergen. Tym samym zasięg wpływów turystyki rejsowej ma tu charakter regionalny. Zasięg ten na nieco innym obszarze potwierdzają organizowane wycieczki fakul-

tatywne. Trzeba też zaznaczyć, że kadry przewodnickie zasilane bywają przez zagranicznych studentów spędzających w ten sposób wakacje i zarabiających na opłatę studiów⁴.

W Europie działa Europejska Rada Rejsów (Européen Cruise Council – ECC), która skupia 24 kompanie statków rejsowych (vebmaster@levoyageur.net).

4. COSTA CROCIERE – PRZYKŁAD NAJSILNIEJSZEJ W EUROPIE KOMPANII MORSKICH REJSÓW TURYSTYCZNYCH

Costa Crociere działa na rynku od 1948 r. Jest spółką akcyjną. Posiada 16 wielkich statków o pojemności ≥ 1000 miejsc. Łącznie na statkach tych znajduje się ponad 18 tys. kabin, a w nich ponad 38 tys. miejsc (tab. 8). Na podkreślenie zasługuje nowoczesność floty tej kompanii. 11 statków (64,7%) wybudowano w i po roku 2000. Tylko trzy statki (17,6%) pochodzą z lat 90. ubiegłego wieku, a dwa pozostałe są starsze, ale wszystkie systematycznie unowocześniane (www.cruiseshipodyssey.com).

T a b e l a 8. Flota włoskiej kompanii Costa Crociere. Stan w 2011/2012 r.

Nazwa statku	Rok rozpoczęcia eksploatacji	Rok modernizacji	Liczba kabin	Pojemność turystyczna
Costa Fascinosa	2012	-	1 508	3 780
Costa Favolosa	2011	-	1 508	3 780
Costa Deliziosa	2010	-	1 130	2 826
Costa Luminosa	2009	-	1 130	2 826
Costa Pacifica	2009	-	1 504	3 780
Costa Serena	2007	-	1 500	3 780
Costa Concordia ^a	2006	-	1 500	3 780
Costa Magica	2004	-	1 358	3 470
Costa Fortuna	2003	-	1 358	3 470
Costa Mediterranea	2003	-	1 057	2 680
Costa Atlantica	2000	-	1 057	2 680
Costa Victoria	1996	2004	964	2 394
Costa Romantica	1993	2003	678	1 697
Costa Classica	1991	2001	654	1 680
Costa Marina	1969	2002	383	1 000
Costa Allegra	1969	2006	399	1 000
Ogółem	x	x	17 688	44 623

^a Statek uległ katastrofie 15 stycznia 2012 r., już po oddaniu artykułu do opublikowania.

Ź r ó d ł o: opracowano na podstawie www.cruiseshipodyssey.com. *Costa Cruises*, Wikipedia.

W 2011 r. Costa Crociere zorganizowała niemal 300 rejsów (tab. 9). Wśród kierunków rejsów dominowało Morze Śródziemne z Wyspami Kanaryjskimi (131 rej-

T a b e l a 9. Kierunki i liczba rejsów włoskiej kompani Costa Crociere w 2011 r.

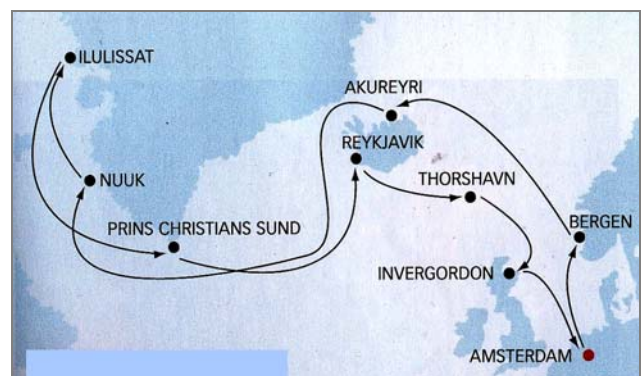
Kierunek	Rok inauguracji kierunku	Rejsy	
		liczba	% ogółu
Morze Śródziemne i Wyspy Kanaryjskie	.	131	44,3
Europa Północna – Bałtyk, Fiordy Norweskie, Szpicbergen, Islandia	.	55	18,7
Daleki Wschód – Chiny, Korea Płd., Japonia	2006	32	10,9
Karaiby (początkowo z USA)	1959	23	7,7
Morze Czerwone		19	6,4
„Małe” rejsy po M. Śródziemnym	od 1996 rejsy zimą	14	4,7
Dubaj i Emiraty	2006	12	4,0
Rejsy „unikatowe” transatlantyczne (w tym na Grenlandię)	.	6	2,0
Ocean Indyjski	2007	4	1,3
Ogółem	x	296	100,0

Ź r ó d ł o: opracowanie na podstawie *Costa Cruises 2011* [Katalog rejsów].

sów, 44,3% ogółu). Kolejnymi kierunkami były Europa Północna (55 rejsów, 18,7% ogółu) (rys. 1) i Daleki Wschód (32 rejsy, 10,9% ogółu). O rozwoju kompanii świadczą nie tylko nowoczesne statki, ale także nowe kierunki: w 2006 r. Daleki Wschód, Dubaj i Emiraty, w 2007 r. Ocean Indyjski, a w 2010 r. Grenlandia (rys. 2). Na przełomie lat 2011/2012 Costa Crociere zorganizowała swój pierwszy, studniowy rejs dookoła świata, a w jego ramach znajdowały się po raz pierwszy porty australijskie. Koncepcja rejsu „Dookoła świata” obejmowała trzy odcinki: „Śladami Krzysztofa Kolumba” z Sawony do Los Angeles (rys. 3), „Śladami Jamesa Cooka” z Los Angeles do Singapuru (rys. 4) oraz „Śladami Marco Polo” z Singapuru do Sawony (rys. 5) (*Costa Cruise 2011*. [Katalog rejsów]).



Rys. 1. Jedna z tras kompanii Costa Crociere po Morzu Bałtyckim
Ź r ó d ł o: *Costa Cruises 2011* [Katalog rejsów]



Rys. 2. Trasa rejsu kompanii Costa Crociere na Grenlandię
Ź r ó d ł o: *Costa Cruises 2011* [Katalog rejsów]

Analiza rejsów kompanii Costa Crociere wskazuje, że liczby rejsów w poszczególnych miesiącach są stosunkowo wyrównane, jednak dominują miesiące maj (33 rejsy), lipiec (31) i sierpień (30). Najmniej jest w lutym (18) i październiku (18). Ten w miarę wyrównany poziom świadczy o staraniach kompanii, by możliwie równomiernie wykorzystywać posiadaną flotę.



Rys. 3. Śladami Krzysztofa Kolumba – I odcinek rejsu „Dookoła świata” realizowanego przez kompanię Costa Crociere w 2012 r.
Ź r ó d ł o: *Costa Cruises 2011* [Katalog rejsów]

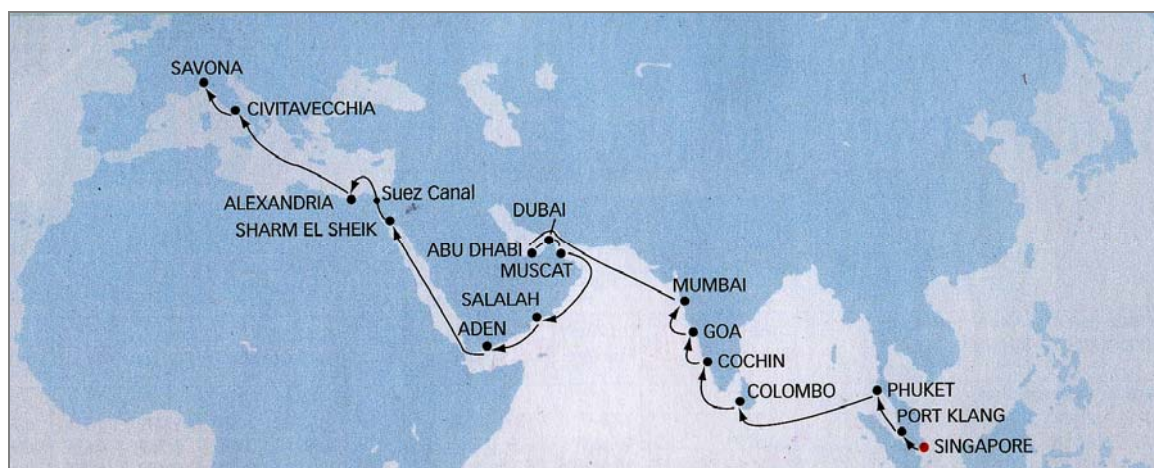


Rys. 4. Śladami James'a Cook'a – II odcinek rejsu „Dookoła świata” realizowanego przez kompanię Costa Crociere w 2012 r.
Źródło: Costa Cruises 2011 [Katalog rejsów]

Tabela 10. Porty wyjściowe włoskiej kompanii morskich rejsów turystycznych Costa Crociere w 2012 r.

Port wyjściowy	Rozpoczynane rejsy	
	liczba	% ogółu
Sawona (Włochy)	99	33,5
Wenecja (Włochy)	40	13,5
Kopenhaga (Dania)	30	10,1
Sharm El Sheikht (Egipt)	18	6,1
Szanghaj (Chiny)	17	5,7
Amsterdam (Holandia)	13	4,4
Santos (Brazylia)	10	3,4
Pozostałe porty (13) < 10 rozpoczynanych rejsów	69	23,3
Ogółem	296	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie Costa Cruises 2011 [Katalog rejsów].



Rys. 5. Śladami Marco Polo – III odcinek rejsu „Dookoła świata” realizowanego przez kompanię Costa Crociere w 2012 r.
Źródło: Costa Cruises 2011 [Katalog rejsów]

Obserwuje się wyraźne zróżnicowanie sezonowe regionów, gdzie organizowane są rejsy. Najbardziej charakterystycznym regionem jest Północna Europa. W tym regionie rejsy organizowane są od maja do września, a ich nasilenie przypada na trzy letnie miesiące – czerwiec, lipiec i sierpień. Natomiast od grudnia do kwietnia organizowane są rejsy głównie w Ameryce Południowej, Dubaju i Emiratach. Niewątpliwie zwraca uwagę basen Morza Śródziemnego, gdzie sezon rejsów obejmuje cały rok⁵. Długi sezon panuje na Wyspach Kanaryjskich i Karaibach⁶.

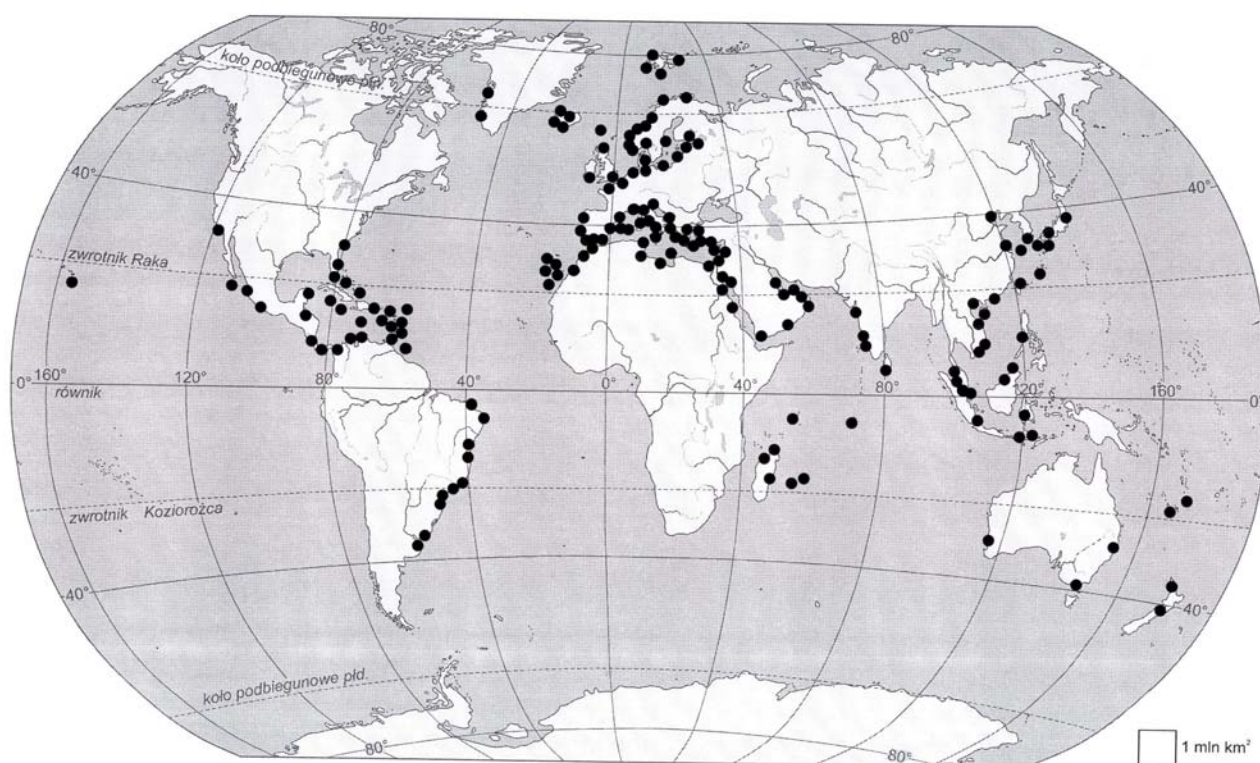
Rejsy Costa Crociere rozpoczynają się w 20 portach na świecie (tab. 10). Głównym portem wyjściowym jest włoska Sawona (99 rejsów, co stanowi 33,5% ogółu rejsów), drugie miejsce zajmuje Wenecja (40, czyli 13,5%). Ważną rolę odgrywa także Kopenhaga (30 – 10,1%). Stosunkowo wysoka jest pozycja portów Sharm el Sheikht i Szanghaju (Costa Cruise 2011 [Katalog rejsów]). W przypadku wyjściowych portów niewłos-

kich kompania realizuje zasadę *fly/sea*, co oznacza, że dla uczestników rejsów organizuje przeloty czarterowe z Włoch do portów wyjściowych, np. z Mediolanu do Buenos Aires, do Dubaju czy Szanghaju⁷.

Tabela 11. Rejony koncentracji portów, do których zawijają statki Costa Crociere (stan w 2012 r.)

Rejon koncentracji odwiedzanych portów	Odwiedzane porty	
	liczba	% ogółu
Morze Śródziemne	37	19,3
Europa Północna	32	16,7
Daleki Wschód i Azja Południowo-Wschodnia	27	14,0
Ameryka Środkowa i Karaiby	15	7,8
Ameryka Południowa	13	6,8
Inne	68	35,4
Ogółem	192	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie Costa Cruises 2011 [Katalog rejsów].



Rys. 6. Porty, do których zawijają statki kompanii Costa Crociere. Stan w 2011 r.
Źródło: opracowano na podstawie *Costa Cruises 2011* [Katalog rejsów]

Statki Costa Crociere odwiedzają niemal 200 portów na świecie (tab. 11, rys. 6). Wyraźnie rysują się rejon koncentracji tych portów. Najwięcej odwiedzanych portów położonych jest w basenie Morza Śródziemnego i w Europie Północnej oraz na Dalekim Wschodzie i w Azji Południowo-Wschodniej.

Kompania inwestuje w zagospodarowanie terminali portowych w celu usprawnienia obsługi pasażerów i zaopatrzenia statków. Przedmiotem takich działań w ostatnich latach była Savona (2003 r.), Barcelona (2007 r.), Tianjin w Chinach (2010 r.) (www.costacruisiers.fr).

Tabela 12. Oferty wycieczek w odwiedzanych portach.
Przykład kompanii Costa Crociere - rejs do portów bałtyckich w 2011 r.

Odwiedzany port	Liczba wycieczek	
	w miejscowości portowej	w tym na dłuższym dystansie
Tallin ^a	4	-
Sankt Petersburg	15	5
Helsinki	5	3
Sztokholm	6	-
Oslo ^a	3	-
Kopenhaga	5	1

^a Mała oferta w Oslo i Tallinie była spowodowana stosunkowo krótkim postojem statku.

Źródło: opracowanie na podstawie *Tour magazine - nos excursions 2011*. Costa Luminosa.

Jak już wspomniano wcześniej, w odwiedzanych portach organizowane są programy wycieczek fakultatywnych⁸. W tab. 12 przedstawiony jest przykład wycieczek oferowanych w portach bałtyckich w trakcie rejsów w 2012 r. Jest to oferta wycieczek prowadzonych w języku francuskim w czasie jednego rejsu. Zwraca uwagę szeroka oferta w Sankt Petersburgu. Wśród proponowanych celów były nie tylko najciekawsze zabytki i Ermitaż, ale także występy baletu i wieczór folklorystyczny. W paru portach oferowano wyjazdy do rejonów odległych od odwiedzanego miasta portowego. Wycieczki te miały często charakter ekoturystyczny i polegały na poznaniu ciekawych miejsc przyrodniczych i rejonów o szczególnych wartościach dla zrównoważonego rozwoju.

O rozwoju Costa Crociere świadczy też liczba obsługiwanych pasażerów - turystów: w 1997 r. - 350 tys., w 2007 r. - 1,1 mln, 2010 r. - 1,5 mln. W dziesięcioleciu 1997-2007 liczba turystów rejsowych potroiła się. W krótszym okresie (2007-2010) wzrost wyniósł 35%, co związane było z powiększeniem floty o nowe, wielkie statki (por. tab. 8) (www.tourmagazine.fr) (www.meretmarine.com).

W niektórych krajach Costa Crociere jest najważniejszą kompanią, z której rejsów korzysta najczęściej mieszkańców. Przykładem jest Francja. W 2003 r. 35% Francuzów uczestniczących w rejsach morskich wybrało tę kompanię. Patrząc na problem z przeciwnej

strony, Francja jest dla niej ważnym, drugim po Włoszech, rynkiem. Za Francją znajdują się Hiszpania, Wielka Brytania, Niemcy, Austria.

Costa Crociere zatrudnia 15 tys. pracowników: 14 tys. pokładowych i 1 tys. na lądzie. Pochodzą oni z 80 krajów. Średnia wieku wynosi 30 lat, a średni okres zatrudnienia dwa lata. Mężczyźni stanowią 61% (www.linkedin.com; Costa Crociere – Company Profile). Językami obowiązującymi w usługach na statkach kompanii są: włoski, angielski, francuski, niemiecki, hiszpański, rosyjski, portugalski. W staraniach o wysoki poziom personelu na swoich statkach Costa Crociere organizuje własne szkolenia, głównie stewardów hotelowych obsługujących pasażerów w kabinach oraz kelnerów, a także personelu pomocniczego. Szkolenia prowadzone są w siedmiu szkołach: w Indiach (dwie placówki), we Włoszech, na Filipinach, w Indonezji, Brazylii i Peru. Z jednej strony celem jest pozyskanie pracowników o jednolitym poziomie przygotowania, a z drugiej aktywizacja młodych ludzi w krajach rozwijających się. Okres zatrudnienia na statkach jest krótki, od pół do całego roku, młodzi wracają do siebie z zawodem i praktyką w usługach turystycznych.

W organizacji ruchu turystycznego na statkach kompanii uczestniczy w skali Europy 25 tys. agencji turystycznych, a w skali świata 65 tys.

Costa Crociere aktywnie działa na polu ochrony środowiska. Za utrzymywanie wysokich standardów uzyskała w 2004 r. certyfikat ISO 14001. Szczególnie znaczenie ma dla niej otrzymanie specjalnej odznaki środowiskowej „Green Star” (Zielona Gwiazda). W roku 2005 przystąpiła do współpracy z WWF w zakresie ochrony środowiska morskiego, a od 2009 r. szczególnej ochrony Morza Śródziemnego. Kompania podpisała też dobrowolne porozumienie na rzecz ochrony środowiska Wenecji „Wenecka Błękitna Flaga”. Od roku 2005 wiele jej statków bierze udział w monitoringu zmian klimatycznych w zakresie zanieczyszczenia powietrza. Obserwacje te prowadzone są we współpracy z Komisją Europejską. Statki kompanii uczestniczą też w monitorowaniu emisji elektromagnetycznej (Costa Cruises 2011 [Katalog rejsów]).

Costa Crociere jako jedyna kompania europejska publikuje roczne raporty na temat swoich działań w zakresie ochrony środowiska na statkach. Dotyczą one m.in. oszczędzania energii i paliw, odsalania wody morskiej do celów pitnych, wtórnego zużycia wody, segregacji i unieszkodliwiania w 100% stałych odpadów, organizowania ekoturystyki (Costa Cruises 2011 [Katalog rejsów]).

Kompania uzyskała także certyfikaty: bezpieczeństwa (OHSAS 18 001), jakości (UNI EN ISO 9001), odpowiedzialności społecznej (SA 8000) (www.costacruise.com).

5. MORSKA TURYSTYKA REJSOWA – GAŁĄŻ PRZEMYSŁU TURYSTYCZNEGO

Morska turystyka rejsowa staje się istotną gałęzią przemysłu turystycznego. Jej oddziaływania są wielokierunkowe, a w generalnym ujęciu można wyróżnić kilka grup problemowych:

1. Tworzenie floty – budowa statków, ich wyposażenie (często luksusowe, z użyciem drogich materiałów), eksploatacja statków, rozbudowa i rozwój usług na statkach. We wszystkich tych działaniach ważne jest zatrudnienie oraz bilans nakładów i zysków.

2. Obsługa uczestników rejsów na statku w zakresie usług hotelowych, gastronomicznych, rozrywkowych, sportowych, kulturalnych, handlowych, *spa & wellness*, fotograficznych oraz turystycznych w odwiedzanych portach.

3. Trasy rejsów, odwiedzane porty – tradycyjne trasy rejsów i poszerzanie oferty o nowe trasy i porty.

4. Wpływ turystyki rejsowej na odwiedzane miejscowości portowe:

- postoje statków w portach – potrzeba odpowiedniej infrastruktury terminali⁹, korzystanie z usług pilotów, uzupełnienie zaopatrzenia, opłaty portowe;
- rozwój miejscowych usług turystycznych;
- rozwój agencji turystycznych organizujących wycieczki fakultatywne – autokary, przewodnicy różnojęzyczni;
- rozwój produkcji i sprzedaży pamiątek, artykułów regionalnych;
- rozwój usług pocztowych;
- wzrost frekwencji i dochodów z opłat za wstępy w zwiedzanych obiektach, przystosowanie tych obiektów do zwiedzania;
- korzystanie przez turystów z miejscowej gastronomii.

5. Szkolenie młodych pracowników w krajach, w których jest silna podaż rąk do pracy oraz rozwijający się rynek turystyczny, który będzie mógł wchłonąć kwalifikowane osoby powracające po służbie na statkach.

6. Działania kompanii dysponujących odpowiednią flotą i organizujących morskie rejsy turystyczne:

- budowanie własnej floty;
- kształtowanie konkurencyjnej oferty w zakresie standardów wyposażenia statków, usług hotelowych, gastronomicznych i innych, tras rejsów, systemów zniżek w opłatach za uczestnictwo, sprawności i kultury personelu;
- organizacja rejsów – wybór tras i portów, częstotliwości rejsów, marketing i promocja;
- współpraca z tysiącami agencji i biur turystycznych, z liniami lotniczymi przy organizacji rejsów *fly/sea*, współpraca z innymi usługodawcami w zakresie usług portowych i zaopatrzenia;

– powstawanie dużych i silnych korporacji, głównie międzynarodowych, skupiających kapitał i tworzących układy konkurencyjne na rynku morskich rejsów turystycznych.

W ostatnich latach powstają nowe kompanie charakteryzujące się stosunkowo dużym potencjałem już na starcie.

6. ZAKOŃCZENIE

Morskie rejsy turystyczne stają się coraz popularniejszą formą turystyki łączącą kontakt z morzami i oceanami z poznaniem atrakcyjnych fragmentów wybrzeży w różnych krajach. Statek stanowi wygodne, stałe miejsce zakwaterowania i wypoczynku, a większość dni podczas rejsu poświęcona jest zwiedzaniu. Często jest ono ograniczone do szybkiego poznania najważniejszych miejsc i obiektów i pozostawia niedosyt oraz zaciekawienie tym, co pozostało niepoznane. Z jednej strony ten rejsowy sposób poznawania świata odpowiada obecnemu stylowi szybkiego życia i przeżycia, ale z drugiej strony budzi w uczestnikach chęć ponownego odwiedzenia poznanych krajów i miejscowości.

Silna konkurencja na rynku rejsów turystycznych powoduje, że kompanie tworzą systemy ofert i zachęt w celu pozyskania stałych i nowych klientów, kierując swoje statki w odległe, słabiej znane rejony świata.

Rozwijająca się gałąź przemysłu turystycznego, jaką są morskie rejsy przynosi niewymierne korzyści uczestnikom rejsów, ale także korzyści ekonomiczne i społeczne dla kraju macierzystego danej kompanii rejsowej i rynków zagranicznych.

PRZYPISY

¹ W terminologii polskiej używane bywa określenie „rejsy wycieczkowe”. Autorka proponuje stosowanie terminu „rejsy turystyczne”, aby pojęcie „wycieczkowe” odnosić do wycieczek fakultatywnych, organizowanych w trakcie rejsu w odwiedzanych portach.

² Wymieniane są takie rzeki, jak: Ren, Dunaj, Sekwana, Rodan, Guadalkiwir, Mozela, Wolga, Yang Tse, Mekong, Dniepr, Pau, Nil.

³ Trzeba tu podkreślić, że zupełnie inna była sytuacja w Polsce międzywojennej. Działały wówczas Żegluga Polska oraz Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe. Poza rejsami pasażerskimi organizowano letnie wycieczki morskie pod hasłem: „Pracujesz na lądzie, odpoczywaj na morzu”. Cztery polskie statki: Kościuszko, Pułaski, Warszawa i Polonia pływały w lecie do krajów skandynawskich, Łotwy, Estonii, ówczesnego Związku Radzieckiego, Maroka, na Wyspy Kanaryjskie i Madagaskar, do Palestyny, Grecji, Turcji, Ameryki Północnej i Południowej (*Cruise on the Baltic*, 1929, *Morskie wycieczki zagraniczne* 1929, *Letnie wycieczki morskie 1933 r.*, *Wycieczki morskie 1938 r.*).

⁴ Podobne zatrudnienie studentów – obcokrajowców autorka zaobserwowała m.in. na Grenlandii.

⁵ Costa Crociere jako pierwsza zainicjowała w 1996 r. zimowe rejsy po Morzu Śródziemnym.

⁶ Costa Crociere rozpoczęła rejsy na Karaiby już w 1959 r.

⁷ Formułę *fly/sea* (rejs z dołotem) Costa Crociere realizuje od 1968 r. jako pierwsza na świecie.

⁸ Oferta wycieczek fakultatywnych w miejscowościach portowych jest zróżnicowana tematycznie. Są bowiem wycieczki kulturalne, panoramiczne (poznanie miejsc widokowych oraz najważniejszych obiektów i miejsc w odwiedzanym mieście), zakupowe, sportowe, ekowycieczki, gastronomiczne (we współpracy z Przewodnikiem Gastronomicznym Michelin), etnograficzne (*Costa Cruises 2012* [Katalog rejsów]).

⁹ W niektórych portach nie ma odpowiedniej infrastruktury. Statki pozostają na redzie, a turyści są przewożeni na brzeg szalupami stanowiącymi wyposażenie statku. W niektórych portach gospodarze doceniają rolę ekonomiczną przyjmowania dużych statków turystycznych i przystosowują dla nich nabrzeża oraz budują terminale (np. w ostatnich latach w Sankt Petersburgu). Bywają sytuacje, w których same kompanie rejsowe inwestują w terminale (por. rozdz. 4).

BIBLIOGRAFIA

- L'activité des croisières dans le monde*, 2003, Organisation Mondiale du Tourisme, Madrid.
- CARTWRIGHT R., BAIRD C., 1999, *The Development and Growth of the Cruise Industry*, Butterworth, Heinemann, Oxford.
- CHOMKA M., 2000, *Turystyka morska: zarys problematyki*, Wyższa Szkoła Turystyki i Hotelarstwa, Gdańsk.
- Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe*, 2010, GP Wild (International) Ltd., European Cruise Council, Brussels-London.
- Costa Cruises 2011* [Katalog rejsów].
- Costa Cruises 2012* [Katalog rejsów].
- Costa Cruises*, Wikipedia.
- Cruise Ships List*, *Cruise Companies*, www.cybercruises.com.
- Cruise on the Baltic*, 1929, „Żegluga Polska”, Warszawa.
- DWYER L., FORSYTH P., 1998, *Economic Significance of Cruise Tourism*, „Annals of Tourism Research”, vol. 25, No. 2, s. 393–415.
- FOURNIER C., 2011, *Le tourisme de croisières en Méditerranée*, „Géocronique”, marzec, s. 1–13.
- GRENIER A.A., 2008, *Le tourisme de croisière*. Téoros, „Revue de recherche en tourisme”, no. 27/2, s. 36–48.
- Le marché de la croisière. Bilan 2010*, Conférence de Presse de l'Association Française des Compagnies de Croisières, 24 mars 2011, www.afcc-croisieres.fr.
- Letnie wycieczki morskie 1933*, Warszawa [1933], Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe. Linia Gdynia-Ameryka [folder + broszura].
- MIKA M., 2007, *Turystyka morska*, [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka* Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, s. 235–243.
- Morskie wycieczki zagraniczne*, Warszawa, 1929, „Żegluga Polska”.
- RITTER W., SCHAFFER C., 1998, *Cruise Tourism: A Chance of Sustainability*, „Tourism Recreation Research”, vol. 10, No. 2, s. 164–188.
- Tour magazine – nos excursions*. 2011, Costa Luminosa.
- WARD D., 2010, *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships*, Berlitz Publishing, London.
- Wycieczki morskie 1938*, Warszawa 1938, Gdynia-Ameryka. Linie Żeglugowe.

www.costacroisieres.fr.
www.costacruise.com.
www.croisiere.com.
www.cruiseurope.com.
www.cruiseshipodyssey.com.
www.e-hotelarz.pl.
www.lhotellerie-restauration.fr.
www.linkedin.com.
www.meretmarine.com.
www.niebieskamila.pl.
www.rejsy.pl.
www.safpoltravel.pl.
www.tourmagazine.fr.
webmaster@levoyageur.net (2010 r.).
