

## **Bałtycki cruising**

### *Baltic cruising*

TADEUSZ PALMOWSKI  
Uniwersytet Gdański

Europa Bałtycka, jako integralny składnika przestrzeni europejskiej, obejmuje obszary skupione wokół basenu Morza Bałtyckiego. Pojęcie to, początkowo oparte głównie na specyficznych cechach geograficzno-przyrodniczych, a także kulturowo-etnicznych dzięki pionierskim badaniom i pracom J. Zaleskiego, określony został wymiar geograficzno-przestrzenny, ale także polityczny i ekonomiczny<sup>1</sup>. Region ten swym zasięgiem obejmuje dość rozległe terytorium Europy - 2,4 mln km<sup>2</sup> i dysponuje poważnym potencjałem ludnościowym, o dużej kreatywności i innowacyjności oraz ekonomicznym, co sytuuje go w czołówce najsilniej rozwijających się regionów Europy.

Europa Bałtycka cechuje się bardzo wysoką innowacyjnością oraz rozwojem gospodarki opartej na wiedzy. Mimo utrzymujących się nadal dużych różnic ekonomicznych między krajami północno-zachodniej i południowo-wschodniej części Bałtyku, region ten - poza Rosją stanowiący integralną część UE, przekształca się w strefę stabilizacji oraz wzrostu gospodarczego i dobrobytu społecznego. Podstawy tego wzrostu tworzy istniejący potencjał wytwórczy oraz szczególnie wysoka aktywność krajów bałtyckich - głównie w zakresie obrotu towarów i usług.

Dynamiczny rozwój wymiany handlowej zarówno między tymi krajami, jak również z państwami spoza regionu, silnie stymuluje rozwój transportu. Popyt na usługi przewozowe w zakresie rynku transportu morskiego, wykazuje wysokie tempo wzrostu. Transport morski, staje się w Europie Bałtyckiej w większym stopniu niż w innych częściach Europy, źródłem wzrostu eksportu usług i czynnikiem wzrostu PKB krajów bałtyckich oraz stymulatorem integracji tego regionu.

Istotny wpływ wywiera na to nie tylko rosnący popyt na przewozy drogą morską ładunków, ale także pasażerów. Rynek bałtycki jest bowiem największym na świecie i jednym z relatywnie nadal dużych pod względem potencjału

<sup>1</sup> J. Zaleski, Cz. Wojewódka, *Europa Bałtycka. Zarys monografii gospodarczej*. Ossolineum. Wrocław, 1977.

rozwojowego rynków przewozów pasażerskich. Na rynku tym przewozi się łącznie we wszystkich relacjach z dużymi i małymi portami rocznie około 180 mln pasażerów. W przewozach tych, w których uczestniczy ponad 135 promów i statków typu ro-ro, zaangażowanych jest około 40 dużych firm armatorskich. Działa tu także ponad 50 większych firm przewozowo-turystycznych, eksploatujących liczne jednostki turystyczno-wycieczkowe, które tworzą nowy, względem regularnych przewozów liniowych potencjał przewozowy w tym regionie.

Morze Bałtyckie to wewnątrzkontynentalne morze szelfowe w Europie Północnej, o powierzchni 415 tys.km<sup>2</sup>. Jest to zbiorniki stosunkowo płytki, intensywnie wysłodzony i bardziej niż morze, przypomina estuarium wielkiej rzeki, odprowadzającej wody z obszarów swego zlewiska do Morza Północnego przez Cieśniny Duńskie. Jego wybrzeża są gęsto zaludnione, gdyż 76% całej populacji Europy Bałtyckiej zamieszkuje obszary nadmorskie w ekwidystancie 100 km od brzegu morskiego. Wszystkie wielkie miasta, w tym potężne aglomeracje portowo-przemysłowe (np. St. Petersburg - ponad 5 mln mieszkańców) i większość stolic (z wyjątkiem Warszawy, Berlina i Wilna) leży nad morzem. Morze przecinają liczne szlaki żeglugi promowej ułatwiające ruch turystyczny z krajów Półwyspu Skandynawskiego na południe. Atrakcje przyrodnicze i kulturowe, a także znane od lat liczne uzdrowiska i kąpieliska ściągają nad Bałtyk licznych turystów. Stanowią też miejsca rekreacji i rozrywki.

Morski rynek turystyczny należy do jednego z najbardziej atrakcyjnych obszarów działalności. Światowy rynek turystyki morskiej który w 1970 r. obejmował zaledwie 0,5 mln pasażerów, wzrósł w 1998 r. do 9,5 mln, w 2004 r. przekroczył 13,4 mln, a w 2010 r. oceniany był na około 20-22 mln pasażerów. Dominującą pozycję zajmują tu Amerykanie z rynkiem karaibskim, na którym z usług korzysta 44 proc. turystów. Europa pozyskuje jedynie jedną piątą globalnej podaży turystów przemieszczających się statkami wycieczkowymi.

Rynek bałtycki obsługiwany jest przez głównych operatorów floty wycieczkowej świata, a organizowane rejsy mają na celu przybliżenie dziedzictwa kulturowego krajów położonych nad Bałtykiem.<sup>2</sup> W związku z tym statki zawiązują głównie do najciekawszych, najczęściej starych o hanzeatyckich korzeniach, miast portowych, oferujących zwiedzanie zabytków architektury, muzeów, udział w udział w znaczących wydarzeniach kulturalnych, festiwalach czy koncertach. Europa Bałtycka oferuje swoim gościom także piękne zróżnicowane krajobrazy. Infrastruktura i suprastruktura portów i związanych z nimi miast jest dobrze przygotowana do szybkiej i profesjonalnej obsługi statków wycieczkowych. Sam akwen Bałtyku postrzegany jest jako bezpieczny i czysty.

Popyt turystyczny na usługi wycieczkowe charakteryzuje się dużą sezonowością. Związane to jest z letnią porą roku sprzyjającą podróżom morskim

<sup>2</sup> Rejs wycieczkowcem (cruise) jest to podróż odbywana w ciągu co najmniej 60 godzin głównie dla przyjemności statkiem morskim. Dotyczy pasażerów z biletami, którzy otrzymują zakwaterowanie i posiłki. Podróż poza portami zaokrętowania i wyokrętowania musi obejmować także co najmniej dwa odwiedzane porty.

i nakładaniem się na to okresu urlopowego i wakacyjnego. Skutki tej sezonowości popytu są bardzo widoczne na Morzu Bałtyckim, gdzie wycieczkowce zawijają od ostatnich dni kwietnia do końca września.

Statki wycieczkowe operujące na Bałtyku są coraz większe, bardzo nowoczesne i doskonale wyposażone we wszystkie atrakcje służące wypoczynkowi (Tabela 1).

Tabela 1. Wybrane statki wycieczkowe obsługujące rynek bałtycki

Nazwa statku	GT (tonaż pojemnościowy brutto)	Rok budowy	Długość w m	Zanurzenie w m	Prędkość węzły	Liczba pasażerów	Liczba załogi
AIDAluna	69203	2009	252	7,2	22	2500	607
Adonia	77000	1998	261	8,1	21	2016	900
Albatros	b.d.	1973	205	7,5	21	812	
Arcadia	83000	2005	290	7,8	22	1996	886
Aurora	76000	2000	270	8,4	24	1868	816
Black Watch	28688	1972	206	7,5	21	820	350
Constellation	91000	2002	294	8,3	24	2499	999
Costa Classica	52926	1992	221	7,6	20	1420	650
Costa Pacifica	114500	2009	290	8,2	21,5	3780	1100
Costa Magica	105000	2004	271	9,6	20	2672	1068
Crystal Serenity	68870	2003	250	8,1	22	1080	635
Crystal Symphony	51044	1995	238	8,0	22	940	545
Emerald Princess	116000	2007	290	6,6	21,5	3114	1200
Grand Mistral	48200	1996	216	7,7	18,9	1196	470
Mein Schiff	76522	1996	259,7	6,6	21,5	1870	909
MSC Oprea	58600	2004	251	7,9	21	2055	700
Oriana	69153	1995	260	8,8	24	1928	794
Navigator of the Sea	138279	2002	311	8,5	22	3838	1181
Star Princess	109000	2002	289,5	8,1	22	2600	1100
Vision of the Seas	78491	1998	279	7,2	22	2435	765
Zenit	47255	1999	208	7,7	21,5	1789	670

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Pomysł wspólnej promocji bałtyckiej turystyki morskiej zainicjowały władze Sztokholmu i Kopenhagi. Następnie dołączyły do nich inne miasta. Kooperacja bałtyckich portów koncentruje swoje wysiłki na wypromowaniu wspólnej marki, upowszechnieniu w świadomości touroperatorów pozytywnego wizerunku portów bałtyckich, a także na wydatnym zwiększeniu liczby turystów w portach Bałtyku. Połączona oferta wsparta środkami UE skierowana jest nawet do Amerykanów i Australijczyków.

Udział Europy Bałtyckiej w światowym rynku wycieczkowców wynosi około 8 proc. Ponieważ akwen Morza Bałtyckiego postrzegany jest przez potencjalnych klientów amerykańskich jako obszar względnie jednorodny, po-

wstała 2004 roku inicjatywa sieci współpracy ma na celu także wzrost konkurencyjności tego regionu turystycznego wobec takich atrakcyjnych kierunków jak Karaiby, czy Morze Śródziemne. Członkami Baltic Cruise Project na początku było 17 miast portowych z 10 krajów nadbałtyckich. W 2010 roku do tej inicjatywy należało 27 portów i 47 partnerów.

Przez Baltic Cruise Project z rynkiem bałtyckim w roku 2010 związanych było 40 operatorów statków, 68 jednostek wycieczkowych obsługiwało ten akwen. Odnotowano 2010 zawinięć, przewieziono 3,1 mln pasażerów. Porty, które obsłużyły największą liczbę pasażerów to Kopenhaga i Sankt Petersburg (Tabela 2).

Tabela 2. Zawinięcia do największych bałtyckich portów pasażerskich w wybranych latach.

Port	Lata						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kopenhaga	193	282	280	289	301	334	307
St Petersburg	238	364	302	292	311	321	304
Sztokholm	180	259	260	255	265	293	261
Tallin	181	324	289	268	298	305	279
Helsinki	185	247	259	238	269	263	247

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Cruise Baltic.

W Kopenhadze statki pasażerskie cumowały w 2010 r. roku 307 razy. W Sankt Petersburgu odnotowano podobną liczbę zawinięć (304), Po około 250-280 jednostek cumowało w Sztokholmie, Tallinie i Helsinkach. Przez Kopenhagę przewinęło się 662 tys. pasażerów, przez Sankt Petersburg 427,5 tys., przez Sztokholm 415 tys., nieco mniej zawinęło do Tallina 390 tys. i 342 tys. do Helsinek (Tabela 3).

Tabela 3. Liczba pasażerów największych bałtyckich portów pasażerskich w wybranych latach (w tys.)

Port	Lata						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kopenhaga	166	428	458	509	560	675	662
St Petersburg	149	300	306	336	395	426	427
Sztokholm	157	250	287	281	365	416	430
Tallin	110	295	305	291	376	447	390
Helsinki	140	240	270	260	360	416	342

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Cruise Baltic.

Porty obsługujące średnią liczbę wycieczkowców (od 75 do 200) to Oslo (150) Rostock (114) i Gdynia (85). W roku 2010 obsłużyły one odpowiednio 261 tys., 222 tys. i w przypadku Gdyni 125 tys. pasażerów. Kolejna grupa to 17 portów, do której zawija mniej niż 75 wycieczkowców rocznie (Tabela 4). Należą do niej zarówno duże porty bałtyckie takie jak Göteborg czy Ryga oraz

małe porty położone na malowniczych wyspach bałtyckich takich jak Gotlandia, Bornholm, Saaremaa czy Wyspy Alandzkie.

Tabela 4. Inne porty bałtyckie obsługujące wycieczkowce w ramach Baltic Cruise Project (2010 r.)

Port	Liczba zawinięć	Liczba pasażerów (w tys.)
Visby	66	52
Ryga	63	58
Göteborg	41	52
Rønne	24	15
Kristiansand	20	32
Marienhamn	19	5
Helsingborg	6	16
Turku	6	2
Århus	3	6
Kemi	3	2
Kalmar	2	0,3
Kalskrona	2	1
Korsør	2	1,6
Malmö	2	0,8
Saaremaa	2	0,7
Elsinore	1	2,6
Kotka	1	0,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Cruise Baltic.

Poza wymienionymi, porty które sporadycznie przyjmowały wycieczkowce w ciągu ostatniej dekady to Kalmar i Umeå. Z portów niemieckich obsługujących wycieczkowce istotna jest także Kilonia. W latach 2000-2010 liczba zawinięć wzrosła tam z 47 do 136, a liczba pasażerów 48 tys. do 340 tys.<sup>3</sup> (Tabela 5). Mniejsze porty niemieckie takie jak Lubeka, Stralsund, Wismar i Warnemiinde również w ostatnich latach zaczyna być atrakcyjny dla wycieczkowców.

Tabela 5. Ruch wycieczkowców w Kilonii w latach 2000-2010

Rok	Liczba zawinięć	Liczba pasażerów (w tys.)	Rok	Liczba zawinięć	Liczba pasażerów (w tys.)
2000	47	48	2006	93	154
2001	72	51	2007	114	173
2002	74	66	2008	125	222
2003	80	93	2009	115	291
2004	95	129	2010	136	340
2005	91	132			

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów portu Kilonia

<sup>3</sup> Ponieważ Kilonia i kilka mniejszych portów niemieckich nie należy do programu Baltic Cruise nie ujęto ich w statystykach tej inicjatywy. Podobna sytuacja dotyczy także Gdańska i Szczecina.

Podobnie jak Kilonia, tak i Kłajpeda są zaangażowane w obsłudze i przyjmowaniu statków wycieczkowych. Dotyczy to także mniejszych portów duńskich takich jak Aarhus, Kalundborg, Skagen i Aalborg (Tabela 6).

Tabela 6. Pozostałe porty bałtyckie obsługujące wycieczkowce

Port	Liczba zawinięć			Liczba pasażerów		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Kłajpeda	46	50	45	32461	33512	34962
Aarhus	21	14	3	25536	22815	b.d.
Kalundborg	8	5	6	10500	6000	5300
Skagen	4	5	6	541	b.d.	1966
Aalborg	3	4	2	b.d.	b.d.	386

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Cruise Europe.

Bardzo ważne w obsłudze statków wycieczkowych są porty w których następuje wymiana pasażerów. Jest to skomplikowana i zarazem bardzo dochodowa operacja logistyczna, w której zaangażowanych jest szereg firm. Niezbędna przy tym jest odpowiednio przygotowana infrastruktura, w tym sprawne porty lotnicze. Tradycyjnie przewodzi w tym Kopenhaga posiadająca świetny, z największą w Skandynawii liczbą połączeń, port lotniczy. Jest on dobrze skomunikowany z odległymi zaledwie o 8 km terminalami i nabrzeżami obsługującymi wycieczkowce (Tabela 7). Sztokholm i Helsinki, już w mniejszej skali spełniają podobną funkcję. W ciągu ostatnich lat do portów tych w szybkim tempie dołączył Rostock, którego pozycja poza Kilonią, ze względu na udział turystów niemieckich w bałtyckim cruisingu, ulega stałemu wzmocnieniu.

Tabela 7. Porty bałtyckie, w których odbywają się zaokrętowania pasażerów

Port	Lata						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kopenhaga	60	93	104	120	147	156	135
Sztokholm	46	29	28	27	28	38	31
Rostock	-	24	48	16	22	15	39
Helsinki	-	-	13	15	18	16	21
Oslo	-	-	2	4	6	8	9
Göteborg	-	5	1	5	5	6	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Cruise Baltic.

W latach 2000-2009 liczba zawinięć wycieczkowców wzrosła z 1443 do 2163. W 2010 roku światowy kryzys spowodował nieznaczne zmniejszenie zawinięć do 2010 statków. Liczba pasażerów w tym samym czasie wzrosła z 1 050 tys. do 3 132 tys. a w roku 2010 minimalnie zmniejszyła się do 3 122 tys. Liczba pasażerów w analizowanym okresie 2000-2010 średnio, rocznie wzrastała o 11,4%, liczba zawinięć statków pasażerskich wzrastała średnio o 3,4% rocznie. Liczba zawinięć do portów w celu wymiany pasażerów wzrastała w tempie 8,6% rocznie.

Turystyka morska jest uwarunkowana przesłankami ekonomicznymi. Jej uprawianie wiąże się z kosztami dojazdu oraz kosztami przyjemnego pobytu na pokładzie statku. W rezultacie podróże morskie są drogie, przez co nie są powszechnie dostępne. Dlatego też w podróżach morskich w największym stopniu partycypowali obywatele Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Niemiec, Francji, Włoch i Beneluxu oraz Australii i Japonii. W ostatnich latach dało się zauważyć pewne nowe trendy. Amerykanie stanowili w roku 2007 prawie połowę pasażerów pływających po Bałtyku (47%), w tym Kanadyjczycy 3%. Wyraźną drugą grupę stanowili mieszkańcy Europy Południowej, Włosi (24%) i Hiszpanie (14%). Kolejną grupę 8,7% stanowią obywatele Wielkiej Brytanii. Mieszkańcy Azji, w tym Japończycy 3% i pozostali 3%. Tylko dla jednego z dziesięciu Amerykanów i Brytyjczyków był to pierwszy rejs po Bałtyku, natomiast dla większości Włochów i Hiszpanów był to ich debiut na tym akwenie.

Aż 96% turystów oceniło rejs bałtycki dobrze i bardzo dobrze. Wyrazem tego jest chęć ponownych odwiedzin tego regionu przez sześciu z dziesięciu uczestników bałtyckich rejsów. W przypadku Włochów i Hiszpanów dotyczy to czterech z pięciu turystów, a także co drugiego Amerykanina, Brytyjczyka i mieszkańca Azji.

W Polsce i w pozostałych krajach Europy Wschodniej udział w tej formie turystyki jest jeszcze bardzo niewielki. Dotyczy on małej grupy zamożnych Polaków zarówno zamieszkałych w Polsce, jak i tych którzy żyją i pracują poza jej granicami. Liczba bezpośrednio zainteresowanych tą formą turystyki, w związku ze wzrostem zamożności wykazuje tendencje wzrostowe. Wcześniej Polacy spotykani byli wśród załóg statków wycieczkowych, gdzie pracowali jako oficerowie, lekarze, załogi hotelowe i maszynowe oraz artyści pokładowi.

Morska turystyka wycieczkowa w historii polskiej żeglugi, zwłaszcza okresu z przed II wojny światowej posiada spore tradycje. Wiele obiektywnych czynników w Polsce powojennej sprawiło, że wycieczki odbywane statkami wycieczkowymi były dla polskiego turysty bardzo trudno dostępne. Dopiero radykalna zmiana sytuacji politycznej po roku 1980 na obszarze Europy Wschodniej przyniosła pewne zmiany i nadzieje na udział polskich obywateli w bałtyckich i innych morskich przewozach wycieczkowych<sup>4</sup>.

Wykonując bałtyckie rejsy okrężne wycieczkowce należące do czołowych towarzystw żeglugowych, uwzględniają także polskie porty Gdańsk i Gdynię oraz sporadycznie Szczecin. Powstałe przed drugą wojną światowa port i miasto Gdynia, od początku swego istnienia obsługiwały ruch pasażerski, w szczególności regularne połączenia transatlantyckie. Port jest dobrze przystosowany do obsługi ruchu pasażerskiego, posiada głębokowodne nabrzeża, Bez problemu cumują tu największe wycieczkowce jakie pojawiają się na Bałtyku. Ich długość przekracza 300 m, na pokładzie mają ponad 3800 turystów i ponad 1,2 tys. załogę.

<sup>4</sup> J.M. Miotke-Dzięgiel, *Turystyka morska*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 188.

Dlatego też do Gdyni zawija najwięcej wycieczkowców płynących do Polski.<sup>5</sup> Liczba tego rodzaju statków w Gdańsku nie jest wysoka i oscyluje w przedziale od kilkunastu do czterdziestu (Tabela 8). Statki zawijające do Gdyni pozostają tu najczęściej jeden dzień, czyli kilkanaście godzin. Tylko 4% jednostek cumuje tu dwa dni i dłużej.<sup>6</sup> W tym czasie turyści korzystają z szerokiej oferty wycieczek autokarowych i zwiedzają Trójmiasto (Stary hanzeatycki Gdańsk, kurort Sopot i prężnie rozwijającą się Gdynię). Program wycieczek najczęściej obejmuje zwiedzanie starego miasta w Gdańsku, Katedry Oliwskiej, Stoczni Gdańskiej, gdzie Solidarność zapoczątkowała demokratyczne przemiany w Europie Wschodniej. Wielką popularnością cieszą się także wyjazdy zamku krzyżackiego w Malborku oraz wycieczki przyrodniczo-etnograficzne na Kaszuby.

Tabela 8. Ruch wycieczkowców w Gdańsku i Gdyni w latach 2000-2010

Rok	Gdańsk		Gdynia	
	Liczba zawinięć	Liczba pasażerów	Liczba zawinięć	Liczba pasażerów
2000	14	3643	72	57410
2001	17	3486	74	56460
2001	14	3609	53	26660
2003	7	3367	95	58411
2004	28	7359	82	72977
2005	32	8353	94	88723
2006	29	9703	89	94135
2007	39	12193	87	89088
2008	36	13276	89	123521
2009	40	16753	96	134884
2010	26	8378	85	125005

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów portu Gdańsk i Gdynia

Podobny program obejmuje wycieczkowce zawijające do Gdańska. Ze względu na różne warianty tras i dobre przygotowanie logistyczne turoperatorów turyści docierają do różnych ciekawych pod względem kulturowym i przyrodniczym miejsc położonych w promieniu kilkudziesięciu kilometrów od portu. Położony przy zachodniej granicy Polski Szczecin dopiero od roku 1995 regularnie obsługuje pełnomorskie wycieczkowce. W ciągu roku dociera tu zaledwie ich kilka<sup>7</sup> (Tabela 9).

Poza zwiedzaniem Szczecina jednym z głównych celów wycieczek odbywanych z tego portu, jest odległa zaledwie o 1,5 godziny jazdy stolica Niemiec-Berlin.

<sup>5</sup>Od 2001 r. w Gdyni istnieje jedyna w Polsce „Aleja Statków Pasażerskich” upamiętniająca zawinięcia do tego miasta największych i najpiękniejszych wycieczkowców świata.

<sup>6</sup> W Sankt Petersburgu 77% ogólnego czasu pobytu statku w porcie przypadało na postoje trwające dłużej niż jeden dzień, w Kopenhadze 25%.

<sup>7</sup>Szczecin jest także portem licznie odwiedzonym przez pasażerskie statki śródlądowe, odbywające rejsy na trasie Berlin-Rugia. Rocznie tą drogą do Szczecina zawija około 10 tys. gości.



Tabela 9. Ruch pełnomorskich wycieczkowców w Szczecinie w latach 2005-2010

Rok	Liczba zawinięć	Liczba pasażerów
2005	3	1154
2006	1	273
2007	3	1085
2008	5	2042
2009	3	1436
2010	12	6178

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Polsteam Shipping Agency

Przyjmuje się, że turysta zostawia średnio w Trójmieście 100-125 euro. Można oszacować że w roku 2010 goście przybywający drogą morską zostawili tu prawie 1,7 mln euro. Ponieważ Gdańsk jest światowym centrum obróbki i handlu bursztynem, w Gdańsku i na zamku w Malborku znajdują się muzea prezentujące bursztyn naturalny oraz wyroby artystyczne z tego surowca, duża część turystów zaopatruje się w różnego rodzaju, wykonane przez gdańskich rzemieślników, wyroby z bursztynu, często oprawiane w srebro, a nawet złoto. Wizyty te są również bardzo korzystne dla właścicieli kawiarni, restauracji itp. Ponieważ prawie połowę gości stanowią turyści amerykańscy, to oni razem z Hiszpanami najchętniej robią zakupy. Na drugim biegunie znajdują się bardzo oszczędni turyści niemieccy. Rozwój tej formy turystyki morskiej mnoży dochody turoperatorów, firm transportowych, restauratorów i rzemieślników produkujących wyroby bursztynowe.

Co ogranicza rozwój tej formy turystyki morskiej w Polsce? Bariery są przepisy, które utrudniają rozwój, a także brak ścisłej współpracy pomiędzy portami, samorządami, armatorami i biurami podróży. Wysokie opłaty portowe pobierane za zawinięcia statków do polskich portów także zniechęcają organizatorów rejsów turystycznych do umieszczania na mapie podróży polskich portów. Obowiązkiem ustawowym jest przy zawijaniu do portu statku pasażerskiego asysta aż czterech holowników. Również ceny całonocnych wycieczek oferowanych pasażerom zawijającym do Gdyni są wyższe niż w innych zagranicznych portach.<sup>8</sup> Dotychczas nie wszystkie statki pływające po Bałtyku zawijają do Gdyni, aby to zmienić należy rozwinąć międzynarodową promocję i ofertę polskich miast i biur podróży. Niezbędne jest doprowadzenie do porozumienia wszystkich firm i instytucji zajmujących się promocją w regionie, kierujących zapleczem gastronomicznym i hotelarskim, zawiadujących przewozami autokarowymi i żyjących z turystyki przedsiębiorstw w celu wypracowania wspólnego działania na rzecz turystyki morskiej.

\*\*\*

Współpraca armatorów i operatorów statków wycieczkowych z polskimi biurami i turoperatorami, a także kooperacja sieciowa w ramach programu Bal-

<sup>8</sup>A. Somorowska, *Szanse i Bariery turystyki morskiej*, *Namiary na Morze i Handel*, nr 21/664, listopad 2005, s. 7.

tic Cruise już przynosi oczekiwane efekty w postaci rosnącej liczby jednostek zawijających do polskich portów oraz wzrastającego udziału w tej formie uprawiania turystyki Polaków.

Wprowadzanie coraz większych wycieczkowców na Bałtyk stymuluje systematyczny rozwój portów, tym budowania dłuższych i o większych głębokościach nabrzeży, nowoczesnych terminali pasażerskich, urządzeń do odbioru nieczystości itp. Wpływa także na rozwój lokalnej infrastruktury drogowej, kolejowej i w niektórych przypadkach lotniczej.

Rozwój morskiej turystyki cruisingowej przynosi całej Europie Bałtyckiej spore dochody. Ostrożnie szacując przekracza to 500 mln euro. Szacuje się, że jeden turysta wydaje w trakcie rejsu na statku, średnio 1400 dolarów. W miastach portowych pasażerowie statków przeciętnie wydają dziennie w porcie europejskim co najmniej 80 euro, a członkowie załogi 55 euro. Dodając wydatki na wycieczki i inne usługi kwoty te dodatkowo rosną. W rzeczywistości dane są jeszcze bardziej korzystne dla miast portowych. Według J. Turgoose, eksperta Cruise Europe, „w Kopenhadze przeciętny Amerykanin wydaje 233 euro, Francuz - 200 euro, Hiszpan - 150 euro, Brytyjczyk - 158 euro, a Japończyk nawet 700 euro”<sup>9</sup>.

W związku z globalnym kryzysem ekonomicznym, a także dynamicznym rozwojem inicjatywy Baltic Cruise, w ostatnich latach Bałtyk stał się jednym najszybciej rozwijających się głównych rynków żeglugi wycieczkowej<sup>10</sup>. Żegluga ta wraz projektem sieciowym Baltic Cruise doskonale wpisuje się w proces integrującej się Europy Bałtyckiej.

### Piśmiennictwo

- Cruise Baltic Status Report, Final, January 2007  
 Grzybowski M., *Tourism. The Baltic Offensive*. The Warsaw Voice, 6 February 2005,  
 2005,  
 Grzybowski M., Piotrowska J., *Wycieczkowce w polskich portach*, Nadmorski Przegląd Gospodarczy, nr 5/101, 2010,  
 Miotke-Dzięgiel J.M. *Turystyka morską*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.  
 Parker S., *Baltic tackles growth issues*, Cruise Business Review 1/2010  
 Somorowska, A. *Szanse i Bariery turystyki morskiej*, *Namiary na Morze i Handel*, nr 21/664, listopad 2005.  
 Stareńczak, P.B., *Bez rekordu*, *Nasze Morze*, nr 11, 2009.  
 Zaleski J., *Wojewódka Cz., Europa Bałtycka. Zarys monografii gospodarczej*. Ossolineum. Wrocław, 1977.

<sup>9</sup> M. Grzybowski: *Tourism. The Baltic Offensive*. The Warsaw Voice, 6 February 2005, p. 34

<sup>10</sup> P.B. Stareńczak, *Bez rekordu*, *Nasze Morze*, nr 11, 2009, s.79

TADEUSZ PALMOWSKI

## BAL TIC CRUISING

Baltic Europe as an integral part of the European territory covers regions surrounding the Baltic Sea. The Baltic market is serviced by major passenger fleet operators with the cruises focusing on the cultural heritage of countries lying along the Baltic coast. The demand for cruising services is of a seasonal nature. Passenger vessels operating on the Baltic keep getting bigger, are very modern and well equipped in all leisure related attractions. The 2004 initiative of Baltic Cruise cooperation network also aims at increasing the competitiveness of this tourist region. In 2010 this network included 27 ports and 47 partners. By 2010, 40 ship operators and 68 passenger vessels operated on the Baltic market with 3.1 million passengers carried and 2010 port calls. The ports of Copenhagen and Sankt Petersburg hosted the greatest number of passengers.

In the years 2000-2009 the number of passenger ships calling at ports grew from 1443 to 2163. In this period the number of passengers sailing rose from 1 050 thousand to 3 132 thousand. The number of passengers in the years 2000-2010 rose annually at an average of 11.4% and the number of port calls by 3.4% per year. The number of tum round port calls grew at the rate of 8.6% per year.

The share of this tourist sector in Poland and other Eastern Europe countries still remains insignificant. Baltic passenger cruisers called at the Polish ports of Gdynia and Gdańsk and sporadically Szczecin.

The development of marine cruising generates significant income in Baltic Europe. Cautious estimates exceed 500 million euro.

In view of the global economic crises and dynamically developing Baltic Cruise initiative, the Baltic has in recent years become the most rapidly developing passenger cruising market. The cruising sector and the Baltic Cruise network project fits well into the European Union integration process.