

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Geographica III (2012)

Renata Rettinger, Anna Urbańska

Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

Rola portów morskich w rozwoju cruisingu na Karaibach

Rynek wycieczek morskich jest obecnie jedną z dynamicznie rozwijających się branż turystycznych. Jednym z ważniejszych regionów turystyki morskiej są Karaiby, odniedzane głównie przez turystów z Ameryki Północnej. Wpływ mają na to przede wszystkim: bliskie położenie, niskie koszty podróży, wysokie zarobki oraz wieloletnie tradycje żegluga wycieczkowej. Dzięki licznym połączeniom lotniczym notuje się coraz większą liczbę turystów również z Europy (onecaribbean.org/statistics/countrystats/). Trasy rejsów w obrębie Karaibów prowadzą przez najbardziej atrakcyjne porty. Cechą charakterystyczną ostatnich lat jest ciągłe podnoszenie jakości obsługi pasażerów i towarów dzięki nowym inwestycjom w zagospodarowanie i rozwój infrastruktury turystycznej w portach. Z kolei konstruktorzy i armatorzy prześcigają się w pomysłach na wyposażenie swoich statków. Towarzystwa żeglugowe mając na względzie wyszukane gusta klientów, dopasowują produkt turystyczny do ich oczekiwań.

Analizie poddano porty bazowe, a w szczególności port Miami oraz Everglades. Są to jedne z najważniejszych portów bazowych dla karaibskich rejsów okrężnych. W analizie zostały uwzględnione czynniki warunkujące pozycję konkurencyjną portów, ich przestrzenne i funkcjonalne powiązania zarówno zewnętrzne jak i wewnętrzne.

Karaiby jako region turystyki morskiej

Obecnie turystyka morska z elitarniej przybiera charakter masowy. Prognozy wskazują na jej dynamiczny rozwój w najbliższych latach. Jak informuje „Rynek Turystyczny” (2008), żegluga wycieczkowa (Cruise Ship Industry) jest jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi gospodarki przynoszącej olbrzymie zyski. Łączny światowy dochód z rejsów szacuje się na 29,26 mld USD w roku 2011 (9,5% wzrostu w stosunku do 2010). Sam rynek północnoamerykański w 2011 roku przyniósł dochód na poziomie 17,46 mld USD (59,6%), a pozostała część świata generuje dochód w wysokości 11, 8 mld USD. Na całym świecie do CLIA (Cruise Lines International Association), organizacji zrzeszającej pasażerskie linie żeglugowe, należy około 30 towarzystw żeglugowych, które dysponują ponad 300 statkami

wycieczkowymi (Szafranski 2008). Główne linie rejsowe (*cruise lines*) na Karaibach to: Royal Caribbean International, Princess Cruises, Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises, Disney Cruise Line, Holland America, P & O Cruises, Cunard, Crystal Cruises, Norwegian Cruise Line.

Najlepszym okresem do uprawiania żeglugi w obrębie Karaibów jest czas od listopada do czerwca (szczyt sezonu przypada na okres od listopada do kwietnia). Dalsze miesiące noszą ze sobą zagrożenie huraganami. Wiosną i latem część statków przepływa Atlantyk i dołącza do floty pływającej po Morzu Śródziemnym, Morzu Czarnym i Morzu Północnym.

Większość rejsów zaczyna się na półwyspie Floryda (w Miami, w Everglades czy Canaveral) bądź na wyspie Puerto Rico w San Juan. Turyści do portów bazowych docierają przeważnie drogą lotniczą (np. na Miami International Airport czy największe na Antylach lotnisko w San Juan na wyspie Puerto Rico). Organizowane rejsy trwają od 3 do 14 dni, a liczba dni przeważnie przekłada się na liczbę odwiedzanych portów.

Uwarunkowania rozwoju portów morskich

Jednym z celów rejsów wycieczkowych jest pobyt na statku, który bardzo często ma formę wioski wakacyjnej, oraz przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi wyspami. Na pozór rola portów morskich wydaje się niewielka, ponieważ większość usług turystycznych jest świadczona na statkach wycieczkowych i to one odpowiadają za zadowolenie podróżnego. Ale problem jest znacznie szerszy i wynika z faktu, że podróż rozpoczyna się i kończy w konkretnym porcie. Początek rejsu wycieczkowego jest bardzo często najważniejszym momentem decydującym o zadowoleniu klienta, dlatego standard świadczonych usług w portach morskich, a także jego dostępność komunikacyjna spełniają bardzo ważną rolę w dalszym rozwoju tej formy turystyki.

Port morski stanowi zespół budowli morskich i lądowych oraz urządzeń technicznych zapewniających bezpieczny postój i obsługę statków morskich oraz innych środków transportu wodnego, obsługę środków transportu lądowego, przeładunek towarów i obsługę pasażerów (Misztal 1994). Aby port mógł dobrze spełniać swoje obowiązki, powinien posiadać odpowiednio ukształtowane obszary wodne, ochronione przed działaniem wiatrów, prądów, fal i lodu. Nie bez znaczenia jest również wielkość lądowych terenów portowych i wyposażenie ich w szlaki komunikacyjne: drogi, tory kolejowe, magazyny, składowiska, urządzenia portowe i przeładunkowe (Misztal, Kuźma 1994). Porty morskie spełniają wiele funkcji gospodarczych, a podstawowe z nich to: transportowa, dystrybucyjno-logistyczna, przemysłowa i turystyczna (Neider 2008).

Dzięki strategicznej lokalizacji („okno na świat”) i specyficznej działalności porty od zawsze były atrakcyjnym miejscem dla składów i magazynów, z czasem przekształcając się w centra dystrybucyjno-logistyczne (CL). Centra logistyczne to wydzielone miejsca, w których realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem towarów oraz z ich rozdziałem i wydawaniem. Obecnie coraz częściej stają się formą integracji różnorodnych usług w jednym miejscu (www.centrumlogistyczne.info). A. Grzelakowski (2007) do grupy podstawowych czynników lokalizacji CL zalicza: odpowiednie powiązanie z układem

obsługiwanych rynków, bliskość dużego, międzynarodowego węzła transportowego, który obsługuje duże ilości towarów importowanych, dogodną sieć połączeń komunikacyjnych oraz koszty prowadzenia działalności (np. dzierżawa terenu, wynajem budynków, urządzeń).

Mimo że większość portów morskich spełnia podstawowe kryteria funkcjonowania, to tylko niektóre z nich zajmują wysokie pozycje w rankingach dotyczących obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego na świecie. Konkurencyjność portów morskich jest zjawiskiem złożonym i wynika z wielu przyczyn. Do najważniejszych, według S. Szwankowskiego (2000), należą: położenie geograficzne, połączenia transportowe z zapleczem lądowym, jakość i cena usług portowych, telekomunikacja oraz stabilność społeczno-ekonomiczna.

Najważniejszym elementem jest położenie geograficzne. Ważne są warunki naturalne wybrzeża i możliwość wpłynięcia statków do portu oraz jego położenie w stosunku do zaplecza i przedpola. Mówiąc o zapleczu, mamy na myśli „obszar lądowy, z którego ładunki są eksportowane przez dany port lub przez niego importowane” (Neider 2008), przy czym ważne są dogodne połączenia kolejowe i drogowe, którymi odbywa się transport tych ładunków. Natomiast przedpole to położenie portu w stosunku do innych portów konkurencyjnych oraz połączenia morskie danego portu z innymi. Bliskie położenie konkurencyjnych portów motywuje do wysiłków inwestycyjnych i sprawniejszej obsługi klientów i towarów. Połączenia transportowe portu z jego zapleczem to kolejny bardzo ważny czynnik. Dostępność transportowa to jeden z podstawowych kryteriów lokalizacyjnych. Pożądany poziom obsługi gwarantuje odpowiedni koszt, czas i rodzaj transportu (Rydzkowski 2009).

W portach, z uwagi na silną konkurencję, liczy się przede wszystkim umiejętność sprawnej jakościowo i efektywnej obsługi ładunków, pasażerów, statków morskich i środków transportu zaplecza, sprawność przepływu informacji oraz umiejętność zarządzania całym lądowo-morskim łańcuchem transportowym (Rydzkowski 2009). Im port jest bardziej nowoczesny i wydajny, tym sprawniej obsługuje statki, skraca się czas postoju i koszty, a popyt na wpłynięcie statków wzrasta. Tak więc od pozycji konkurencyjnej portu zależy wielkość obrotów ładunkowych i obsługi ruchu pasażerskiego. Ponadto globalizacja stwarza portom morskim doskonałe warunki do rozwoju i ujawnienia swojego potencjału.

Niegdyś funkcja portowa była jedną z głównych funkcji miastotwórczych, dziś porty są ważnym ogniwem dobrze funkcjonującego rynku żeglugi pasażerskiej. J. Miotke-Dzięgiel (2002) dzieli porty, do których zawijają wycieczkowce, na dwie grupy: porty bazowe i przystanki w podróży. Portem bazowym jest ten, w którym rozpoczyna się i kończy wycieczka, gdzie zostają zakwaterowani pasażerowie i zostaje pobrane paliwo. Ponadto taki port powinien spełniać pewne wymagania dotyczące m.in. dostępności komunikacyjnej (bliskość lotniska), rozwiniętej infrastruktury (parkingi, drogi dojazdowe), bazy noclegowej i gastronomicznej. Należy również zaznaczyć, że port bazowy jednego armatora może być przystankiem w podróży innego.

Jedną z charakterystycznych cech rozwoju współczesnej turystyki morskiej jest budowa coraz większych statków. Najsilniej zjawisko to ujawnia się na północnoamerykańskim rynku wycieczek morskich, a w szczególności w obszarze Karaibów. Tendencje do budowania coraz większych statków pasażerskich znajduje uzasadnienie ekonomiczne. Pod wpływem nasilającej się konkurencji wiele

towarzystw żeglugowych nabrało przekonania, że można funkcjonować na rynku długofalowo pod warunkiem dysponowania statkami o możliwie ograniczonych kosztach eksploatacyjnych (Gaworecki 2000). Oznacza to, że bardziej ekonomiczny jest statek, który jednorazowo zabierze na pokład większą liczbę pasażerów. Największymi statkami wycieczkowymi świata dysponuje linia Royal Caribbean International. Jest to norwesko-amerykańska marka z siedzibą w Miami. Posiada 25% udziału w rynku wycieczkowym świata. Wszystkie statki od 1991 roku mają nazwy z końcówką „of the Seas” (www.royalcaribbean.com). Dwa pierwsze miejsca pod względem wielkości zajmują statki Allure of the Seas i Oasis of the Seas. Koszt budowy jednego statku to kwota około 1,4 mld USD, budową statków zajmują się przede wszystkim stocznie fińskie.

Ranking wielkościowy portów morskich

O randze pasażerskiego portu morskiego świadczy liczba odprawionych pasażerów. W statystykach uwzględnia się dwie grupy pasażerów: jednodniowych i kilkudniowych. Na Florydzie znajduje się 15 portów morskich, z czego trzy: Miami, Port Everglades i Canaveral, odgrywają największą rolę jako porty bazowe dla rejsów wycieczkowych. Udział rynku amerykańskiego w rejsach wycieczkowych jest bardzo duży, w 2010 r. wyżej wymienione porty bazowe obsłużyły 59% pasażerów.

Niezmiernie ważnym zagadnieniem dotyczącym rozwoju portów morskich, a w szczególności portów bazowych, jest terytorialne pochodzenie potencjalnego turysty – klienta rejsów okrężnych. Należy pamiętać, że zasadnicze znaczenie będzie miała dostępność zewnętrzna jak i wewnętrzna, to ona decyduje o czasie dojazdu do portów bazowych. W przypadku Karaibów najliczniejszą grupą turystów zagranicznych, uczestników rejsów okrężnych są obywatele Stanów Zjednoczonych (50%), łącznie 11,7 mln. Fakt ten wynika z wieloletnich tradycji tej formy ruchu turystycznego oraz położenia geograficznego regionu generującego i recepcyjnego i tzw. podróŜowania po południku, czyli bez zmiany stref czasowych. Drugą najliczniejszą grupą narodowościową są Kanadyjczycy, generują oni 11,3% zagranicznego ruchu turystycznego Karaibów. Turyści pochodzący z Europy stanowią 21,3% ruchu przyjazdowego (około 5 mln).

Jednym z największych portów morskich obsługujących pasażerów rejsów okrężnych jest Port Everglades, który w 2011 r. odprawił łącznie 3,6 mln pasażerów. Analizując dane z dłuższego przekroju czasowego 2001–2010, można zauważyć, że liczba pasażerów w każdym roku przekroczyła 3 mln. Rekordowy był rok 2004 z liczbą ponad 4 mln. Następną obserwowaną tendencją jest wzrost liczby kilkudniowych gości w stosunku do jednodniowych. O znaczeniu portu świadczy nie tylko liczba obsługiwanych statków pasażerskich, ale także wojskowych i towarowych (kontenerowce i zbiornikowce). W 2010 r. do portu zawinęło łącznie 4079 jednostek (średnio 11 statków dziennie).

Port Miami jest powszechnie znany jako Cruise Capital of the World oraz Cargo Gateway of the Americas. Pierwsza nazwa oznacza światową stolicę crusingu oraz siedzibę najważniejszych linii: Azamara Cruises, Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Crystal Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines, Royal Caribbean International czy Oceania Cruises (www.miamidade.gov/portofmiami/). Natomiast

Cargo Gateway of the Americas określa go jako jeden z najbardziej ruchliwych i największych portów kontenerowych w Stanach Zjednoczonych. Oferując swoją solidną pozycję, Port Miami obsługuje około 20 linii żeglugowych, których jednostki wypływają w celach handlowych do ponad 100 krajów i 250 portów na całym świecie. Port Miami należy do elitarnej światowej grupy portów, które obsługują jednocześnie statki wycieczkowe i ładunki kontenerowe. Jego popularność i szybki rozwój wynika ze strategicznej lokalizacji pomiędzy Ameryką Północną a Łacińską. Położony jest w Zatoce Biscayn (Floryda), na Dodge Island, wyspie, która powstała z połączenia trzech mniejszych: Lummus, Dodge i Sama. Port powiązany jest z centrum miasta (Downtown Miami) mostem zwanym Port Boulevard. Port składa się z terminali dla kontenerowców, które położone są wzdłuż południowego wybrzeża wyspy, natomiast terminale pasażerskie zajmują głównie jej północną część. Wyjątek stanowi terminal H i J, ulokowany odpowiednio w części zachodniej i południowej.

W przypadku portów pasażerskich obsługujących duże statki wycieczkowe, ważniejszym zagadnieniem jest dzienna przepustowość. Należy pamiętać, że współczesne statki wycieczkowe dysponują pojemnością 3–5 tys. pasażerów, w związku z tym odprawa musi być bardzo sprawna w stosunkowo krótkim czasie (3–5 godzin). Port Everglades już od kilku lat należy do czołówki portów żeglugowych odprawiających kilkadziesiąt tysięcy pasażerów dziennie.

Rok	Liczba pasażerów	Liczba statków
2003	44 100	15
2009	49200	11
2010	53 400	9

Na podstawie powyższego zestawienia można zauważyć, że rośnie liczba pasażerów odprawianych w ciągu jednego dnia, natomiast maleje liczba obsługiwanych jednostek. Wynika to z faktu, że budowane są coraz większe jednostki pływające, które zabierają na pokład kilka tysięcy gości. Taka sytuacja stwarza określone wymagania portom morskim, tzn. nie trzeba budować nowych terminali, ale istnieje konieczność ich modernizacji i zwiększenia przepustowości.

Dostępność komunikacyjna portów morskich jako element konkurencyjności

Dostępność komunikacyjna ma ogromne znaczenie dla rozwoju bazowych portów morskich. W portach bazowych odbywa się skomplikowany proces logistyczny odpraw pasażerskich oraz zaopatrzenie statku w prawie wszystkie niezbędne produkty na okres podróży. Kluczowe znaczenie posiada położenie portu bazowego, czyli jego dostępność dla pasażerów. Atrakcyjności i konkurencyjności portów morskich zależy w dużej mierze od systemu powiązań transportowych portu z zapleczem. Przez zaplecze portu rozumiemy region, który dla dokonywania swych obrotów handlu morskiego korzysta z usług określonego portu (Rzepecki 1970). Jego obszar zależy od układu sieci transportowej oraz od położenia innych portów. Położenie portu ma zatem kluczowy wpływ na kształtowanie się czasu oraz kosztów dotarcia z i do portu. Sprawność transportowych połączeń z zapleczem i przedpolem stanowi obecnie decydujący czynnik wyboru portu przez

pasażera i w dużej mierze przesądza o opłacalności całego lądowo-morskiego łańcucha transportowego.

Przestrzenne pochodzenie uczestników rejsów podróży decyduje o sposobach dotarcia do portów bazowych jako początku rejsu. Jedynie niewielka grupa amerykańskich turystów dociera do portów swoimi samochodami, większość wykorzystuje transport lotniczy. Dlatego też potencjał gospodarczy i logistyczny portów morskich zależy również w dużej mierze od lokalizacji w ich pobliżu lotnisk międzynarodowych. Port Miami posiada w swoim zapleczu International Airport (MIA), które jest największym lotniskiem w stanie Floryda. Znajduje się ono w odległości 13 km od centrum Miami i około 16 km od Portu Miami. MIA zajmuje w rankingach trzecie miejsce wśród amerykańskich lotnisk pod względem liczby międzynarodowych połączeń i liczby pasażerów zagranicznych oraz pierwsze miejsce w kraju dla międzynarodowych przewozów towarowych. Rocznie obsługuje ponad 30 mln podróży (w 2009 roku – 33 886 025) oraz około 36 linii towarowych (cargo). Stanowi główny węzeł lotniczy dla takich linii pasażerskich, jak American Airlines (drugiego na świecie pod względem liczby pasażerów przewoźnika lotniczego, American Eagle i Executive Air, linii towarowych Arrow Air, United Parcel Service Fine Air, FedEx i linii czarterowej Miami Air. Lotnisko w szerokiej, międzynarodowej sieci połączeń obsługuje loty non-stop do ponad siedemdziesięciu miast w Ameryce Północnej, Południowej, Europie, Azji i na Bliskim Wschodzie. W 2010 roku MIA uruchomił loty z Madrytu z Air Europa, które konkurują z American Airlines i z Lufthansą. Wznowiono loty Alitalii z Mediolanu, które uzupełniają sezonowe trasy Corsairfly z Paryża. Rośnie również status Miami jako ośrodka lotów pomiędzy USA a Ameryką Środkową i Południową oraz Karaibami.

Nawet niewielkie oddalenie portu lotniczego od morskiego wymusza użycie innych środków transportu w celu dotarcia na miejsce. Podejmuje się szereg działań mających na celu wprowadzenie intermodalnego transportu pasażerów do portów morskich, w przypadku Miami przeprowadza się modernizację sieci transportowej, która opiera się na powstaniu Miami Intermodal Center (MIC) – potężnego węzła komunikacyjnego, który scentralizuje różne rodzaje transportu naziemnego (m.in. Metrorail, Amtrak, Tri-Rail, autobusy, taksówki i samochody do wynajęcia). Głównym ogniwem MIC będzie Miami Central Station, który będzie spełniać rolę ośrodka kolejowego. Obecnie działa wypożyczalnia samochodów, która jest w stanie obsłużyć dziennie 28 tys. klientów.

W celu ułatwienia dostępności komunikacyjnej portu z jego zapleczem, a tym samym wzmocnienia konkurencyjności, wdrożono nowe plany rozwojowe. W 2010 r. rozpoczęła się budowa tunelu, który będzie łączył Watson Island z portem poprzez system autostrad. Tunel pozwoli ominąć zatłoczone centrum Miami. Drugim ważnym projektem jest 2Deep Dredge Projekt, który ma na celu powiększenie i pogłębienie zatoki w Porcie Miami, aby ułatwić większym statkom wejście do portu, czyli poprawić dostępność zewnętrzną. Inwestycja ta jest związana z inną o nazwie New Panamax, która zakłada znaczną rozbudowę Kanału Panamskiego. Korzyścią dla portu w Miami mają być statki przypluwające od strony wschodniego końca kanału. Realizację projektów zaplanowano na rok 2014. Przyczynią się one do znacznego wzrostu ruchu towarowego i pasażerskiego, co w widoczny sposób wpłynie na pozycję portu w gospodarce krajowej i regionalnej.

Port Miami oraz Everglades posiadają dogodne połączenia drogowe ze swoim zapleczem. Główne szlaki komunikacyjne to Autostrada Interstate 95 (I-95), najdłuższa, południkowa autostrada międzystanowa. Biegnie równoległe do Atlantyku, przez najbardziej zaludnione obszary miejskie (Boston, Nowy Jork, Filadelfia, Baltimore, Waszyngton, Miami).

Reasumując, zarówno port Miami oraz Everglades charakteryzują się bardzo dobrą dostępnością komunikacyjną, wynikającą z bliskiego położenia portów lotniczych oraz głównych autostrad. W przypadku tych dwóch portów należy podkreślić, że prowadzone są prace zmierzające do skomunikowania różnych typów transportu, co prowadzi do powstania intermodalnego systemu komunikacyjnego obsługującego bazy porty morskie.

Innowacyjność w portach bazowych jako narzędzie konkurencyjności

Liczba i także położenie portów morskich na Florydzie wymusza podjęcie różnorodnych działań zmierzających do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej. Blisko położone porty morskie, takie jak Miami i Everglades, rywalizują ze sobą o klienta – uczestnika rejsów wycieczkowych. Jednym ze sposobów osiągnięcia przewagi konkurencyjnej jest poprawa dostępności komunikacyjnej, co zostało już przeanalizowane wyżej. Kolejnym czynnikiem decydującym o pozycji portu morskiego w rankingu wielkościowym, analizowanym przez pryzmat liczby podróży, jest szeroko rozumiane jego wyposażenie infrastrukturalne. Wyposażenie infrastrukturalne portów morskich można podzielić na dwie podstawowe grupy: pierwszą stanowią urządzenia obsługujące pasażerów w trakcie oczekiwania na odprawę oraz punkty odprawiające pasażerów. Ta grupa ma za zadanie zapewnienie pasażerom komfortu oczekiwania na zaokrętowanie, należą do niej poczekalnie, obiekty gastronomiczne i handlowe, bankomaty. Jedną z najważniejszych części każdego portu morskiego, zajmującego się odprawą dużych statków pasażerskich, są punkty odprawy (*check in desk*). Ich liczba i przepustowość decyduje w stopniu zasadniczym o szybkości i jakości odpraw grup pasażerów liczących nawet 5 tys. osób. Coraz częściej tradycyjne punkty odpraw pasażerskich są modyfikowane i zastępowane przez automatyczne mosty do odpraw na pokład (*passanger boarding bridge*).

Zwiększająca się flota statków wycieczkowych, a także wielkość tych jednostek stwarzają określone wymagania co do przepustowości portów morskich. Liczba osób, która musi być odprawiona w stosunkowo krótkim czasie na jeden statek, wymusza zastosowanie określonych sposobów i procedur przyspieszających odprawy pasażerskie i bagażowe. Jednym z przykładów innowacyjności w tym zakresie jest terminal 18 portu Everglades, który został wybudowany w 2009 r. Jest to obecnie największy na świecie *single-ship cruise terminal* oraz najnowocześniejszy terminal stworzony do przyjęcia i obsługi największego statku wycieczkowego Oasis of the Seas linii Royal Caribbean International, który na swój pokład zabiera 5400 pasażerów (18 pokładów, 2700 kabin). Terminal 18 zajmuje powierzchnię 5,5 ha, znajduje się w nim 90 punktów odprawy pasażerskiej. Wyposażony jest w 157 ekranów wyświetlających informacje na temat położenia, ciągów komunikacyjnych oraz niezbędnych dokumentów. Został on tak zaprojektowany, aby umożliwić gościom odprawę oraz wejście na pokład w ciągu 15 minut. Terminal jest dwupoziomowy, w dolnej części są realizowane procedury związane z odprawą pasażerską,

natomiast górna część jest przygotowana jako poczekalnia, w której znajduje się 3 tys. miejsc siedzących. W trakcie budowy terminalu skorzystano z innowacyjnych rozwiązań technicznych i materiałowych, np. zbudowano szklaną ścianę, dzięki której w terminalu jest światło naturalne. Wykorzystano także innowacyjne rozwiązania systemów informatycznych obsługujących odprawy paszportowe i wizowe oraz wprowadzono system przesiewowego sprawdzania bagażu.

Podobne rozwiązania zostały zastosowane w Port Miami, który stale przygotowuje się do przyjmowania nowej generacji statków wycieczkowych. Z ośmiu terminali pasażerskich, które mogą obsługiwać statki jednocześnie, D i E rozpoczęły działalność w 2007 roku jako ultranowoczesne. Każdy z nich posiada zabezpieczenia i udogodnienia *state-of-the-art* (tzn. najwyższy poziom rozwoju urządzeń, techniki lub nauki, który dało się osiągnąć w określonym czasie) i jest przystosowany do przyjmowania największych statków.

Zastosowanie nowoczesnych urządzeń i procedur jest bardzo kosztochłonne, toteż porty w porozumieniu z liniami żegludowymi współfinansują szereg nowych inwestycji, dlatego bardzo popularnym zjawiskiem jest przynależność, a wręcz wyłączność poszczególnych terminali do linii żegludowych.

Ekonomiczny wymiar funkcjonowania bazowych portów morskich

Miasta portowe odnoszą wiele korzyści ze współdziałania z liniami pasażerskimi. Ich zyski pochodzą m.in. z opłat portowych czy podatku pobieranego od pasażerów statków wycieczkowych. Terminale do odpraw celnych wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą (restauracje, sklepy, parkingi, poczekalnie) również generują dochód (Miotke-Dzięgiel 2002). Porty bazowe należą do bardzo dochodowych jednostek gospodarczych. Zawijające statki generują olbrzymie dochody wynikające z opłat portowych, podatków stanowych i lokalnych. Ekonomiczny wymiar tego zjawiska został przedstawiony na przykładzie portu bazowego Everglades (tab.1). Przedstawione poniżej dane statystyczne pozwalają jednoznacznie stwierdzić, że dochody portu bazowego są w znacznym stopniu generowane przez wpływy pochodzące z rejsów wycieczkowych (45%).

Tab. 1. Wyniki ekonomiczne portu Everglades w latach 2009–2010

Rok	2009	2010
Przychody (\$)	114 441 818	124 653 452
Wydatki (\$)	73 235 677	73 950 966
Liczba wszystkich połączeń statków (ship calls)	4,251	4,079
Statki kontenerowe	1980	1830
Statki cargo	105	113
Tankowce	683	661
Statki wycieczkowe	1007	1015
Okręty i statki straży	34	29
Pozostałe	442	431
Pasażerowie statków wycieczkowych, w tym:	3139820	3 674 226
jednodniowi pasażerowie	302 866	360 018

kilkudniowi pasażerowie	2836 954	3 314 208
Przychody z cruisingu (\$)	37 428 549	45 724 190
Przychody z działalności cargo (\$)	28 711 223	29 473 963
Przychody z przeładunku ropy naftowej (\$)	23 537 174	25 486 535
Pozostałe przychody	24 764 872	23 968 764

Źródło: na podstawie Annual Commerce Report 2010

Podobna sytuacja była w przypadku portu Miami, który w 2009 r. obsłużył 4,1 mln pasażerów, a przewiezione ładunki miały wagę ponad 6,8 mln ton. Ta wymiana handlowa w połączeniu z działalnością rejsową w 2009 r. wygenerowała przychód powyżej 100 mln USD.

Skala tego zjawiska jest jeszcze wyraźniejsza, jeżeli przytoczymy informacje dotyczące wyników ekonomicznych poszczególnych jednostek pływających. Jednym z największych statków z portu bazowego Everglades jest Oasis of the Seas, o łącznej pojemności 5400 osób. Szacuje się, że przy rocznej pojemności tego statku wynoszącej 292 tys. pasażerów całkowity wpływ będzie wynosił 266 mln USD oraz wygeneruje 9 mln USD stanowych i lokalnych podatków.

Podsumowanie

Region karaibski jest jednym z najatrakcyjniejszych regionów dla rozwoju żeglugi morskiej. Jego głównym atutem jest atrakcyjne turystycznie położenie w strefie międzyzwrotnikowej i związany z tym dogodny klimat. Natomiast potrzeba połączeń komunikacyjnych pomiędzy licznymi wyspami wpływa na rozwój transportu morskiego. Skutkiem jest powstanie na wyspach wielu portów, które obsługują głównie statki z wycieczkowiczami. Mimo że większość portów morskich spełnia podstawowe kryteria funkcjonowania, to tylko niektóre z nich zajmują wysokie pozycje w rankingach dotyczących obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego na świecie. Do największych portów bazowych tego regionu, należą amerykańskie porty położone na Florydzie. Najwięcej pasażerów jest odprawianych w portach Miami, Everglades i Canaveral oraz Tampa i Key West. Tak bliskie położenie jest powodem ostrej rywalizacji, m.in. poprzez zwiększanie dostępności komunikacyjnej oraz podnoszenie jakości usług. Rywalizacja portów ma swoje ekonomiczne uzasadnienie, ponieważ generują one olbrzymie wpływy, zarówno wynikające z bezpośredniej obsługi podróżnych jak i podatków. Zwiększająca się popularność rejsów wycieczkowych powoduje nie tylko wzrost liczby jednostek pływających, ale także zwiększenie pojemności statków nawet do 5 tys. pasażerów. Dla portów skutkuje to koniecznością wprowadzenia rozwiązań nie tylko technicznych, ale także systemowych usprawniających procedury odpraw pasażerskich. W portach Miami i Everglades zastosowano szereg innowacyjnych rozwiązań, które są określane terminem *state-of-the-art*, czyli na najwyższym możliwym poziomie, który dało się osiągnąć w określonym czasie. Należy pamiętać, że pobyt w bazowym porcie morskim nie jest głównym celem podróży, ale to od niego zależy sprawny początek, a także przebieg całego rejsu.

Literatura

- Bielkowicz Z., 2009, *Statki na dobrym kursie*, „Rynek Turystyczny”, nr 4, s. 32–34
- Gaworecki W., 2000, *Turystyka*, PWE, Warszawa, s. 42–43
- Grzelakowski A., 2007, *Wiedza – łańcuchy dostaw*, „Logistyka”, nr 5
- Miotke-Dzięgiel J., 2002, *Turystyka morska*, Wyd. Uniwersytet Gdański, Gdańsk
- Misztal K., Kuźma L., Szwankowski St., 1994, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Wyd. Uniwersytet Gdański, Gdańsk
- Neider J., 2008, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa, s. 33–55
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), 2009, *Transport*, PWN, Warszawa, s. 186–277
- Rzepecki W., 1970, *Współzależności ekonomiczne w transporcie morskim*, Wyd. Morskie, Gdańsk
- Szafrański A., 2008, *Turyści z mórz i oceanów*, „Rynek Turystyczny”, nr 1, s. 12–19
- Szafrański A., 2008, *Nie mamy wycieczkowców, ale mamy porty i zabytki*, „Rynek Turystyczny”, nr 7, s. 20–23
- Szwankowski S., 2000, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wyd. Uniwersytet Gdański, Gdańsk
- www.onecaribbean.org/statistics/countrystats

Role of seaports in cruising development in the Caribbean

Abstract

Sea tourism brings huge profits to the Caribbean. The cruise market is set mainly for tourists coming from North America. Low travel costs, high income and the long-lasting tradition of sailing excursions are the main reasons. More and more European tourists can also be seen in the Caribbean thanks to numerous air connections. The cruise routes follow the most attractive ports. The ongoing competition causes the increase of quality of passenger's service and goods. The investment of island countries in the development of tourist infrastructure in ports grows with every year.

It results in creation of ports which serve mainly tourist ships. Despite the fact that most ports fulfil the basic functional criteria, only few occupy high positions in the world ranking of handling passenger and freight traffic. The competitiveness of ports is a complicated process and has many reasons. Base ports are studied in this paper, with a special stress put on Miami and Everglades. They are one of the most important base ports for Caribbean circular cruises. The factors influencing competitiveness of a port, its internal and external spatial and functional links are analysed as well.

dr Renata Rettinger
Uniwersytet Pedagogiczny
im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie
Instytut Geografii
Zakład Turystyki i Badań Regionalnych
e-mail: rettinger@onet.eu

mgr Anna Urbańska
Uniwersytet Pedagogiczny
im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie
Instytut Geografii