

TADEUSZ PALMOWSKI\*, TOMASZ STUDZIENIECKI\*\*

## Turystyka antarktyczna – geneza, organizacja i perspektywy rozwoju

**Streszczenie.** Działalność człowieka w Antarktyce, w tym na samym kontynencie Antarktydy, zaczęła się stosunkowo późno i była ściśle uzależniona od wiedzy i technologii niezbędnej do uzyskania dostępu do tego najbardziej oddalonego kontynentu na kuli ziemskiej. W ostatnim czasie Antarktyda stała się unikalnym obszarem recepcji turystycznej, którego atrakcyjność umożliwiła rozwój różnych form turystyki. Autorzy starali się odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu rozwój turystyki w Antarktyce wpływa na ten unikatowy obszar. Celem artykułu jest identyfikacja głównych atrybutów i determinant rozwoju turystyki antarktycznej oraz prezentacja systemu organizacji i zarządzania turystyką antarktyczną. Artykuł powstał na podstawie studiów najnowszej literatury dotyczącej turystyki antarktycznej, dokumentów International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) zawierających dane statystyczne oraz własnych obserwacji. Analiza literatury tematycznej i materiałów źródłowych, ich uporządkowanie i systematyzacja pozwoliły odpowiedzieć na postawione pytanie badawcze. Autorzy wykazali, że w ciągu ostatnich dekad, aż do wystąpienia pandemii, turystyka antarktyczna intensywnie się rozwijała. Jej specyfiką jest sezonowość i ograniczenia przestrzenne. Wyniki badań wskazują, że nadmierny rozwój turystyki może spowodować zagrożenia dla środowiska i wprowadzenie ograniczeń w tym zakresie. Niezbędne staje się zrównoważone zarządzanie ruchem turystycznym. Przeprowadzone badania wpisują się w trwającą dyskusję dotyczącą aktualnego stanu i przyszłości turystyki w Antarktyce.

**Słowa kluczowe:** turystyka antarktyczna, rejsy antarktyczne, zarządzanie turystyką

**Kody JEL:** Z32, Z38, Q56

**Sugerowane cytowanie:** Palmowski, T. i Studzieniecki, T. (2022). Turystyka antarktyczna – geneza, organizacja i perspektywy rozwoju. *Studia Periegetica*, 1(37), 131-149. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0015.9047>

\* Uniwersytet Gdański (Polska), Wydział Nauk Społecznych, e-mail: [tadeusz.palmowski@ug.edu.pl](mailto:tadeusz.palmowski@ug.edu.pl), [orcid.org/0000-0002-1644-7945](https://orcid.org/0000-0002-1644-7945).

\*\* Uniwersytet Morski w Gdyni (Polska), Wydział Zarządzania i Nauk o Jakości, e-mail: [t.studzieniecki@wznm.umg.edu.pl](mailto:t.studzieniecki@wznm.umg.edu.pl), [orcid.org/0000-0002-1272-0908](https://orcid.org/0000-0002-1272-0908).

## 1. Wstęp

Antarktyka obejmuje kontynent Antarktydy, Ocean Południowy oraz położone na nim wyspy, w tym Szetlandy Południowe i Orkady Południowe. Działalność człowieka na Antarktydzie i wokół niej zaczęła się stosunkowo późno. Była ściśle uzależniona od wiedzy i technologii niezbędnej do uzyskania dostępu do tego najbardziej izolowanego kontynentu na kuli ziemskiej. Dawna eksploracja dotyczyła przede wszystkim pozyskiwania żywych zasobów naturalnych, takich jak foki i wieloryby. Obejmowała także budowę stacji badawczych, badań naukowych na wczesnym etapie poznania. Kolejne formy działalności człowieka stanowiły połowy (m.in. kryła na Oceanie Południowym), a także rozwój turystyki.

W Antarktyce trzydzieści krajów, które podpisały Układ Antarktyczny, zlokalizowało do 2017 r. ponad siedemdziesiąt stałych lub sezonowych stacji badawczych (Antarctic Station Catalogue, 2017). Rocznie w sezonie letnim przebywa w nich około czterech tysięcy badaczy i tysiąc stu zimą. Prowadzą oni badania naukowe na kontynencie i przyległych akwenach morskich. Ponieważ Antarktyka stała się obiektem zainteresowania całej ludzkości, z roku na rok przyciąga coraz więcej osób pragnących odwiedzić ten specyficzny obszar kuli ziemskiej. Obecnie główną formą działalności człowieka w Antarktyce (pod względem liczby odwiedzających ją osób) jest dynamicznie rozwijająca się turystyka.

Rosnąca liczba statków i co za tym idzie – turystów może wymagać przyjęcia dla poszczególnych miejsc bardziej rygorystycznych narzędzi do odpowiednio ukierunkowanej i elastycznej regulacji turystyki morskiej. Od jej początków pod koniec lat 50. XX w. stale poszerza się jej zakres i różnorodność. Turystykę wspomaga tu założona w 1991 r. International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) (Enzenbacher, 1993). Celem tej organizacji jest popieranie i promowanie bezpiecznych, przyjaznych dla środowiska i odpowiedzialnych podróży do Antarktyki. Od tego czasu tysiące turystów poznało ten naturalny cud regionu, pozostawiając niewiele śladów swej wizyty.

Oprócz tradycyjnych wycieczek rejsowych (bez lądowania) i rejsów ekspedycyjnych odbywanych na statkach wzrasta zapotrzebowanie na inne rodzaje turystyki przygodowej, takie jak: turystyka piesza, wspinaczka, obserwacja ptaków i wyprawy fotograficzne, które są obsługiwane przy pomocy transportu lotniczego (Bastmeijer i Roura, 2004; Stonehouse i Crosbie, 1995). Fizyczna izolacja Antarktydy, ekstremalny klimat i niezwykle walory dzikiej przyrody są istotną częścią jej atrakcyjności turystycznej. Główną atrakcją tych odległych obszarów stanowi dziewicza, niczym nieskażona przyroda i wyjątkowe krajobrazy. Turyści pragną odwiedzić ostatnią pustynię na Ziemi, ostatnią granicę

na planecie. Chcą doświadczyć chłodu, izolacji i mistycyzmu tego odległego miejsca oraz podziwiać bogactwo dzikiej przyrody.

Specyfiką turystyki antarktycznej jest jej ograniczenie przestrzenne. Lądowania, które odbywały się w kilkudziesięciu miejscach w ciągu ostatnich niemal 30 lat, skoncentrowane były na powierzchni około 200 ha, co stanowiło mniej niż 0,1% całego terenu wolnego od śniegu i lodu, głównie na wybrzeżach Półwyspu Antarktycznego, na Szetlandach Południowych i Orkadach Południowych (IAATO, 2016).

Turystyka antarktyczna ma charakter sezonowy, najczęściej ogranicza się do czterech miesięcy antarktycznego lata, od listopada do lutego.

## 2. Historia turystyki antarktycznej

W latach 20. XX w. statek pocztowy z Falklandów, SS „Fleurus”, odbywał coroczne wyprawy na Szetlandy Południowe i Orkady Południowe, aby obsługiwać tamtejsze stacje wielorybnictwa i łowców fok. Przy okazji przewoził niewielką liczbę pasażerów, którzy kupowali „bilety turystyczne” w obie strony. Byli to prawdopodobnie pierwsi turyści komercyjni, którzy wypłynęli na obszar antarktyczny. Następny etap rozwoju morskiej turystyki antarktycznej sięga końca lat 50. XX w., kiedy chilijskie i argentyńskie statki transportowe zaczęły zabierać na swoje pokłady pasażerów na Szetlandy Południowe. Łącznie przewiozły ponad 500 osób.

Koncepcja rejsów wyprawowych w połączeniu z edukacją zaczęła się w 1966 r., gdy Lars-Eric Lindblad (z Lindblad Travel w Nowym Jorku) wynajął argentyński statek „Lapataia” i z grupą turystów z Ameryki Południowej popłynął na Szetlandy Południowe tysiąc kilometrów przez burzliwą cieśninę Drake (Liggett et al., 2011). Kolejny etap rejsów o charakterze ekspedycyjnym rozpoczął się w 1969 r., gdy Lindblad zbudował pierwszy na świecie statek ekspedycyjny „Lindblad Explorer”, specjalnie przeznaczony do przewozu turystów do Antarktyki (Headland, 2009). Kolejny wzrost poziomu turystyki morskiej nastąpił po upadku Związku Radzieckiego, kiedy statki ze wzmocnieniami przeciwlodowymi i lodołamacze z byłej floty radzieckiej zaczęły być czarterowane przez firmy organizujące rejsy antarktyczne.

W 1957 r. Pan Am wykonał pierwszy komercyjny lot turystyczny na kontynent antarktyczny, lecąc z Christchurch na Nowej Zelandii do McMurdo Sound (Headland, 2009). Lotniczy sektor turystyki antarktycznej, polegający na lotach widokowych, zapoczątkowany został w 1959 r., kiedy 66 pasażerów z operatorem Linea Aerea Nacional z Chile przeleciało nad Południowymi Szetlandami (CEP Tourism Study, 2012). Wcześniej ludzka aktywność na Antarktydzie ograniczała się do pierwszych odkrywców, tych, którzy zajmowali się polowaniami na foki

i wieloryby, a ostatnio do badań naukowych i dalszej eksploracji. Większość wypraw turystycznych na Antarktydę odbywa się obecnie drogą morską i jest zgodna z przyjaznym dla środowiska wzorcem zachowań ustalonym na początku przez Larsa Erica Lindblada.

Pod koniec lat 80. XX w. cztery firmy prowadziły turystykę statkową na obszarze Antarktyki, a także jeden operator lądowy, który w 1985 r. był pionierem komercyjnych lotów turystycznych na kontynent. Loty te zabierały gości w głąb lądu na sezonowe obozy polowe, wycieczki z przewodnikiem, wyprawy narciarskie i inne zajęcia o charakterze przygody (Antarctic Flights, 2020). Jachty żaglowe i motorowe zaczęły docierać na Antarktydę w latach 60. XX w.

### 3. Kierunki turystyki antarktycznej

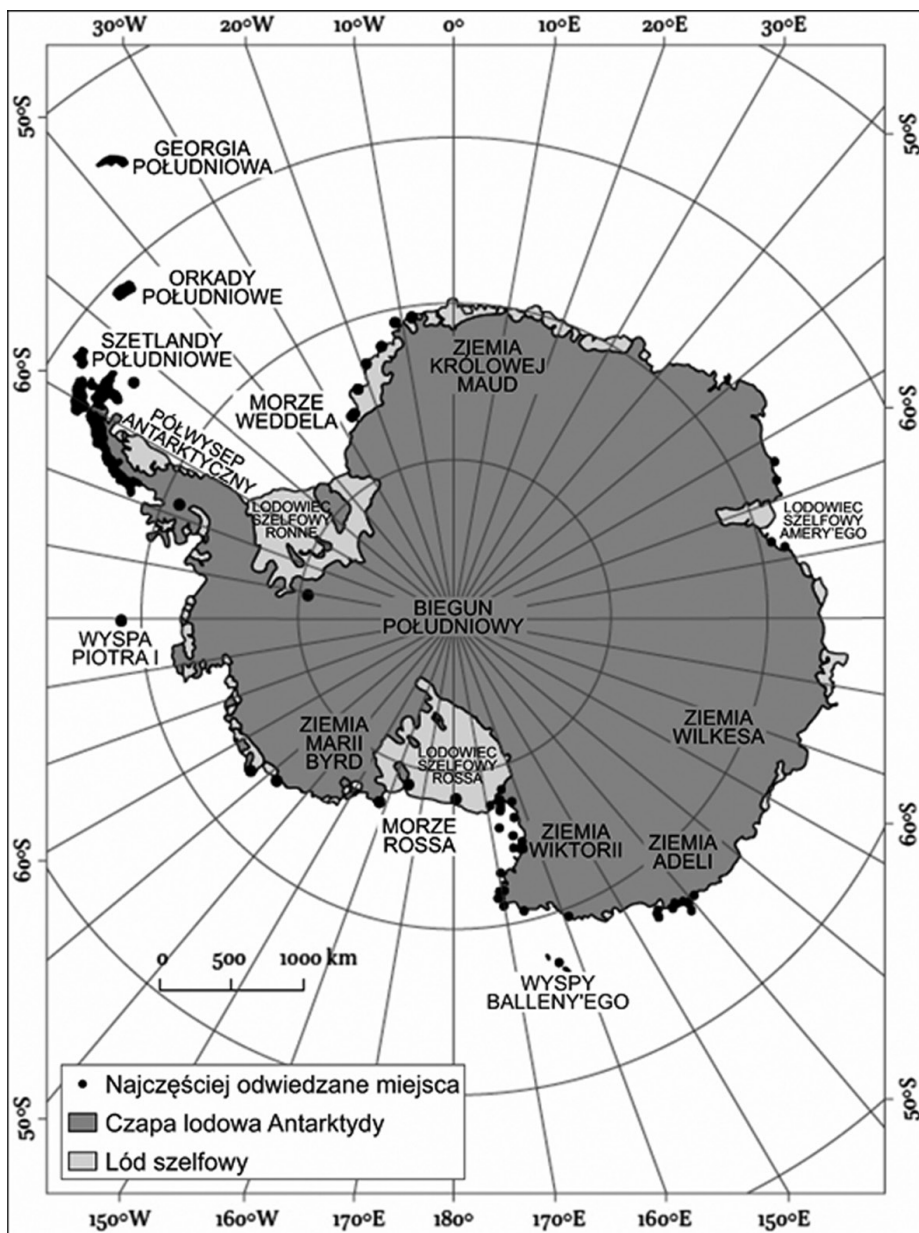
Antarktyda jest wyjątkowym miejscem, gdzie na lądzie nie ma hoteli. Możliwości zakupów są ograniczone do kilku sklepów z pamiątkami na stacjach niektórych krajów. Sezon letni, umożliwiający zwiedzanie, trwa tu od listopada do marca, a przez resztę roku gęsty lód morski otacza kontynent, uniemożliwiając zawijanie statków i lądowanie turystów.

Statki płynące w rejon Półwyspu Antarktycznego wyprawy rozpoczynają zazwyczaj z Ushuaia (Argentyna), Port Stanley (Falklandy) lub w mniejszym stopniu z Punta Arenas (Chile), Buenos Aires (Argentyna) czy Puerto Madryn (Argentyna). Ponadto kilka ekspedycji prowadzi rejsy w rejonie Morza Rossa i Antarktydy Wschodniej, wypływając z Bluff i Lyttelton-Christchurch (Nowa Zelandia) czy Hobart (Australia) oraz w mniejszym stopniu z Kapsztadu oraz Port Elizabeth (RPA) i Fremantle (Australia).

Turystyka morska na Antarktydzie (rys. 1) rozszerza się obecnie w wielu kierunkach i obejmuje nie tylko tradycyjny zachód i części na południu i wschodzie, ale także obszar Ziemi Królowej Maud. Półwysep Antarktyczny, Szetlandy Południowe i Orkady Południowe, oprócz lepszego dostępu, charakteryzują się łagodniejszym klimatem niż pozostałe części Antarktyki. Jest to zarazem główny obszar skupienia ekosystemów lądowych, fok i ptaków morskich. Region ten jest szczególnie atrakcyjny dla turystów, ponieważ oferuje wyjątkowe możliwości podziwiania i dokumentowania dzikiej przyrody Antarktydy. Daje też możliwość odwiedzania skoncentrowanych w tym obszarze stacji badawczych (Neumann, 2020).

Większość przewozów turystów ze statków na ląd odbywa się przy użyciu nadmuchiwanego łodzi (Zodiac, Polar Cirkel Boat, Naiad), a ponad 90% działań turystycznych ma miejsce w regionie Półwyspu Antarktycznego i na przybrzeżnych wyspach na zachód od tego półwyspu.

W lotniczym sektorze turystyki antarktycznej najdłuższą tradycję mają loty widokowe lub przeloty. W końcu lat 70. XX w. Air New Zealand przewoził nad



Rys. 1. Morscy przewoźnicy promowi w systemie promocji turystycznej Polski

Źródło: opracowanie własne.

Antarktydą ponad 10 tysięcy turystów rocznie. Po przerwie, spowodowanej tragiczną katastrofą lotniczą na zboczu Mount Erebus w 1979 r., od połowy lat 90. turystyka lotnicza ponownie zyskała na popularności. Alternatywą dla turystów przybywających tu drogą morską jest udział w przelotach nad Antarktyką przy pomocy samolotów linii lotniczej Qantas odlatujących dwa razy w roku z Sydney lub Melbourne na całonocne wycieczki w rejon Morza Rossa. Jednym z organizatorów jest Croydon Travel z Melbourne.

Niektórzy szczególnie zainteresowani przygodą turyści latają w głąb lądu na sezonowe obozy polowe, wycieczki z przewodnikiem i wyprawy narciarskie. Biorą też udział w wyprawach polarnych i wspinają się na najwyższy szczyt tego kontynentu, Vinson Massif (4897 m n.p.m.) oraz wyprawiają się na nartach na Biegun Południowy. Organizatorem wypraw jest Adventure Network International (ANI). Firma ta jako pierwsza oferowała loty w głąb Antarktydy. Samoloty pionierskiego operatora turystycznego Antarctic Logistics & Expeditions (ALE) latają z Punta Arenas w Chile na pas startowy na Union Glacier lub na pas startowy, który znajduje się 70 km na południowy wschód od Patriot Hills. Firma Antarctic Company oferuje przeloty z Kapsztadu do bazy lotniczej Novo usytuowanej 15 km na południowy zachód od rosyjskiej stacji Novolazarevskaya. Podobne loty wykonuje także firma White Desert. Z Punta Arenas w Chile do stacji Frei na Wyspie Króla Jerzego na Szetlandach Południowych loty wykonuje firma Aerovias DAP. Ta sama firma oferuje również połączone wycieczki lotniczo-morskie – pasażerowie po przylocie do stacji Frei przesiadają się na statek Ocean Nova lub Hebriden Sky na kilkudniowe rejsy po Szetlandach Południowych i Półwyspie Antarktycznym. Kilka innych firm wycieczkowych oferuje również rejsy lotnicze do różnych miejsc, w tym na Wyspę Berknera na Morzu Weddella.

#### 4. Uwarunkowania prawne funkcjonowania turystyki na Antarktydzie

Antarktyda stanowi unikatowy, transnarodowy obszar recepcji turystycznej (Studzieniecki i Spiriagevas, 2019). Status tego obszaru uregulowano w 1959 r., kiedy rządy Argentyny, Australii, Belgii, Chile, Francji, Japonii, Nowej Zelandii, Norwegii, Republiki Południowej Afryki, Rosji, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych Ameryki podpisały Układ Antarktyczny (Antarctic Treaty System, ATS). Dzięki niemu Antarktyda stała się obszarem odwiedzanym głównie przez naukowców. W kontekście wcześniejszych roszczeń terytorialnych wobec Antarktydy (Marciniak, 2017) układ zmniejszył ryzyko potencjalnej konfrontacji, która – jak pokazują doświadczenia – łatwo mogłaby się przekształcić w konflikt zbrojny (Jakubowski, 2016). Sygnatariusze uzgodnili, że obszar ten „będzie użyt-

kowany wyłącznie w celach pokojowych”. Układ obejmuje obszar na południe od 60° szerokości geograficznej na półkuli południowej.

Kiedy w 1961 r. porozumienie weszło w życie, nie było w nim mowy o turystyce. Nie zakładano, że duża liczba turystów zechce odwiedzać miejsce, na którym pracowali wyłącznie naukowcy w ramach finansowanych przez rządy wypraw. W miarę rozwoju turystyki strony Układu przyjęły szereg zaleceń, które wpłynęły na sposób organizacji ruchu turystycznego. W 1991 r. strony Układu Antarktycznego przyjęły Protokół o Ochronie Środowiska Antarktydy (protokół madrycki). Dokument ten zapewnia kompleksową ochronę środowiska Antarktyki i uznaje ten obszar za rezerwat naturalny przeznaczony dla pokoju i nauki. Protokół środowiskowy oraz regulacje zostały uzgodnione między stronami Układu i wprowadzone w ich prawie krajowym. Surowe kary zaczęły obowiązywać każdy statek lub każdą osobę, której wyprawa odbywa się na południe od 60° S bez upoważnienia lub zezwolenia.

Kiedy w 1998 r. protokół madrycki wszedł w życie, mocno rozwinęła się funkcja turystyczna Antarktydy. Wykształcił się charakterystyczny dla destynacji transnarodowych wielopoziomowy system współzarządzania terytorialnego (Studzieniecki i in., 2021). Zgodnie z protokołem wszystkie formy ludzkiej działalności podlegają ocenie wpływu na środowisko. Protokół stosuje się za pomocą środków prawnych w różnych krajach, które są jego sygnatariuszami. Polska przystąpiła do ATS w 1961 r. Do 2018 r. do ATS przystąpiły 53 kraje. Turyści odwiedzający Antarktykę podlegają prawu własnego kraju podczas pobytu w tym regionie (jeśli są stroną ATS).

Aby zapobiegać negatywnemu wpływowi turystyki na środowisko, siedmiu antarktycznych organizatorów wycieczek w 1991 r. założyło International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO). Jego celem stało się promowanie bezpiecznych i odpowiedzialnych ekologicznie podróży do Antarktyki (Haase i in., 2009; Spletstoesser, 2000).

Współcześnie IAATO ma charakter międzynarodowy i zrzesza ponad sto uznanych firm z Argentyny, Australii, Belgii, Kanady, Chile, Francji, Niemiec, Włoch, Japonii, Holandii, Nowej Zelandii, Norwegii, Chińskiej Republiki Ludowej, Rosji, Południowej Afryki, Szwecji, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych oraz terytoriów zamorskich, takich jak Malwiny-Falklandy. Członkami są organizatorzy wypraw, biura podróży, w tym firmy czarterujące statki i samoloty, operatorzy i agenci statków oraz organizacje chroniące przyrodę.

W celu promowania bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska działań członkowie IAATO opracowali i ustanowili rozległe procedury operacyjne i wytyczne, w tym przepisy i ograniczenia dotyczące liczby osób mogących jednorazowo przebywać na lądzie. Opracowali także wytyczne w kwestii wyboru konkretnych miejsc, aktywności i obserwacji przyrody oraz wymagania dotyczące raportowania aktywności przed i po wizycie, odpraw dla pasażerów, załogi i personelu, proporcji

liczby pasażerów do personelu. Kolejne wytyczne odnosiły się do mycia butów i zapobiegania przenoszeniu organizmów obcych, etykiet na lodowej pustyni, harmonogramów i procedur komunikacji ze statkami, procedur ewakuacji medycznej w nagłych wypadkach, planów awaryjnych, zasad obserwowania dzikiej fauny morskiej, zasad odwiedzania stacji i wielu innych kwestii.

Poza opracowaniem wytycznych na temat bezpiecznego i odpowiedzialnego prowadzenia turystyki IATTO ustanowiło kodeks postępowania dla turystów, który został następnie zmodyfikowany przez strony Układu i stanowił podstawę Rekomendacji XVIII-I, która zawiera Poradnik dla Odwiedzających Antarktykę oraz Poradnik dla Osób Organizujących i Prowadzących Turystykę i Działalność Pozarządową w Antarktyce.

Turyści na pokładach wszystkich statków członkowskich IAATO biorą udział w obowiązkowych wykładach w celu zapoznania się z kodeksem postępowania podczas wizyt na lądzie. Uczą się utrzymywania minimum odległości wobec dzikiej fauny i flory, dowiadują się, że w miejscach lądowania nie ma toalet oraz że zabieranie jedzenia lub picia na brzeg jest surowo zabronione, podobnie jak palenie tytoniu podczas lądowań.

Aby zwiększać świadomość społeczną i troskę o zachowanie środowiska Antarktydy, IATTO współpracuje ze stronami ATS, mediami i organizacjami ekologicznymi, a firmy członkowskie zapewniają wsparcie logistyczne i naukowe dla krajowych programów i organizacji antarktycznych. W każdym sezonie antarktyczne statki wycieczkowe przewożą ponad stu naukowców do Antarktyki. Transportują również sprzęt i zapasy, w tym materiały na stacje i obozy badawcze. W sezonie letnim 2018-2019 operatorzy IAATO udzielili takiego wsparcia 133 razy. Statki są także czarterowane w ramach krajowych programów antarktycznych przed i po sezonie wycieczkowym. Organizatorzy wycieczek i pasażerowie wnoszą również wkład finansowy na rzecz organizacji naukowych i chroniących przyrodę działających w Antarktyce.

W 2019 r. do globalnej sieci IAATO należało ponad stu członków, w tym 47 operatorów turystycznych. Z IAATO stowarzyszonych było 87 statków podzielonych na cztery kategorie:

- C1: kategoria 1 (statki od 13 do 200 pasażerów),
- C2: kategoria 2 (statki od 201 do 500 pasażerów),
- CR: tylko rejsy (statki powyżej 500 pasażerów),
- YA: jachty (do 12 pasażerów).

Rejsy na małych i średniej wielkości jednostkach (C1, C2), poza przeprawami na małych łodziach i lotami helikopterem, zapewniają także takie atrakcje, jak: kajakarstwo, wspinaczki górskie, biegi, nurkowanie, nurkowanie z rurką, pływanie, narciarstwo, wiosłowanie na stojąco, biwakowanie (w tym krótkie noclegi). Tradycyjne rejsy wyprawowe zostały uzupełnione przez duże statki wycieczkowe (CR)



przewożące od 500, nawet do trzech tysięcy gości. Ich pasażerowie mogą z pokładów statków podziwiać krajobrazy antarktyczne, ale nie mogą schodzić na ląd.

## 5. Żeglarstwo antarktyczne

Rejsy odbywane jachtami żaglowymi i motorowymi (YA) to kolejna rozwijająca się forma podróżowania po Antarktyce. Żeglarstwo antarktyczne stanowi niszową formę turystyki kwalifikowanej (Studzeniecki, 2003) wymagającą od jej uczestników nie tylko odwagi, ale także wiedzy i umiejętności (Mercy, 2005). Z doświadczeń organizatorów rejsów żeglarskich w Antarktyce wynika, że „wyprawy polarne dają uczestnikom moc wrażeń, a przede wszystkim możliwość poznania i odkrywania tych niezwykłych rejonów kuli ziemskiej” (Polskie Żeglarstwo Polarne, 2021). Żeglarze chętnie powracają do Antarktyki, ponieważ „pcha ich tęsknota za skutymi lodem i pokrytymi śniegiem krainami, groźnymi, a zarazem fascynującymi, jednocześnie kolorowymi i pięknymi w swej surowości” (Polskie Żeglarstwo Polarne, 2021).

Zdaniem doświadczonych żeglarzy „żeglowanie za kołem podbiegunowym ma urok świeżości odkrywanego świata, a krajobrazy, jakie się tam widuje, są rzadkiej piękności” (Bogucki, 1980). Kto raz zakosztował takiej żeglugi, będzie tam ciągle



Fot. 1. Brzeg Antarktydy w pobliżu argentyńskiej stacji naukowej Brown (foto: T. Palmowski)

wracał myślami i będzie marzył, by tam jeszcze pożeglować”. Dla żeglarzy Antarktyka stanowi wyjątkowe, odległe i pełne wyzwań miejsce docelowe (fot. 1).

W typowym sezonie na Półwyspie Antarktycznym można spotkać od 20 do 30 jachtów. Wiele z nich to komercyjne wyprawy czarterowe. Znaczna liczba właścicieli jachtów podejmuje wyprawy każdego roku. Każda wyprawa jachtem na południe od 60 ° S musi być dobrze zaplanowana, przygotowana i obsadzona przez doświadczonych żeglarzy. Wszystkie zamierzone działania muszą uwzględniać potencjalny wpływ na środowisko.

Aktywność jachtów morskich płynących do Antarktyki monitorowana jest przez IAATO. Od 2010 r. Wielka Brytania i IAATO przekazywały do Układu Antarktycznego raporty o liczbie jachtów płynących do Antarktyki. Jednocześnie Argentyna i Chile przedstawiały własne dane. Ujednolicone informacje IAATO prezentuje od 2016 r.

W sezonie 2019/2020 zarejestrowano 43 jachty płynące do Antarktyki (ATCM, 2021). Było to o 7 mniej niż w poprzednim sezonie. Spośród 43 zarejestrowanych jednostek 16 było członkami IAATO (tab. 1).

Tabela 1. Jachty płynące do Antarktyki – członkowie IAATO w sezonie 2019-2020

Nazwa jachtu	Bandera	Państwo
Archimedes	Wielka Brytania	Wielka Brytania
Australis	Wyspy Cooka	Australia
Braveheart	Nowa Zelandia	Wielka Brytania
Golden Fleece	Wielka Brytania	Wielka Brytania
Hanse Explorer	Antigua i Barbuda	Niemcy
Hans Hansson	Saint Vincent i Grenadyny	Stany Zjednoczone
Icebird	Saint Vincent i Grenadyny	Australia
Legend	Panama	Wielka Brytania
Ocean Seven	Wielka Brytania	Wielka Brytania
Ocean Tramp	Saint Vincent i Grenadyny	Stany Zjednoczone
Pelagic Australis	Wielka Brytania	Wielka Brytania
Podorange	Wielka Brytania	Francja
Santa Maria Australis	Niemcy	Niemcy
Selma Expeditions	Polska	Polska
Spirit of Sydney	Saint Vincent i Grenadyny	Australia
Vaihere	Belgia	Belgia

Źródło: opracowanie własne na podstawie ATCM (2021)

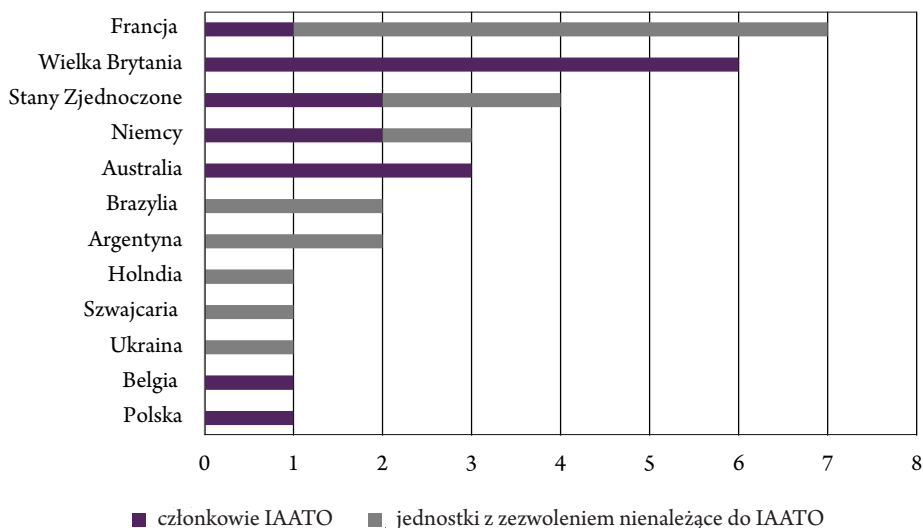
Ponadto zezwolenie na rejs do Antarktyki (tab. 2) posiadało 16 jachtów, które nie były członkami IAATO. Aż 11 jachtów, w tym trzy pod banderą Federacji Rosyjskiej, płynęło do Antarktyki bez stosownego zezwolenia.

Tabela 2. Jachty płynące do Antarktyki nienależące do IAATO w sezonie 2019-2020

Nazwa jachtu	Bandera	Państwo
Adm. Bellinghausen	Estonia	Ukraina
Antipode	Francja	Francja
Aukena	Francja	Francja
Cool Change	Stany Zjednoczone	Stany Zjednoczone
Galileo	Argentyna	Argentyna
Kotik 2	Antigua	Brazylia
L'Esprit D'Equipe	Francja	Francja
NDS Evolution	Wielka Brytania	Francja
Nomad IV	Malta	Francja
Paratii	Brazylia	Brazylia
Samai	Niemcy	Niemcy
Sarah Vorwerk	Niemcy	Szwajcaria
Shana	Francja	Francja
Spailpin	Stany Zjednoczone	Stany Zjednoczone
Tecla	Holandia	Holandia
Ypake II	Brazylia	Argentyna

Źródło: opracowanie własne na podstawie ATCM (2021)

Wykres 1. Liczba jachtów płynących do Antarktyki w sezonie 2019/2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie ATCM (2021)

W sezonie 2019/2020 legalnie płynęły do Antarktyki 32 jachty z 12 państw (wykres 1). Najwięcej jednostek tego typu pochodziło z Wielkiej Brytanii (7) i Francji (6). Wszystkie statki z Wielkiej Brytanii były członkami IAATO, a żaden z jachtów pod banderą francuską (za wyjątkiem jachtu Podorange) nie należał do tej organizacji. z kolei w sezonie letnim 2020/2021, w związku z pandemią COVID-19, liczba zarejestrowanych jachtów płynących do Antarktyki zmniejszyła się do 8 (trzy z Australii, dwa z Francji, po jednym z Ukrainy, Argentyny i Stanów Zjednoczonych). Wszystkie posiadały stosowne zezwolenia.

Strony Układu Antarktycznego w następstwie doniesień o zagrożeniach bezpieczeństwa i incydentach środowiskowych są coraz bardziej zaniepokojone działalnością żeglarską w Antarktyce. Dlatego opracowano niezbędne wytyczne, które mają pomóc w planowaniu prywatnych żeglarskich wypraw na ten obszar.

Aby poprawić nawigację w Antarktyce, gdzie wykonywanie pomiarów jest trudne i drogie, IAATO uczestniczy w crowdsourcingu, przekazuje informacje batymetryczne do biur hydrograficznych, w tym do Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO). Dzięki IAATO wielu odwiedzających Antarktykę ma możliwość uczestniczyć w nauce obywatelskiej, czyli w praktycznym angażowaniu uczestników rejsów w projekty naukowe. Jest to ważne narzędzie budowania wiedzy naukowej, zaangażowania społecznego i edukacji (IAATO, 2019a).

## 6. Turystyka antarktyczna w ujęciu ilościowym

Od końca lat 50. XX w. pierwsze przeloty i rejsy wycieczkowe organizowane z Argentyny i Chile zapoczątkowały turystykę komercyjną w Antarktyce. Od tego czasu liczba turystów stopniowo rosła, zwłaszcza w przypadku turystyki wycieczkowej. Wzrost wielkości statków spowodował zwiększenie liczby turystów w Antarktyce. Szczególnie widoczne było to w sezonach letnich 1974/1975, a później między 1985/1986 a 1990/1991. Do sezonu 1991/1992, kiedy założono IAATO, Antarktykę odwiedziło około 6,4 tysiąca turystów (Bender i in., 2016), podróżujących na pokładzie dziesięciu statków wyprawowych obsługiwanych przez sześciu operatorów oraz działalności na kontynencie wykonywaną przez jednego operatora lądowego. Większa liczba statków wycieczkowych i czarterowych była powiązana z wejściem na ten rynek statków z byłego Związku Radzieckiego.

Liczba turystów stale wzrastała i na początku drugiego tysiąclecia osiągnęła liczbę 10 tysięcy. Kolejny rekord (ponad 46 tysięcy) wiązał się z IV Międzynarodowym Rokiem Polarnym w sezonie 2007/2008. Po nim nastąpił spadek spowodowany światowym kryzysem ekonomicznym. Branża zaczęła się odradzać po 2011 r. i osiągnęła liczbę prawie 56 tysięcy odwiedzających w latach 2018-2019, a w sezonie 2019/2020 przekroczyła nawet 74 tysięcy.

Tabela 3. Odwiedzający Antarktykę według narodowości w sezonie 2018-2019

Kraj pochodzenia	Liczba odwiedzających	Udział procentowy
Stany Zjednoczone	18 942	34,1
Chiny	8 149	14,7
Australia	5 077	11,5
Niemcy	3 491	6,3
Wielka Brytania	4 221	7,6
Francja	2 121	3,8
Kanada	2 627	4,7
Szwajcaria	1 051	1,8
Inni	8 518	15,4
Razem	36 907	100,0

Źródło: IAATO, 2019b

Ze względu na pandemię COVID-19 w sezonie 2019/2020 zostały odwołane przedostatnie lub ostatnie rejsy poszczególnych armatorów do Antarktyki, a w sezonie 2020/2021 statki wycieczkowe zawinęły na Antarktydę tylko 15 razy (IAATO, 2021). Z ponad stu narodowości najwięcej turystów antarktycznych pochodzi ze Stanów Zjednoczonych (tab. 3).

Na przełomie XX i XXI w. obywatele USA stanowili ponad połowę odwiedzających obszar antarktyczny. Wiele dużych statków członkowskich IAATO należy bowiem do amerykańskich touroperatorów. Na drugim miejscu znalazły się Chiny, które wyprzedziły Australię i kraje tradycyjnie przodujące w turystyce, jak Niemcy i Wielka Brytania. Udział turystów z Europy środkowej i wschodniej ma charakter sporadyczny. Na pochodzenie odwiedzających Antarktykę duży wpływ mają czynniki społeczno-ekonomiczne. Prawie wszyscy podróżujący do Antarktyki z operatorami IAATO przybywali drogą morską z Chile lub Argentyny. Ograniczona liczba osób wyruszała z Nowej Zelandii lub Australii. Niektórzy latali z Ameryki Południowej na Półwysep Antarktyczny, skąd wyruszali statkiem w dalszą podróż. Około 1% odwiedzających, chcąc dotrzeć do obozów polowych i zobaczyć wewnątrz Antarktydy, przylatywało z Ameryki Południowej lub RPA.

## 7. Najczęściej odwiedzane miejsca

Większość wizyt odbywa się na statkach w trybie ekspedycji z lądowaniem lub rejsu bez lądowań. Niezbędne do lądowania są odpowiednie warunki nawigacyjne i lodowe. Inne czynniki wpływające na odwiedzanie danego miejsca to

obecność dzikich zwierząt, takich jak pingwiny i foki, niepowtarzalne krajobrazy, pozostałości dziedzictwa kulturowego, jak stacje wielorybiczne, chaty odkrywców i dawne stacje naukowe. Wielką atrakcją stanowią także współczesne stacje badawcze (Lamers, 2009).

Łądowania turystów na lądzie odbywają się przy użyciu łodzi pneumatycznych typu zodiak, z których każda przewozi na brzeg do 12 pasażerów. Na lądzie turyści w małych grupach odwiedzają konkretne obiekty. Wizyty trwają tylko jedną lub dwie godziny, jednak cała operacja może zająć kilka godzin, w zależności od liczby pasażerów, którzy muszą zostać przetransportowani na brzeg i z powrotem na statek.

Podczas gdy we wczesnym okresie antarktycznej turystyki wizyty ograniczały się do kilku stanowisk na Południowych Szetlandach i zachodnim wybrzeżu Półwyspu Antarktycznego, dziś liczba miejsc do odwiedzenia w tym regionie wynosi 360 (IAATO, 2019c). Najpopularniejsze miejsca były odwiedzane od 100 do ponad 170 razy w ciągu sezonu. Wizytowało je od 18 tys. do prawie 24 tys. turystów (tab. 4).

Tabela 4. Najchętniej odwiedzane miejsca w sezonie 2018-2019

Miejsce	Liczba	Liczba odwiedzających
Wyspa Goudiera	172	18 048
Wyspa Cuverville	160	22 180
Przystań Neko	157	23 789
Whalers Bay	149	18 167
Wyspa Półksiężycyca	131	18 298
Brown Station	121	17 960
Wyspa Danco	107	19 123
Punkyt Jougla	95	7 041
Mikkelsen Harbor (D' Hainaut)	89	9 229
Zatoka Dorian	84	12 698
Telefon Bay	71	11 259
Portal Point	63	8 249
Orne Harbor	58	7 910
Brown Bluff	56	8 375
Wyspa Petermanna	55	5 811
Yankee Harbor	53	6 658
Port Charcot	48	4 824
Stacja Gonzalez Videla Station	44	7 826
Aitcho Islands-Barrientos Island	42	5 895
Stacja Vernadsky	42	3 358

Źródło: IAATO, 2019b

Wzrost liczby odwiedzających wiąże się z wprowadzaniem na te akweny coraz większych statków turystycznych przewożących ponad 150 pasażerów oraz ulepszeń w zakresie technologii statku. Nowe miejsca lądowań powstają wzdłuż kolejnych obszarów przybrzeżnych Antarktydy, szczególnie na południu wokół rejonu Morza Rossa i na północnym zachodzie wzdłuż Morza Weddella.

## 8. Perspektywy rozwoju turystyki w Antarktyce

Wizyta w Antarktyce jest często najważniejszym wydarzeniem w życiu ludzi – wracają po niej zmienieni, doświadczając natury w najmniej zdegradowanym stopniu. To sprawia, że organizatorzy wycieczek i turyści starają się utrzymać Antarktykę w czystości.

Statki wycieczkowe łączą transport, zakwaterowanie i wyżywienie. Znika potrzeba budowy stałych obiektów turystycznych (Palmowski, 2020). W sezonie 2019/2020 oddano do użytku aż dziewięć nowych statków pasażerskich ze wzmocnieniami przeciwlodowymi, takich jak: Greg Mortimer, Hanseatic Inspi-



Fot. 2. Statek ekspedycyjny Roald Amundsen w pobliżu wyspy Danco (fot. T. Palmowski)

ration, Hanseatic Nature, Hondius, Magellan Explorer, Roald Amundsen (fot. 2), Scenic Eclipse, Silver Whisperer i World Explorer.

Statki pływają głównie w rejonie Półwyspu Antarktycznego. Spełniają one wymogi międzynarodowe IMO dla statków operujących na wodach polarnych. (IAATO, 2019b). Prognozuje się, że ruch turystyczny sprzed pandemii będzie kontynuowany po jej ustąpieniu.

Rozwój turystyki w głębi lądu jest związany z dostępem do pasów startowych. Prawdopodobnie infrastruktura związana z turystyką lotniczą w Antarktyce będzie się nadal rozwijać. Już teraz w wielu miejscach modernizuje się i powiększa pasy startowe. Może to stanowić możliwość rozwoju turystyki na południe wzdłuż zachodniego wybrzeża Półwyspu Antarktycznego i dotarcia do wcześniej nieodwiedzanych miejsc. To z kolei zwiększy potencjalnie negatywne oddziaływanie na środowisko, co może wpłynąć na restrykcyjne regulacje w liczbie przyjmowanych gości.

## 9. Wnioski

Liczba turystów podróżujących do Antarktyki w ciągu ostatnich dekad wykazywała tendencję rosnącą. W sezonie 2018/2019 osiągnęła wielkość ponad 55 tysięcy, a w sezonie 2019/2020 ponad 70 tysięcy, następnie przyhamowana została pandemią COVID-19. Przewidywany jest jednak jej dalszy rozwój po ustąpieniu pandemii. Turystyka antarktyczna jest wysoce sezonowa i koncentruje się w kilku dostępnych rejonach o unikatowych cechach przyrodniczych i historycznych. W większości obejmują one mniej niż 0,5% wolnej od lodu części kontynentu, zwłaszcza wokół Półwyspu Antarktycznego.

Na podstawie wyników analiz przedstawionych w artykule można stwierdzić, że jednym z najważniejszych współczesnych wyzwań dotyczących Antarktyki jest efektywne planowanie rozwoju turystyki, zarządzanie nią i pełna kontrola ruchu turystycznego. Jej nadmierny, masowy i niekontrolowany rozwój może w przyszłości spowodować nieodwracalne szkody w środowisku. Dlatego monitorowanie zjawisk turystycznych jest niezwykle istotne w badaniach tego kontynentu (Palmowski, 2020).

Rozwój turystyki antarktycznej i związana z nią niepewność co do potencjalnie skumulowanych skutków mogą, teraz lub w najbliższej przyszłości, wymagać przyjęcia ograniczeń dla działalności turystycznej w Antarktyce, aby zapobiec nieodwracalnym szkodom w przyszłości (Bastmeijer i Roura, 2004).

Turystyka antarktyczna zarządzana jest w sposób odpowiedzialny. Obowiązujący Układ Antarktyczny koncentruje się na ochronie przyrody i nauce. Dzięki działalności IAATO edukacja stanowi bardzo ważny element wizyt w Antarkty-



ce. Umożliwia ona odwiedzającym głębsze poznanie tego wyjątkowego obszaru i kontynentu. Stosowane rozwiązania w zakresie organizacji i zarządzania turystyką mogą stanowić inspirację dla władz innych destynacji. Czas pokaże, czy system Układu Antarktycznego oraz działalność IAATO sprostają dynamicznym zmianom rynku turystycznego.

## Bibliografia

- Antarctic Flights. (2020, 20 maja). <http://www.antarcticaflights.com.au>
- Antarctic Station Catalogue. (2017). COMNAP, Christchurch
- Antarctica Tourism. (2020, 20 maja). <http://www.coolantarctica.com>
- ATCM (2021). *Data Collection and Reporting on Yachting Activity in Antarctica in 2019-20 and 2020-21 submitted on 5.12.2021*
- Bastmeijer, K., i Roura, R. (2004). Regulating Antarctic Tourism and the Precautionary Principle. *The American Journal of International Law*, 98(4), 763-781. DOI: 10.2307/3216699
- Bender, N.A., Crosbie, K., i Lynch, H.J. (2016). Patterns of tourism in the Antarctic Peninsula region: a 20-year analysis. *Antarctic Science*, 28(03), 194-203
- Bogucki, D. (1980). *Jachtem na wody polarne*. Wydawnictwo Morskie
- Cavallo, E.M. (2019). *An Assessment of the Environmental Regulatory Framework Regarding Increasing Tourism Activity in Antarctica*. World Maritime University, Malmö
- CEP Tourism Study. (2012). *Tourism and Non-governmental Activities in the Antarctic: Environmental Aspects and Impacts*
- Engelbertz, S., Liggett, D., i Steel, G. (2015). Values underlying the management of ship-borne tourism in the Antarctic Treaty area. *The Polar Journal*, 5(2), 334-360. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2015.1080492>
- Enzenbacher, D.J. (1993). Tourists in Antarctica: numbers, and trends. *Tourism Management*, 14(2), 143-146. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(93\)90048-P](https://doi.org/10.1016/0261-5177(93)90048-P)
- Haase, D., Lamers M., Storey, B., i Amelung B. (2009). Heading into uncharted territory? Exploring the institutional robustness of self-regulation in the Antarctic tourism sector. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(4), 411-430. DOI: 10.1080/09669580802495717
- Haase, D., Storey, B., McIntosh, A., Carr, A., i Gilbert, N. (2007). Stakeholder perspectives on regulatory aspects of Antarctic tourism. *Tourism in Marine Environments*, 4(2,3), 167-183. <https://doi.org/10.3727/154427307784771959>
- Headland, R. (2009). *A chronology of Antarctic exploration: a synopsis of events and activities from the earliest times until the international polar years*. Bernard Quaritch
- Herr, R.A. (1996). The regulation of Antarctic tourism: A study in regime effectiveness. W: O.S. Stokke, D. Vidas (red.), *Governing the Antarctic: The effectiveness and legitimacy of the Antarctic treaty system* (s. 203-223). Cambridge University Press
- Hughes, J., i Davis, B. (1995). The management of tourism at historic sites and monuments. W: C.M. Hall, M.E. Johnston (red.), *Polar tourism: Tourism in the Arctic and Antarctic regions* (s. 235-255). John Wiley and Sons

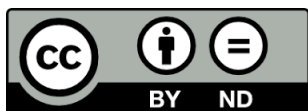
- IAATO. (2016). Patterns of Tourism in the Antarctic Peninsula Region: a 20-year analysis, IP 104
- IAATO. (2018). *Report on IAATO Operator Use of Antarctic Peninsula Landing Sites and ATCM Visitor Site Guidelines, 2017-2018 Season*, IP 72, XLI Antarctic Treaty Consultative Meeting, Buenos Aires. Argentina
- IAATO. (2019a). *Education & Outreach by IAATO – an update for 2019*. IP 98, XLII Antarctic Treaty Consultative Meeting, Prague, Czech Republic
- IAATO. (2019b). *Report on IAATO Operator Use of Antarctic Peninsula Landing Sites and ATCM Visitor Site Guidelines, 2018-2019 Season*
- IAATO. (2019c). *Tourism in Antarctica, 2019*. [www.iaato.org](http://www.iaato.org)
- IAATO. (2021). *IAATO Overview of Antarctic Tourism: A Historical Review of Growth, the 2020-21 Season, and Preliminary Estimates for 2021-22*
- Jakubowski, A. (2016). Społeczno-gospodarcze skutki współczesnych konfliktów zbrojnych. W: E. Maj, K. Mazurek, W. Sokół, A. Szwed-Walczak (red.), *Bezpieczeństwo Europy – bezpieczeństwo Polski* (s. 71-90). Wydawnictwo UMCS
- Johnston, M.E. (1997). Polar tourism regulation strategies: Controlling visitors through codes of conduct and legislation. *Polar Record*, 33(184), 13-20
- Lamers, M. (2009, 12 października). *The Future of Tourism in Antarctica – Challenges for Sustainability*. <https://cris.maastrichtuniversity.nl>
- Liggett D., et al. (2011). From frozen continent to tourism hotspot? Five decades of Antarctic tourism development and management, and a glimpse into the future. *Tourism Management*, 32, 357-366. <https://doi.org/10.1080/1088937X.2021.1918787>
- Marciniak, K.J. (2017). System Układu Antarktycznego, uwagi z perspektywy prawa międzynarodowego. W: *Układ Antarktyczny. Wybór dokumentów z wprowadzeniem* (15–58), MSZ
- Mason, P.A., i Legg, S.J. (2000). The growth of tourism in Antarctica. *Geography*, 85(4), 358-362
- Mercy, D. (2005). *Berserk in the Antarctic: Sailing to the World's Most Untameable Continent*. Summersdale Publishers
- Neumann, A. (2020). *Wilderness Protection in Polar Regions Arctic Lessons learnt for the Regulation and Management of Tourism in the Antarctic*. Brill, The University of the Arctic
- Palmowski, T. (2020). Development of Antarctic tourism. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 33(4), 1520-1526. [doi.org/10.30892/gtg.334spl11-602](https://doi.org/10.30892/gtg.334spl11-602)
- Polskie Żeglarstwo Polarne. (2021, 19 grudnia). [http://www.polskiezeglarstwopolarne.pl/wp/?page\\_id=1820](http://www.polskiezeglarstwopolarne.pl/wp/?page_id=1820)
- Spletstoeser, J. (2000). IAATO's Stewardship of the Antarctic environment: A history of touroperator's concern for a vulnerable part of the world. *International Journal of Tourism Research*, 2, 47-55. DOI: 10.1002/(SICI)1522-1970(200001/02)2:1<47::A-ID-JTR183>3.0.CO;2-7
- Stonehouse, B., i Crosbie, K. (1995). Tourist impacts and management in the Antarctic Peninsula area. W: C.M. Hall i M.E. Johnston (red.), *Polar tourism: tourism in the Arctic and Antarctic regions* (s. 217-233). John Wiley and Sons

- Stonehouse, B. (1999). Antarctic ship borne tourism: facilitation and research at Arc-towski Station, King George Island. *Polish Polar Research*, 20, 65-75
- Studzieniecki T., i Spiriagevas, E. (2019). Cross-border tourist destinations in Europe – genesis, essence and promotion. W: M. Milkovic, D. Kecek i K. Hammes (red.), *Conference proceedings of the 46th International Scientific Conference on Economic and Social Development – „Sustainable Tourist Destinations”, Varazdin Development and Entrepreneurship Agency, Varazdin, Croatia; University North, Koprivnica, Croatia; Faculty of Management University of Warsaw, Warsaw, Poland; Faculty of Law, Economics and Social Sciences Sale – Mohammed V University in Rabat, Morocco* (s. 341-354), Varazdin
- Studzieniecki, T. (2003). Sports tourism model – a compromise between social needs and marketing demands. W: P. Keller, T. Bieger (red.), *Publication of the AIAEST, 53rd Congress, Athens, Greece, Sport and Tourism*, 45, 247-262
- Studzieniecki, T., Jakubowski, A., i Meyer, B. (2021). Transnational tourist destination management: a case study of the Baltic Sea Region. *Baltic Region*, 12(3), 127-146. DOI:10.5922/2079-8555-2020-3-8

## Antarctic tourism: its origins, organization, and future prospects

**Abstract.** Human activity at the Antarctic continent and around it started quite late and was strongly reliant on the knowledge and technology required to get access to the world's most distant continent. Recently, Antarctica has become a unique tourist destination, the attraction of which has facilitated the growth of many forms of tourism. The authors seek an answer to the question of how tourism development in Antarctica affects this unique environment. The purpose of this article was to highlight the essential characteristics and determinants of Antarctic tourism development, as well as to present the Antarctic tourism management organization system. The paper is based on research of the most recent Antarctic tourist literature, International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) documents providing statistical data, and personal observations. The study of the relevant literature and source materials, as well as their arrangement and systematization, enabled an answer to the research question to be obtained. The results demonstrate that Antarctic travel has grown rapidly in recent decades, up until the pandemic's emergence. Its distinctive features are seasonality and spatial constraints. According to the findings of the study, excessive tourism expansion may pose hazards and impose restrictions in this regard. The research is part of a larger discourse about the current situation and future of tourism in Antarctica.

**Keywords:** Antarctic tourism, Antarctic cruises, tourism management



**Copyright and license:** This article is published under the terms of the Creative Commons Attribution – NoDerivatives 4.0 International (CC BY-ND 4.0) License, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/>