

Reziliencia a szállodahajó-turizmusban

Resilience in cruise tourism

Szerző: Pókó Nikolett¹

Jelen tanulmány a korábbi évtizedek gazdasági fejlődésén és a turisztikai ágazatot érintő világméretű gazdasági problémák példáin keresztül mutatja be a rezilienciaalapú megoldásokat a szállodahajó-turizmusban. A reziliencia magában foglalja a rugalmas alkalmazkodás, a találékonyság képességét, amely az elmúlt két évtizedben is erőteljesen jellemezte ezt az ágazatot. A 2020-ban megjelent pandémiát követő próbálkozásokra tekintettel, amelyekkel a hajótársaságok a csődhelyzetet igyekeztek elkerülni, a tanulmány a tudományos elméleteket figyelembe véve mutatja be a szállodahajó-turizmus lehetőségeit. Arra keresi a választ, hogy milyen lehetőséget látnak az ágazat újraindításához, milyen eszközökkel próbálják és lehet visszacsábítani az utasokat, lesz-e még olyan aranykor a szállodahajó-turizmusban, mint a pandémia előtt volt?

This study presents resilience-based solutions in cruise tourism through the economic development of previous decades and examples of global economic problems affecting the tourism industry. Resilience includes the ability to adapt flexibly and the ingenuity that has strongly characterized this sector over the past two decades. The study presents the potential of cruise tourism, taking into account scientific theories and view of the post-pandemic attempts made in 2020 by cruise companies to avoid bankruptcy. It looks for whatever opportunity can help to restart the industry, the means they are trying to use and how to lure passengers back. Will there still be a "golden age" in cruise tourism as before the pandemic?

Kulcsszavak: reziliencia, szállodahajó-turizmus, Covid19-világjárvány, válságmenedzsment.
Keywords: resilience, cruise tourism, Covid19 pandemic, crisis management.

1. Bevezetés

Mesébe illő, ahogyan az óceánjáróknak és a folyami hajóknak köszönhetően évtizedeken keresztül fejlődött a szállodahajó-turizmus. Az ágazat befektetőinek folyamatos gazdasági sikereket hozott, újra és újra megdöntötte az előző évi, saját vendégszámrekordjait, egyre több utast és egyre több hajó építését eredményezve. Úgy tűnt, kisebb zökkenőkkel, de töretlenül növelhető ez a fejlődés (VUKSANOVIC et al. 2013, DOWLING-WEEDEN 2017, DRAGIN et al. 2017, JÁSZBERÉNYI 2019, YU 2019, JÁSZBERÉNYI-MISKOLCZI 2020, MISKOLCZI et al. 2020).

Senki sem gondolt, arra, hogy bármilyen nehézség bekövetkezhetne, felpörgött az ágazat.

Amíg 2012-ben 21 millió főnél is többen utaztak szállodahajókon. 2022-re már 34 millió utast várt a szakma. A megszokott gyakorlatok alapján egyre több volt a megrendelés, sőt beérkeztek a kifizetések már évekre előre történő foglalásokra is (2030-ra is lekötöttek utakat és hajókat, folyókon és tengereken). Ez a lendület kitartott egészen 2020 februárjáig, amikor felborult minden korábbi terv. Felkészülni sem lehetett rá, és teljes megoldást máig nem találtak az ágazatban. Ez volt a Covid19-világjárvány (HOLLAND et al. 2021, FELKAI 2021). Villámcsapásként érte a hajótársaságokat, nem volt protokoll ilyen esetekre. Mi legyen az utasokkal, akik épp utazásukat töltik az egyik hajó fedélzetén? Hatalmas káosz² és információhiány alakult ki, majd pár hét múlva, 2020 márciusára világszerte leállt szinte az összes hajó³.

A szállodahajó-turizmusban gazdasági válság és különböző katasztrófa helyzetek okoztak kiszámíthatatlan problémákat az elmúlt húsz évben, azonban az ágazat mindezek ellenére folyamatos

¹ PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, pokoniki@gmail.com

² <https://eu.usatoday.com/story/travel/cruises/2020/03/24/coronavirus-cruise-ship-disembarkation-chaotic-confusing-amid-pandemic/2883230001/> Letöltve: 2021.05.15.

³ <https://cruiseradio.net/timeline-2020-cruise-ship-industry-shutdown/> Letöltve: 2021.05.15..

fejlődést és bevételeinek növelését érte el. Az eddigi problémákra adott válaszokhoz képest eltérően kell reagálnia a turisztikai szektornak és a szállodahajó-turizmusnak a Covid19-pandémia okozta válságra. A szállodahajó-turizmus mesés kezdete után hirtelen sorra következtek be az egyéni és a hajókat üzemeltető cégek tragédiái, a kilátástalanság, a munkahelyek megszűnése, bevételkiesés és anyagi csőd, betegség, amelyre nincsen ellenszer, továbbá annak felismerése, hogy nem tudni, meddig tart ez az időszak.

2. Rövid fogalmi áttekintés

A tanulmány fókuszában a reziliencia jelensége és a szállodahajó-turizmus áll. A reziliencia az emberi, egyéni és környezeti folyamatok összefüggő értelmezése, a sokszerű külső hatásokhoz való sikeres alkalmazkodóképesség szempontjából (FOLKE 2006, COCHRANE 2015), legfőbb jellemzője a rugalmasság, az ellenállási vagy megújulóképesség. A reziliencia elméletét 1973-ban HOLLING (1973) alkalmazta először, az összekapcsolt társadalmi-ökológiai rendszerekre (GUNDERSON-HOLLING 2002). A reziliencia fogalma az 1970-es évektől az ökológiai rendszerek ingadozásainak modellezését, a társadalmi-ökológiai rendszerek kapcsolatának leírását követően lassan bekerült a közgazdaságtani elemzések, a gazdasági élet és a turizmus területére is.

Alkalmazzák minden olyan területen, ahol a fejlesztések és a fenntarthatóság figyelembe vételével új szempontokra, akár korábbi precedens nélküli, konkrét változtatásra van szükség. A turizmus jó példa, mert komplex rendszer, ahol érvényesül az interdiszciplináris és nem lineáris megközelítés a világban zajló események értelmezéséhez, amelyben nélkülözhetetlenek a reziliencia alapvető tulajdonságai (ORCHISTON et al. 2016). Az eddigi turisztikai alkalmazások magukban foglalják BUTLER (1980) turisztikai területek életciklusát vizsgáló (TALC) modelljét, valamint a turisztikai desztinációk életciklusához kapcsolódó felszálló és hanyatló ciklusokat, illetve ezek kritikáit (McKERCHER 1999, 2005, FARRELL-TWINNING-WARD 2004, 2005, CHEER-LEW 2017). Az említett szerzők alkalmazták a káoszelméletet, a turisztikai rendszereket pedig már nem stabilnak vagy lineárisnak, hanem ciklikusnak tekintették.

A turizmusban mindaddig kifejezetten ritkán szerepelt maga a reziliencia kifejezés, de a fogalomköre, az igény a megújulásra, a változásra a turizmus minden területén megjelenik, például a tömegturizmus, a katasztrófaturizmus (MICHALKÓ 2012), illetve az utazást befolyásoló

környezeti vagy marketing tényezők tekintetében (MICHALKÓ-IRIMIÁS 2011, RÁTZ 2006). A reziliencia és a szállodahajó-turizmus kapcsolatára az egyik legkiemelkedőbb példa a 2008-ban kirobbant gazdasági világválság, amikor a többi ágazathoz képest a szállodahajózás nemhogy csődközeli állapotba nem került, hanem sikeresen növelte vendégkörét és bevételeit (BRIDA-ZAPATA 2010, DOWLING-WEEDEN 2017, JÁSZBERÉNYI 2018, RUSSO-SCARNATO 2018).

A szállodahajó-turizmus már a második világháborút követően megjelent az óceánokon és a tengereken, de egyre markánsabban van jelen – közel 30 éve – a Föld kontinenseinek legnagyobb folyóin is, a Mississippitől a Dunáig, a Mekongtól a Nílusig.

3. Módszertan

A szállodahajó-turizmus évtizedeken keresztül sikeres ágazat volt, több válságos időszakot is átvészelt, ám a sikersorozat 2020-ban megtört. A tanulmány a reziliencián keresztül vizsgálja a gazdasági hatásokat és a válság utáni lehetséges fejlődési irányokat a szállodahajó-turizmusban, elsősorban szekunder forrásokra, irodalomfeldolgozásra alapozva.

A szakirodalom-elemzésben mindezidáig a témakörhöz kapcsolódó tanulmányokon kívül (ebből közel 30 nemzetközi és 10 magyar nyelvű) a szerző átfogó kutatást végzett a hazai és nemzetközi online médiamegjelenésekben is (Federal Register, Financial Times, Forbes, National Geographic, The Guardian). A kutatás kiterjedt továbbá a közel 300 nemzetközi hajótársaságot képviselő CLIA (Cruise Lines International Association – Szállodahajó-társaságok Nemzetközi Szövetsége) gazdasági elemzéseire is. A szerző figyelembe vette az ismertebb hajótársaságok (legalább 30 hajótársaság és utazásszervező) saját honlapjain közölt információkat, a tengeri és folyami hajózáshoz köthető honlapokat, a foglalási oldalakat (10 értékelő honlap, kontinensekre, desztinációkra, hajótípusokra, konkrét időpontokra leszűrhető, szállodahajó-utazási ár- és termékösszehasonlító oldalak) és a közösségi média (Facebook, TripAdvisor, YouTube) témához kapcsolódó felületeit. Ezekon az oldalakon elsősorban az óceán- és tengerjáró szállodahajókról találhatóak adatok, de érintőlegesen a folyami hajózásról is fellelhetőek információk (például a Duna esetében, ahol jelentősen érzékelhető a turisták számának drasztikus visszaesése). Az elmúlt évtizedek krízisei a turizmusban kellőképp dokumentáltak, de a magyar sajtó a témakörrel – egy-egy kiugró eseményt kivéve – alig foglalkozott. Iparági adatokra az angol *cruise, river cruise,*

cruise tourism, a válsággal kapcsolatosan a *cruise, pandemic, resilience, risks, suspended*, míg magyarul a *pandémia, reziliencia, szállodahajó-turizmus* kulcsszavak alkalmazásával indult az információk keresése.

A tanulmány az óceánjáró és a folyami szállodahajó-turizmus konkrét példáin keresztül mutat be válsághelyzetekkel és a Covid19-pandémiával kapcsolatos eseteket, tapasztalatokat, gazdasági és turisztikai hatásokat, melyek elemzése segíti az ágazat újraindításához szükséges feltételek meghatározását. A szállodahajó-turizmusban a közeljövőben várható utasszám-emelkedés előrejelzésére világszervezetek (UNWTO, CLIA) statisztikai adatai, a témához kapcsolódó honlapok, foglalási és ár kalkulátor oldalak adatai, valamint különböző hajótársaságok saját honlapjain megjelenő közlemények, információk kerültek felhasználásra.

4. Szakirodalmi elemzés

4.1. GAZDASÁGI ÁTTEKINTÉS

A turizmus a világ GDP-jének 10%-át adja, a szolgáltatások exportjából 30%-kal részesedik, és a világon minden 11 munkahelyből 1 a turizmushoz kapcsolódik (WTTC 2020). Ezek olyan adatok, amelyek megmutatják, hogy az ágazat sérülése milyen súlyos következményeket von maga után. A turizmushoz kapcsolódó munkahelyek megszűnése közvetlenül családok létfenntartását, míg gazdasági és társadalmi szinten régiók és országok működését veszélyezteti. A CLIA, a GSTC (Globális Fenntartható Turizmus Tanácsa), az UNWTO (ENSZ Világturisztikai Szervezete) és a WTTC (Utazási és Turisztikai Világtanács) statisztikai, gazdasági kimutatásaiból látható, hogy a turisztikai ágazatot és ezen belül a szállodahajó-turizmust csapások sorozata érte az elmúlt két évtizedben, egészen napjainkig (2021) mégis mindig sikerült kilábalnia ezekből. A Covid19-világjárvány hatására a nemzetközi turizmus volumene 2020-ban 73%-kal csökkent az előző évhez képest. 2021 januárjában a nemzetközi turistaérkezések száma 87%-kal esett vissza (UNWTO 2021). A szállodahajó-turizmus világszinten gazdasági mélypontra került a Covid19-világjárvány miatt, 2020-ban szinte az egész évre felfüggesztették a hajózási engedélyek kiadását (CLIA 2020a).

A szállodahajó-turizmusról szóló éves és negyedéves jelentések – az óceáni és a folyami szállodahajók esetében egyaránt – folyamatos vendégszám-növekedésről, bevétel-emelkedésről és újabb beruházási, fejlesztési tervekről számoltak be egészen a 2019-es év végéig. A pandémiát megelőző tendenciák egyértelműen azt mutatják, hogy a

szállodahajózás az egyik leggyorsabban növekvő utazási és turisztikai szegmens, amelynek – változatlan körülmények között – kecsegtető jövőt jósoltak. 2009-ben 17 millióan utaztak szállodahajón világszerte, 2019-ben ez a szám megközelítette a 30 millió utast, 2020-ban pedig 32 millió utasra számítottak. 2019-ben több, mint 13,7 millió utas szállt tengerjáró hajóra csak az amerikai kikötőkből, ami 26%-kal volt több, mint öt évvel azelőtt. 2020-ra 278 új szállodahajó építése volt tervben, és 19 új óceánjáró hajó kezdte volna meg szolgálatát. Minden 10 megrendelésből 8 foglalás megvalósult, vagyis az utazási ügynökségek rekordmennyiségű utat értékesítettek, és még nagyobb érdeklődést jeleztek előre 2020-ra és 2021-re. A 2019-es amerikai gazdasági hatáselemzés szerint a szállodahajó-turizmus 55,5 milliárd dolláros gazdasági tevékenységet eredményezett az Egyesült Államokban, ami 5,3%-os növekedést jelentett 2018-hoz képest. Ez a fejlődés 436 600 új amerikai munkahelyet hozott létre, 2019-ben 24,4 milliárd dolláros bért generálva – ez 3,5%-os, illetve 5,4%-os növekedést jelent 2018-hoz képest. A szállodahajó-turizmusban az óceáni és a folyami hajózás is népszerűvé vált: például az ausztrál vizekre érkezők száma 2014-ben meghaladta az 1 millió főt, és Ausztráliában ugyanennyi volt a folyami hajók vendégeinek száma is. 2019-ben 14,2 millió utas indult Észak-Amerikából, 7 millió Európából, 4,2 millió Ázsiából, 1,5 millió fő pedig Ausztráliából és Új-Zélandról. Az utasok átlagosan 385 dollárt költöttek a kikötővárosokban 2018-ban, mielőtt hajóra szálltak volna, és a hajóút során minden egyes kikötőben további 100 dollárt költöttek. 1970-ben 25 000 tonnás volt a legnagyobb óceánjáró hajó, amely 800 utast szállított a személyzetten felül, míg 2016-ban a 227 625 tonnás *Harmony of the Seas* már 5500 utast és 2300 fős személyzetet szállított, a 228 081 tonnás *Symphony of the Seas* pedig már 6680 utassal hajózott ki 2018-ban. Több, mint tíz, közel 200 000 tonnás hajó vár arra, hogy újra kifuthasson az óceánokra. Az eddigi legnagyobb épített hajó, a 236 857 tonnás, 6988 utas szállítására tervezett *Wonder of the Seas* 2021. helyett 2022 márciusában indul Sanghajból. A folyókon a boutique és a kis méretű hajók közlekednek 1000–25 000 tonna súllyal, 50–750 fő utaskapacitással (DOWLING–WEEDEN 2017, CLIA 2019a, 2019b, 2020a, 2020c).

A hajózás pandémia miatti felfüggesztésének hatása világszerte érzékelhető volt, a hajótársaságoknak jelentős likviditási problémákkal kellett szembenézniük. Az egyik legnagyobb hajótársaság, a Carnival Corporation, például 3 milliárd dollár hitelt kényszerült felvenni működésének biztosításához. A szállodahajó-turizmus fennállása óta nem szenvedett el akkora veszteséget, mint

2020-ban (1. táblázat). Ugyanis ebben az évben, csak augusztusig 64 milliárd dollár, míg 2020 végéig összesen 150 milliárd dollár veszteség érte a pandémia miatt a szállodahajó-turizmust. Ez az összeg meghaladta a szektor 2013. évi bevételét. 2020-ban közel 2 millió munkahely szűnt meg, 150 milliárd dollár gazdasági bevételkiesés és 15 milliárd dollár ki nem fizetett bér keletkezett.

ciklusokra a felhalmozott tőke mennyisége is, jelen esetben például a szállodahajót üzemeltető társaságok több hónapon keresztül tartó likviditási problémái (kikötői díjak, üzemeltetési költségek, munkabérek kifizetése, befizetett, de meg nem valósult utazások visszafizetése stb.). A nagy rendszerek eredendően instabilak, egy stresszesemény vagy egy váratlan tényező bármikor megváltoztathatja

1. táblázat

A szállodahajó-turizmus vesztesége 2020-ban

Térség	Bevételkiesés	Munkahely megszűnés	Minden 1%-nyi veszteséggel megszűnő munkahelyek száma	Munkahely-vesztés naponta, ameddig a szállodahajók közlekedése fel van függesztve	2020. március közepétől szeptemberig megszűnt munkahely és ki nem fizetett bér
Európa	53 milliárd EUR	435 000	3 500	1000	215 800 megszűnt munkahely 7 milliárd EUR ki nem fizetett bér
Kanada	4,1 milliárd CAD	29 000	300	100	20 500 megszűnt munkahely, 1,09 milliárd CAD ki nem fizetett bér
Egyesült Államok	53 milliárd USD	421 000	minden 30. amerikai kikötőből induló szállodahajó 1 munkahelyet teremt	800	163 700 megszűnt munkahely, 8,6 milliárd USD ki nem fizetett bér
Világszerte	150 milliárd USD	2 millió	9100	2500	334 000 megszűnt munkahely, 15 milliárd USD ki nem fizetett bér

Forrás: saját szerkesztés a CLIA (2020b) alapján

Vannak a szállodahajó-turizmushoz kapcsolódó olyan vállalkozások, amelyeknek 17 hónapja egyáltalán nem volt bevételük, és olyan települések, például Görögországban, az ázsiai országokban vagy Észak-Amerikában, ahol a szállodahajó-turizmus adta a település, akár város, bevételének 95%-át. A túlélés miatt számukra a legstürgetőbb a szállodahajó-turizmus újraindítása.

2020-ban a hajózás nem állt le teljesen, a hajózási tilalom időszaka után, júliustól decemberig, 200 szállodahajó közlekedett a világtengeren, közel 400 000 utassal. Természetesen minden szigorított biztonsági és egészségügyi szabályt betartva, az MSC *Grandiosa* fedélzetén például maszkban vettek részt az utasok a közösségi programokon, de a naplementében gyönyörködve is maszkban fotózkodtak.

4.2. REZILIENCIA, MEGOLDÁS A VÁLSÁGRA

A reziliencia alapelveihez illeszkedve a turizmus is ciklikusan fejlődik. Az egyes ciklusok vagy hurkok, fázisok megismétlődhetnek, de ezek sebessége, mértéke az adott situációk, események bekövetkeztében nagyon sajátos. Hatással van a

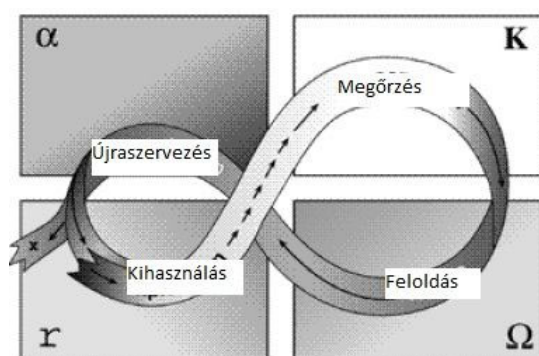
az egészet, ami legrosszabb esetben a rendszer teljes összeomlásához vezethet. A természetes körforgás törvénye alapján újraépítés, majd egy stabilizálódott állapot következik. Az 1. ábra egy konkrét hurkot, ciklust, és annak négy fő fázisát mutatja. A négy szakasz elnevezése ökológiai eredetű, az α , r , K és Ω a szakirodalomban eltérőek lehetnek. Angolról szabadon fordítva a szakaszok magyar megfelelője sorrendben az újrászervezés (α), a kihasználás (r), a megőrzés (K) és a feloldás (Ω). Az r és a K a felszálló ág tartománya, míg az α és Ω a leszálló ág tartománya.

Ázsiai példák alapján (COCHRANE 2015), amikor a reziliencia elveit alkalmazták például a thaiföldi és srí lankai szökőár után, elsősorban a válság következtében létrejövő új helyzethez kellett alkalmazkodni, minél gyorsabban újraindítani a korábbi piacokat, így megindult a tőke áramlása is. Egy válság túlélése után a fenntartott állapot egy újabb válság miatt ismét kibillenhet, aminek a megoldásához a korábbi tapasztalatok felhasználására van szükség, így a hurok az újrászervezés fázisába ér, amivel azonban egy újabb ciklust kezd meg, így alakítva ki a ciklusok rendszerét (2. ábra). A modell első fázisa önszerveződő rendszer, ki-

használva a lehetőségeket, ingadozásokat a rugalmasság mértékétől függ, hogy mennyi időbe telik a rendszer visszaállítása a válság előtti állapotba (GUNDERSON-HOLLING 2002, WALKER et al. 2004, LEW et al. 2016). A 2. táblázat azt mutatja, mely időszakokban milyen kilengések jelentek meg a szállodahajó-turizmusban. Az emlékezés és tapasztalatok segítségével a ciklus újraszerveződik, egy következő ciklus indul. Megjelenő új termékek és kampány hatására visszatérnek az utasok, mivel megtörtént a negatív környezeti és egyéb hatások minimalizálása, és a megelőzésre is új eszközök jelentek meg.

1. ábra

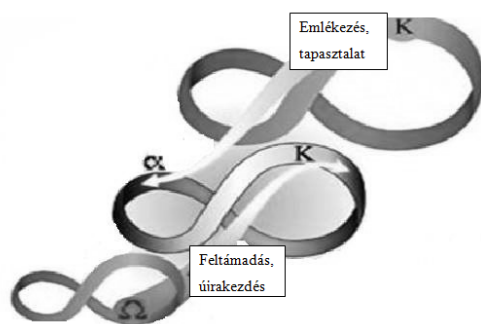
A reziliencia ciklus, avagy Holling hurok



Forrás: saját szerkesztés GUNDERSON-HOLLING (2002:34) és FOLKE (2006:237) alapján

2. ábra

Rezilienciacyklusok a szállodahajó-turizmusban



Forrás: saját szerkesztés GUNDERSON-HOLLING (2002:34) és FOLKE (2006:237) alapján

A modell spiráljának fekvő 8-as alakja jól szemlélteti a szakaszokat és a szakaszok közti átmenetek dinamikáját. A modell alapspirálja ismétlődik egyre nagyobb amplitúddal, amely alapján a szállodahajó-turizmusban is nagyobb kilengések-

re, több és tovább tartó válságidőszakokra lehet számítani, ugyanakkor a kilábalás és újabb gyors fellendülés időszaka is várható, amelyek bekövetkezte a korábbiakhoz képest gyorsabban valószínűleg meg és tovább tart. 2021-től 2024-ig várhatóan fellendülő időszak következik, ami bepótolja az elmaradt bevételeket és utasforgalmi rekordokat, vagy akár meg is dönti őket. 2024-re várható egy újabb emberi vagy természeti hatás okozta válságidőszak vagy azok sorozata, ami visszafogja a fellendülést. Természetesen a 2000-től 2020-ig tartó időszak is tekinthető egy nagy ciklusnak, melyen belül tagolhatóak a válságidőszakok, amelyek hatása a kirobbanásukat követő évekre is elhúzódhat.

A turizmust és a világtengeren, illetve a folyókon megjelenő szállodahajó-turizmust természeti katasztrófák és ember okozta veszélyhelyzetek (pl. terrorizmus, kalóztámadások) sodorták válsághelyzetekbe. Világviszonylatban azonban eddig egyik sem érintette olyan mélyen a szállodahajó-turizmust, mint a Covid19-világjárvány, még a 2008-as gazdasági válság sem (CLIA 2020c, RADIC et al. 2020). A 2. táblázat nem tartalmazza a helyi turizmusra jelentős hatást gyakorló, de kisebb térségeket érintő olyan válság eseteket, mint a terroresemények (pl. a több, mint 200 halálessel végződő 2002-es robbantást Bali egyik szórakozóhelyén vagy a mexikói terrorcselekményt, ahol utasokat kellett menteni) vagy a folyók áradása, illetve túlságosan alacsony vízszintje. Az európai folyókat tekintve alacsony és magas vízállás rekordok születtek, mint a Dunának a középkor óta nem tapasztalt 2013-as magas vízszintje Passaunál vagy a régóta nem tapasztalt nyári alacsony vízszintje 2018-ban, illetve a Rajna 2015 novemberi alacsony vízszintje. A 2019 májusában Budapesten történt halálos kimenetelű baleset, a Hableány és az egyik Viking szállodahajó ütközése, nagy sajtófigyelmet kapott, de az esetnek nem volt jelentős kihatása, visszatartó ereje a későbbi szállodahajós utasforgalomra⁴.

A Covid19-pandémia okozta válsággal kapcsolatos gazdasági elemzések közül az a legnépszerűbb, ami K, V, U, W és L alakú válságtípusokat taglalja (amelyik betűre a gazdasági növekedési görbe leginkább hasonlít, arról kapták a nevüket). Ugyanez a gondolatmenet nemcsak a gazdaság várható alakulására, hanem a szállodahajó-turizmusra is értelmezhető. A gyors visszapattanással, V alakú növekedési pályával, már nem számolnak az elemzők a járvány és a hozzá kapcsolódó korlátozó intézkedések, illetve

⁴ Turizmus Online (2019. május 31): http://turizmusonline.hu/belfold/cikk/az_osszes_budapesti_hajoutat_lemondta_a_del_koreai_utazasi_iroda Letöltve: 2021. május 1.

2. táblázat

A szállodahajózást érintő, válságot okozó események 2000–2020 között

Év	Esemény	Térség
Folyamatos	– kirívó esetek, sajtó által felkapott balesetek	világviszonylatban
2001.09.11.	– terrortámadás, az amerikai hajótársaságok és légitársaságok jelentősen csökkentik útjaikat, kevesebb az amerikai turista	világviszonylatban
2004.	– szökőár	ázsiai országok, Afrika keleti partvidéke, Indiai-óceán
2009.	– gazdasági válság – influenzapandémia (H1N1)	világviszonylatban
2010.	– a BP olajszennyezése – 19 európai és ázsiai országban soha nem tapasztalt melegrekordok, áradások, erdőtűzek Kaliforniában, Brazíliában – földrengések Új-Zélandon, Akarua városa	Mexikói-öböl világviszonylatban Új-Zéland
2012.	– a Costa Concordia halálos kimenetelű balesete	világviszonylatban
2016.	– a Zika-vírus terjedése	Miami, Brazília
2017–2018	– hurrikánok	Karib térség
2020.	– Brexit, a brit turisták utazásának korlátozása – Covid19-pandémia	világviszonylatban

Forrás: saját szerkesztés DOWLING–WEEDEN (2017), FOX (2020) és FELKAI (2021) alapján

a gazdaság újraindításának elhalasztása miatt. A krízist kiváltó ok megszüntetése lehetővé teszi a válság előtti trendek folytatódását. A reziliencia alapszabályainak megfelelően az ok megszűnése után hosszabb időszak kell a kilábaláshoz, amihez stabil pénzügyi szektor és a termelést meghatározó tényezők piacra kerülése szükséges. Ezen feltételek megléte esetén is kérdés, hogy mennyire rugalmasan tudnak alkalmazkodni és igazodni a megváltozott környezethez a desztinációk vagy a gazdasági társaságok. Az optimista V görbék szerint a növekedés képes visszatérni a válság előtti szinthez, míg a valamivel pesszimistább U alakzat egy elnyújtott periódust feltételez a hanyatlás és a helyreállítás között. A W típusú válság esetében a helyreállást egy második hanyatlás követi. A leginkább pesszimista forgatókönyv az elnyújtottan lejtő L alakzat, mely a GDP-növekedés tartós elmaradását eredményezi a korábbi trendhez képest. A legnagyobb valószínűsége egy K alakzatnak van: a vagyonos réteg, a tőkeerős vállalkozások kilábalnak, sőt nyernek a válságon, míg az alacsonyabb jövedelműek és a kisebb vállalatok, illetve a kiszolgáltatott iparágak tartósan kedvezőtlenebb helyzetbe kerülnek (IMF 2020). Az Oxford Economics szerint idén erőteljesebb növekedés lesz, mint amelyet a világgazdaság a globális pénzügyi válság után, 2010-ben elért, és meghaladja az 1980-as, illetve az 1990-es évek recessziói utáni ütemet is, miközben 2021 negyedévenkénti globális növekedéseinek átlaga 1978 óta a legmagasabb lesz (SHARMA et al. 2021, OXFORD ECONOMICS 2021).

4.3. ÖKOLÓGIAI FENNTARTHATÓSÁG

A XX. század végétől napirenden van a Föld klimatikus változásainak kérdésköre: hogy a klímaváltozás mennyire befolyásolja az emberiség életkörülményeit, valamint annak szükségessége, hogy a nagy ipari térségek, a nagy széndioxid-kibocsátó országok környezetbarát termelési megoldásokra váltsanak. Vizsgálatok sora készült a XXI. századra jellemző éghajlati viszonyok egyre fenyegetőbb változásáról, ezek gazdaságra gyakorolt hatásairól és a hagyományos kapitalista gazdaságmodell végéről, a gazdasági paradigmaváltás szükségességéről szólnak (STEFFEN et al. 2007, LOVINS–COHEN 2011, LOWITT 2013, KLEIN 2014, SASSEN 2014). Már megjelentek az *átalakuló* vagy *átalakulást kereső* turisták, akik újra feltalálják önmagukat és a világot, amelyben élnek. Számukra a politika, a hatalom, a hedonizmus kevésbé fontos értékek, szabad és független gondolkodóként nem rendelik alá magukat társadalmi vagy vallási normáknak, szokásoknak. Ezek az utazók felelős döntéseket hozva a fenntarthatóbb és etikusabb ajánlatokat helyezik előtérbe, diverzifikálva ezzel a kínálatot. Olyan termékeket és szolgáltatásokat igényelnek, amelyek új világképen, társadalmi és környezeti igazságosságon alapulnak. Az egocentrikus viselkedésről az ököcentrikus viselkedésre terelődik a hangsúly, hozzájárulva a társadalmi, kulturális és környezeti ökoszisztémák támogatásához, az univerzalizmus értékeinek (megbecsülés, tolerancia, ami minden ember jólétéhez és a természet védelméhez vezet) megértéséhez

(SHARMER-KATRIN 2013, UNWTO 2021). A 2014-es Auroville-i felmérés alapján egy tipikus *átalakulást kereső turista* 29 és 45 év közötti, iskolázott, jövedelme átlagos vagy azon felüli, sokat utazott, szívesen tölt hosszabb időt egy helyen, szeretne kipróbálni és megtanulni új dolgokat, keresi a természetközeli helyszíneket, a kapcsolatot a helyi lakosokkal, akár önkéntes munkát is vállal, vagy bekapcsolódik egy helyi tevékenységbe. A XXI. század turizmusában elkerülhetetlen a paradigmaváltás, amelyet a *kulturális kreatívok* úgynevezett *csendes forradalma* és az *új fogyasztók*, a felelősséget vállaló fogyasztók megjelenése támaszt alá, új gondolkodásmódot vezetve be a turizmusban egy fenntarthatóbb jövőért (RAY-ANDERSON 2000, LITTLE 2012, POLLOCK 2015, UNWTO 2021). 2020-tól a szállodahajó-utasok több, mint 80%-kal kevesebb egyszer használatos újrahasznosítható műanyagot, például vizes palackot vagy szivószálat használnak majd (CLIA 2019b).

5. Az ágazat jövője

A szállodahajó-turizmusban számos újítást vezetnek be, így kétségtelen, hogy új korszak kezdődik. Több figyelmet fordítanak a kikötőkre és a kikötéseknél érintett desztinációkra, erősítik a felelős turista szemléletet (SHARMER-KATRIN 2013), és a helyi lakosok bevonásával szorosabb partnerséget kívánnak kötni a településekkel. Egyre több utas szeretne hosszabb időt eltölteni a tengerparti és folyami kikötőkben is. 2019-ben az utasok 65%-a töltött el extra időt a szállodahajóút előtti és az azt követő napokban olyan európai folyómenti városokban, mint Amszterdam, Prága, Bécs, Budapest vagy Bukarest, illetve olyan tenger- vagy folyóparti nagyvárosokban, mint Rio de Janeiro, Peking, Fokváros vagy Kairó (DUMBROVSKÁ-FIALOVÁ 2014, IRIMIÁS et al. 2019, JÁSZBERÉNYI 2019, JÁSZBERÉNYI-MISKOLCZI 2020).

5.1. VÁRHATÓ VÁLTOZÁSOK AZ ÓCEÁN- ÉS TENGERJÁRÓ SZÁLLODAHAJÓKON

Az óceánokon és tengereken hamarabb visszaáll a megszokott vendégszám. Minél kevesebb repülőjárat szükséges a szállodahajóút megvalósulásához, annál több utas indul első vagy már sokadik hajóújtjára. A szolgáltatáscsomagok összetétele és árai változnak, rengeteg akció várható.

5.2. VÁRHATÓ VÁLTOZÁSOK A FOLYAMI SZÁLLODAHAJÓKON

Európa és más kontinensek folyami hajózását erősen befolyásolja, hogy a tengerentúli (USA, Japán, Kína) küldő országokból érkező turisták milyen gyorsan és milyen feltételekkel ülhetnek repülőgépre. A társaságok honlapjain fellelhető információk szerint új csomagok, akciók mellett új útvonalak is várják az utazóközönséget. Az AmaWaterways például új, ötnapos klasszikus zenei folyami hajóutat indít a Dunán, melynek értékesítőit az „Értékesíts 5 utat és utazz ingyen” akcióval motiválja⁵. A CroisiEurope fennállásának 45 éves évfordulója alkalmából a kétfős kabin ára a második személynek 45%-kal olcsóbb, és a korábbinál is több all inclusive szolgáltatás került a csomagárakba mind az óceáni, mind a folyami hajók esetében⁶. A Viking a Níluson indít több új utat az újonnan épült hajóival. A VikingStar fedélzetén PCR (polimeráz láncreakciót alkalmazó) labor lett kialakítva, ahol az utasok és a személyzet is végezteshet tesztet. Akik az indulás előtti napokban pozitív teszteredményt mutatnak be, ingyenesen foglalhatnak át a társaság bármely másik hajóújtjára⁷. A Riviera Travel 2021. februárban már elérte az előző évi legjobb értékesítési napjának eredményét. Teljes visszafizetési garanciát vállal minden nyolcnapos vagy annál hosszabb útjára, ha az utas nem elégedett a hajó szolgáltatásaival vagy a hajóúton elérhető programokkal⁸. Az A-Rosa új, ötnapos, Bécsből induló dunai utakat hirdet, az egyes folyami hajók sztárségeiket – akik a hajó gourmet ételeit készítik majd el – kiemelve népszerűsítik magukat⁹.

6. Összefoglalás

A Covid19-világjárvány felhívta a figyelmet arra, hogy az amerikai álom, az egyik leggyorsabban fejlődő gazdasági szektoron belüli új ágazat, a szállodahajó-turizmus kiszámíthatónak és megszokottnak hitt világa milyen mértékben sérülékeny, képes-e fennmaradni, reagálni a krízishelyzetre, majd újra felépíteni önmagát. A szállodahajó-társaságok a pandémia kezdeti szakaszában még hatalmas előfoglalási akciókat hirdettek, új foglalási rendszert, szabályrendszert és értékesítői jutalékrendszert dolgoztak ki. Saját személyzetük, illetve a jegy- és programértékesítő szervezetek számára

⁵ <https://www.amawaterways.com/>

⁶ <https://www.croisieurope.com/>

⁷ <https://www.vikingcruises.com/>

⁸ <https://www.rivieratravel.co.uk/river-cruises>

⁹ <https://www.arosa-cruises.com/river-cruises.html>

online oktatási tanfolyamokat, a leendő utasoknak utazási kisfilmeket és webináriumokat szerveztek, amelyekhez ingyenesen lehetett csatlakozni. Likviditási problémáikat javítandó a legtöbb vizs-zamondott utat megpróbálták nem pénzben visz-szatéríteni, hanem későbbi választható időpontra voucherként beválthatóvá tenni. A kihagyhatatlan akciók az újrainvitásakor intenzívebbé válnak, ez megfigyelhető lesz minden hajótársaságnál. Az árscökkenés mellett nehéz újabb utasmotiváló lehetőségeket kitalálni, így a meglévő lehetőségek diverzifikálódása várható.

A szakirodalomban megjelent elemzések a várható trendekről (FARRELL-TWINING-WARD 2004, McKERCHER 2005, FOLKE 2006, BRIDA-ZAPATA 2010, LITTLE 2012, LOWITT 2013, POLLOCK 2015, ORCHISTON et al. 2016, LEW et al. 2016, CHEER-LEW 2017, JÁSZBERÉNYI 2019, MISKOLCZI-JÁSZBERÉNYI 2021, CLIA) azt tá-masztyák alá, hogy a reziliencia hatására a szálloda-hajó-turizmusban újabb gazdasági és utasszámbeli fellendülés várható. A kínálatban diverzifikáltabb utazási csomagok, termékkonstrukciók jelennek meg, a keresleti oldalon a nyugdíjasok mellett a töb-bi generáció is nagyobb számban képviselteti magát, az utazók környezetbarátabb, tudatosabb attitűdje erősödik. Az óceáni és tengeri hajók elérték maxi-mális méretüket, nagyobbakat már nem építenek. A tapasztalatok alapján inkább kisebbeket állítanak forgalomba, azonban fejlettebb infrastruktúrális és technológiai megoldásokkal. A folyami hajózásban is maximalizálódtak a hajóméretek. A vízszintma-gasság, a hidak, a folyómedrek mérete miatt itt is a korszerűsítésre, a kényelmesebb, biztonságosabb, környezetkímélőbb megoldásokra helyezik a hang-súlyt. A pandémia előtti hiányosságokat igyekeznek pótolni a felelősség, a biztonság és az emberi jogok biztosítása tekintetében a jogszabályokat illetően; a minőségibb és változatosabb termék- és szolgál-tatáskínálat vonatkozásában (hosszabb és csak né-hány napos utak, új útvonalak); az ár-érték arány és a termékminőség megfelelő színvonalának fenntartására vonatkozóan. A társaságok megújulva, új akciókkal, új útvonalakkal, összetettebb program-kínálattal várják majd az utasokat, hagsúlyozva a környezetbarát energiaforrások és megoldások használatát. A közgazdaságtani és turisztikai vára-kozásoknak megfelelően a szállodahajó-turizmus újraépíti önmagát, tanulva a korábbi hibákból (pl. a Costa Concordia balesete), valamint a Covid19-világjárvány okozta válsághelyzetből, új szabály-rendszereket épít ki, figyeli a válságra utaló jeleket, több likviditási alternatívát, valamint válságstratégi-át dolgoz ki (CLIA 2020b, 2020c).

A 2020. év végi nemzetközi felmérések alap-ján (CLIA 2020c) háromból két hajó mindenkép-pen tervezte, hogy újraindul 2021-ben. A nem-zetközi turisták 58%-a, akik még sosem utaztak szállodahajón, tervezi részvételét egy hajóúton a következő években. Amint feloldódik a hajóu-tak hivatalos felfüggesztése, az iparág újraindul. Felmérések szerint az utasok alig várják¹⁰, hogy hajóra szállhassanak. A szállodahajó-társasá-gok 3,5 milliárd dolláros beruházást terveznek 2027-ig. Új technológiák alkalmazásával, tisztá-bb üzemanyaggal működő hajók fejlesztésével, illetve a kulcsfontosságú desztinációkkal és azok önkormányzataival partnerségben 2030-ig 40%-kal csökkentik a széndioxid-kibocsátást 2008-hoz képest. Tanulva a korábbi válságokból és katasztrófhelyzetekből a szállodahajó-turizmus szigorú biztonsági és egészségügyi követelmé-nyeket támaszt a hajótársaságok és a hajón dol-gozó személyzet, sőt, az utasok felé is. A hajók a legzöldebb technológiákat alkalmazzák (LNG: cseppfolyósított földgáz nulla kéndioxid-kibo-csátással), továbbá figyelnek az ivóvíz- és élel-miszerbiztonságra. A 2021. év végére, illetve a 2022. év elejére 20-20 új luxushajó indul útnak az óceánokon és a folyókon, mindegyik zöld technológiával, környezetkímélő megoldásokkal felszerelve. A Covid19-világjárvány követke-zményeként a hajókat a korábbiaknál gyakrabban tisztítják és fertőtlenítik (CLIA 2020b, 2020c).

Mind a keresleti, mind a kínálati oldal – előbbi a karanténban töltött bezártság ellensúlyozására, utóbbi a gazdasági bevétel növelése érdekében – türelmetlenül várja a mielőbbi nagy visszatérést. A ciklikusság elve alapján a hosszabb kényszervára-kozási időt legalább kétszer olyan hosszú gazdasá-gi fellendülő szakasz követi majd. Azok lesznek a jövő nyertesei, akik minden eshetőségre felkészül-ve csökkentik a váratlanul bekövetkező események valószínűségét, körültekintőek, és figyelve a gaz-dasági és környezeti folyamatok jelzéseit határo-zottan lépnek fel, amikor szükséges (CLIA 2020b, 2020c).

Felhasznált irodalom

- BRIDA, J. G. – ZAPATA, S. (2010): Cruises tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure Tourism Marketing*. 1(3). pp. 205-226. <https://doi.org/10.1504/IJLTM.2010.029585>
- BUTLER, R. W. (1980): The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *The Canadian Geographer*. 24(1). pp.

¹⁰ <https://asia.nikkei.com/Business/Travel-Leisure/Coronavirus-puts-cruise-industry-in-rough-waters-in-Asia> Letöltve: 2021. május 1.

- 5–12.
DOI:10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x
- COCHRANE, J. (2015): The Sphere of Tourism Resilience. *Tourism Recreation Research*. 35(2). pp. 173–185.
DOI: 10.1080/02508281.2010.11081632
- CHEER, J. – LEW, A. (2017): Sustainable tourism development: Towards resilience in tourism. *Interaction*. 45(1). pp. 10–15.
- DRAGIN, A. – DRAGIN, V. – KOSIC, K. – DEMIROVIC, D. – IVKOV-DZIGURSKI, A. (2017): Tourists motives and residents attitude towards the cruisers. *Tourism in Southern and Eastern Europe*. 4. pp. 133–144.
- DOWLING, R. – WEEDEN, C. (2017): Cruise Ship Tourism. 2nd Edition. CABI.
- DUMBROVSKÁ, V. – FIALOVÁ, D. (2014): Tourist intensity in capital cities in Central Europe: comparative analysis of tourism in Prague, Vienna and Budapest. *Czech Journal of Tourism*. 3(1). pp. 5–26.
- FARRELL, B. H. – TWINING-WARD, L. (2004): Reconceptualizing Tourism. *Annals of Tourism Research*. 31(2). pp. 274–295.
<https://doi.org/10.1016/j.annals.2003.12.002>
- FARRELL, B. H. – TWINING-WARD, L. (2005): Seven Steps Towards Sustainability: Tourism in the Context of New Knowledge. *Journal of Sustainable Tourism*. 13(2). pp. 109–122.
DOI: 10.1080/09669580508668481
- FELKAI P. (2021): Hogyan utazzunk a COVID járvány után? *Turizmus Bulletin*. 21(1). pp. 44–48.
<https://doi.org/10.14267/TURBULL.2021v21n1.5>
- FOLKE, C. (2006): Resilience: The emergence of a perspective for social-ecological systems analyses. *Global Environmental Change*. 16(3). pp. 253–267.
<https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2006.04.002>
- GUNDERSON, L. – HOLLING, C. (2002): *Panarchy: Understanding Transformations in Human and Natural Systems*. Island Press.
- HOLLAND, J. – MAZZAROL, T. – SOUTAR, G. N. – TAPSALL, S. – ELLIOTT, W. A. (2021): Cruising through a pandemic: The impact of COVID-19 on intentions to cruise. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 9. 100328.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100328>
- HOLLING, C. S. (1973): Resilience and Stability of Ecological Systems. *Annual Review of Ecology and Systematic*. 4. pp. 1–23.
DOI: 10.1146/ANNUREV.ES.04.110173.000245
- IRIMIÁS A. – JÁSZBERÉNYI M. – MICHALKÓ G. (2019): *A turisztikai termékek innovatív fejlesztése*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
<https://doi.org/10.1556/9789634544081>
- JÁSZBERÉNYI M. (2018): A turizmus a belvízi és tengeri hajózásban. In: Jászberényi M. – Munkácsy A. (szerk.): *Közlekedés, mobilitás, turizmus*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- JÁSZBERÉNYI M. (2019): *Vízi turizmus és közlekedés: termékek, trendek, regionalitás*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
DOI: 10.1556/9789634544067
- JÁSZBERÉNYI, M. – MISKOLCZI, M. (2020): Danube cruise tourism as a niche product – An overview of the current supply and potential. *Sustainability*. 12(11). 4598.
DOI: 10.3390/su12114598
- KLEIN, N. (2014): *This Changes Everything: Capitalism vs. the Climate*. Penguin Books, London.
- LEW, A. A. – NG, P. T. – NI, CH-CH. N. – WU, T-CH. E. (2016): Community sustainability and resilience: similarities, differences and indicators. *Tourism Geographies*. 18(1). pp. 18–27.
DOI: 10.1080/14616688.2015.1122664
- LITTLE, J. (2012): Transformational Tourism, Nature and Wellbeing: New Perspectives on Fitness and the Body. *Sociologia Ruralis, Journal of the European Society for Rural Sociology*. 52(3). pp. 257–271.
<https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2012.00566.x>
- LOVINS, L. H. – COHEN, B. (2011): *Climate Capitalism: Capitalism in the age of climate change*. New York.
- LOWITT, E. (2013): *The Collaboration Economy: How to Meet Business, Social and Environmental Needs and Gain Competitive Advantage*. Jossey Bass (A Wiley Brand), San Francisco.
- McKERCHER, B. (1999): A Chaos Approach to Tourism. *Tourism Management*. 20(4). pp. 425–434.
[https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00008-4](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00008-4)
- McKERCHER, B. (2005): Destinations as Products? A Reflection on Butler's Life Cycle. *Tourism Recreation Research*. 30(3). pp. 97–102.
DOI: 10.1080/02508281.2005.11081491
- MICHALKÓ G. (2012): *Turizmológia – Elméleti alapok*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- MICHALKÓ G. – IRIMIÁS A. (2011): Csalódásmenedzsment a turizmusban: új szemlélet a turisztikai célterületek irányításában. *Marketing & Menedzsment*. 45(2). pp. 4–10.
- MISKOLCZI, M. – JÁSZBERÉNYI, M. – MUNKÁCSY, A. – NAGY, D. (2020): Accessibility of major Central and Eastern European cities in Danube cruise tourism. *Deturope*. 12(3). pp. 133–150.
- MISKOLCZI M. – JÁSZBERÉNYI M. (2021): Szállodahajó-turizmus a Dunán – trendek és

- termékfejlesztési lehetőségek. *Turizmus Bulletin*. 21(1). pp. 13–25.
- ORCHISTON, C. – PRAYAG, G. – BROWN, C. (2016): Organizational resilience in the tourism sector”, Research Notes and Reports. *Annals of Tourism Research*. 56. pp. 145–148.
DOI: 10.1016/j.annals.2015.11.002
- RADIC, A. – LAW, R. – LÜCK, M. – KANG, H. – ARIZA-MONTES, A. – ARJONA-FUENTES, JM. – HAN, H. (2020): Apocalypse Now or Overreaction to Coronavirus: The Global Cruise Tourism Industry Crisis 2020. *Sustainability*. 12(17). 6968.
<https://doi.org/10.3390/su12176968>
- RÁTZ T. (2006): Az éghajlati és időjárás tényezők szerepe az utazási magatartás befolyásolásában. *Turizmus Bulletin*. 10. Különszám. pp. 42–53.
- RAY, H. P. – ANDERSON, S. R. (2000): *The Cultural Creatives. How 50 Million People Are Changing the World*. Harmony Books, New York.
- RUSSO, A. P. – SCARNATO, A. (2018): “Barcelona in common”: A new urban regime for the 21st century tourist city? *Journal of Urban Affairs*. 40(4). pp.455–474.
DOI: 10.1080/07352166.2017.1373023
- SASSEN, S. (2014): *Expulsions: Complexity and Brutality in Global Economy*. Harvard University Press, London.
- SHARMA, D. – BOUCHAUD, J.-P. – GUALDI, S. – TARZIA, M. – ZAMPONI, F. (2021): V-, U-, L- or W-shaped economic recovery after Covid-19: Insights from an Agent Based Model. *PLoS ONE*. 16(3). e0247823.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0247823>
- SHARMER, O. – KATRIN, K. (2013): *Leading from the Emerging Future: From Ego-system to Eco-system Economies*. Berrett-Koehler Publishers, San Francisco.
- STEFFEN, W. – CRUTZEN, P. J. – McNEILL, J. (2007): The Anthropocene: Are Humans now Overwhelming the Great Forces of Nature. *AMBIO*. 36(8). pp. 614–621.
DOI: 10.1579/0044-7447(2007)36[614:TAAHNO]2.0.CO;2
- VUKSANOVIĆ, N.– PIVAC, T. – DRAGIN, A. (2013): Contemporary trends in nautical tourism on the example of European river cruising companies. *Researches Reviews of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management*. 42. pp. 122–138.
- WALKER, B. – HOLLING, C. S. – CARPENTER, S. R. – KINZIG, A. (2004): Resilience, Adaptability and Transformability in Social-ecological, Systems. *Ecology and Society*. 9(2). 5. pp. 1–9.
- YU, J. (2019): Verification of the Role of the Experiential Value of Luxury Cruises in Terms of Price Premium. *Sustainability*. 11(11). 3219.
doi: 10.3390/su11113219

Internetes források

- CLIA (2019a): *CLIA Releases 2019 Environmental Technologies and Practices Report (Global)*. <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2019/september/clia-releases-2019-environmental-technologies-and-practices-report>, Letöltve: 2021. május 10.
- CLIA (2019b): *State of the Cruise Industry Outlook 2020*. <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.ashx>, Letöltve: 2021. május 10.
- CLIA (2020a): *CLIA Releases 2020 Environmental Technologies and Practices Report (Global)*. <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2020/september/clia-releases-2020-environmental-technologies-and-practices-report>, Letöltve: 2021. május 10.
- CLIA (2020b): *Cruise Industry COVID-19 Facts and Resources*. <https://cruising.org/en-gb/cruise-industry-covid-19-facts-and-resources>, Letöltve: 2021. május 10.
- CLIA (2020c): *State of the Cruise Industry Outlook 2021*. https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx, Letöltve: 2021. május 10.
- FOX, J. A. (2020): *Comparison of Violent Crime Rates at Sea and on Shore, 2016-2019*. CLIA Crime Report 2016-2019 <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-crime-report-2016-2019-sept-2020.ashx>, Letöltve: 2021. május 10.
- IMF (2020): *World Economic Outlook 2020*. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/01/20/weo-update-january2020>, Letöltve: 2021. május 10.
- OXFORD ECONOMICS (2021): <https://www.oxfordeconomics.com/coronavirus>, Letöltve: 2021. május 1.
- POLLOCK, A. (2015): *Conscious travel: attracting, supporting and engaging the conscious traveller (online)*. Available at: <https://www.conscious.travel/>, 27-01-2015. Letöltve: 2021. május 10.
- UNWTO (2021): *UNWTO World Tourism Barometer and Statistical Annex, March 2021*. <https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2021.19.1.2>, Letöltve: 2021. május 10.
- WTTC (2020): <https://wttc.org/Research/Economic-Impact>, Letöltve: 2021. május 10.