

Andrzej Kowalczyk

Uniwersytet Warszawski
Wydział Geografii i Studiów Regionalnych

Relacje zachodzące między rozwojem transportu lotniczego a rozwojem turystyki

Wprowadzenie

Wzajemne relacje, jakie zachodzą między cywilnym transportem lotniczym a turystyką, znalazły odzwierciedlenie w licznych publikacjach (Briggs 2004; Chung, Whang 2011; Turton 2004; Wheatcroft 1998) i związki te wydają się oczywiste. Warto jednak zastanowić się, jaki jest charakter tych związków, czy faktycznie są one wzajemne, czy też jeden z komponentów ma decydujące znaczenie dla rozwoju drugiego.

Niewątpliwie turystyka ma dłuższą historię niż transport lotniczy. Jej szybki rozwój w XIX w. był w dużej mierze związany z rozwojem transportu kolejowego, przez co trudno utrzymać, że właśnie transport lotniczy spowodował rozwój turystyki. Jednak uważa się, że dający się zauważyć w II połowie XX w. gwałtowny rozwój turystyki, zwłaszcza międzynarodowej, był bez wątpienia związany z rozwojem lotnictwa (Jędrusik 2001, 2005; Wheatcroft 1998). Jednocześnie można znaleźć przykłady na to, że pojawienie się na danym obszarze turystyki, a następnie jej rozwój, stały się impulsem dla otwarcia nowych lotnisk, rozwinięcia sieci połączeń lotniczych, modernizacji dotychczasowych portów lotniczych itp. (Chung, Whang 2011; Turton 2004).

Wpływ rozwoju transportu lotniczego na rozwój turystyki można rozpatrywać w kilku aspektach (tab. 1). Może on dotyczyć pojawienia się dodatkowych walorów turystycznych (jak np. rozwój turystyki zakupowej w Dubaju w Zjednoczonych Emiratach Arabskich), może także pociągnąć za sobą rozwój zagospodarowania turystycznego (zwłaszcza bazy noclegowej), usług turystycznych oraz ruchu turystycznego (wiele przykładów tego rodzaju podaje w swoich pracach M. Jędrusik). Może również podnieść stopień dostępności komunikacyjnej danego obszaru czy miejscowości, co ma istotne znaczenie nie tylko dla rozwoju turystyki, lecz także dla całokształtu rozwoju społeczno-gospodarczego.

W poniższym opracowaniu postanowiono zająć się wzajemnymi relacjami zachodzącymi między rozwojem transportu lotniczego a rozwojem turystyki. Poza przedstawieniem

Tab. 1. Wpływ rozwoju transportu lotniczego na rozwój turystyki

Dziedzina rozwoju	Przykład
Pojawienie się walorów turystycznych	Dubaj (Zjednoczone Emiraty Arabskie)
Rozwój zagospodarowania turystycznego	Prowincje Antalya i Muğla (Turcja)
Rozwój ruchu turystycznego	Madera (Portugalia)
Rozwój usług turystycznych	Rejon Parque Nacional Los Glaciares (Argentyna)
Zwiększenie się dostępności komunikacyjnej	Lanzarote (Hiszpania)

Źródło: opracowanie własne.

ogólnych uwarunkowań dotyczących wpływu lotnictwa na rozwój turystyki, w dalszej części tekstu podano kilka przykładów ukazujących znaczenie lotnictwa dla rozwoju turystyki (i *vice versa*). W tej części opracowania posłużono się metodami ilościowymi, aby wykazać, czy związki zachodzące między rozwojem transportu lotniczego a rozwojem turystyki mają znaczenie statystyczne.

Rozwój pasażerskiego transportu lotniczego na świecie

Chociaż pierwsza linia lotnicza powstała w 1909 r., a w 1919 r. miał miejsce pierwszy regularny rejs na trasie zagranicznej (Londyn – Paryż), za początki rozwoju lotnictwa pasażerskiego należy przyjąć dopiero lata 30. XX w. Pierwszym samolotem, który zrewolucjonizował nie tylko lotnictwo cywilne, lecz także wojskowe, był amerykański samolot Douglas DC-3¹, który przy prędkości 333 km i zasięgu 1650 km mógł przewieźć 32 pasażerów.

Mimo że II wojna światowa zahamowała rozwój lotnictwa cywilnego, doświadczenia w konstruowaniu samolotów, w technice latania, postęp technologiczny w zakresie nawigacji lotniczej itp. sprawiły, że natychmiast po jej zakończeniu w światowym (a właściwie amerykańskim) lotnictwie cywilnym rozpoczął się okres gwałtownego rozwoju.

Istotny wpływ na rozwój światowego lotnictwa cywilnego po 1945 r. miało już zakończenie działań wojennych, gdyż znaczna część samolotów transportowych została – w ramach demobilizacji sprzętu – przekazana przez wojsko instytucjom cywilnym (państwowym i prywatnym). Poza starymi samolotami używanymi wcześniej do celów militarnych, jeszcze w latach 40. XX w. do celów cywilnych zaczęły być wykorzystywane nowe typy dużych samolotów, na ogół będące modyfikacją samolotów transportowych konstruowanych dla wojska. Jednak dopiero w latach 50. XX w. rozpoczął się proces, który można uznać za „pierwszą rewolucję techniczną” w historii lotnictwa cywilnego. Początek dało mu wykorzystanie do celów cywilnych samolotów napędzanych silnikiem odrzutowym.

Jednak, poza pojawieniem się coraz większych samolotów, dysponujących coraz bardziej nowoczesną awioniką, jak również rozwojem naziemnych systemów obsługi nawigacyjnej, lata 50. przyniosły w światowym lotnictwie cywilnym istotne zmiany – organizacyjno-ekonomiczne – zwłaszcza z perspektywy rozwoju światowej turystyki. Najważniejszą wśród

¹ <http://en.wikipedia.org/wiki/Airliner> (16.08.2012).

nich było wprowadzenie tzw. lotów czarterowych. Pierwszy lot czarterowy samolotem Douglas DC-3 (na pokładzie którego znajdowało się 32 pasażerów) odbył się z inicjatywy V. Raitza, współwłaściciela biura podróży Horizon Holiday Group (Wielka Brytania), na trasie Londyn – Gatwick – Lyon (lądowanie dla nabrania paliwa) – Calvi (Francja, Korsyka) 20.05.1950 r.² Ponieważ loty czarterowe zdobyły u klientów Horizon Holiday Group uznanie, w 1952 r. zaczęto je organizować dla turystów udających się na Majorkę (Hiszpania), w 1953 r. do ośrodka turystyki religijnej Lourdes (Francja), a w 1954 r. na wybrzeże Costa Brava (Hiszpania) i na Sycylię (Włochy). Pomysł V. Raitza znalazł w Wielkiej Brytanii wielu naśladowców i wkrótce jedną z linii lotniczych, która zaczęła na masową skalę organizować takie przeloty, stała się Skyways Ltd. (istniejąca w latach 1946–1962 i przejęta potem przez Euravia).

Szybki rozwój tej formy podróżowania do miejsc o dużej atrakcyjności turystycznej spowodował pojawienie się wyspecjalizowanych linii lotniczych, w ofercie których były wyłącznie loty czarterowe. Jedną z nich była wspomniana już, powstała w 1961 r., brytyjska Euravia (od 1964 r. Britannia Airways, która w 2005 r. została przemianowana na Thomsonfly), której samoloty jeszcze w tym samym roku zaczęły wykonywać loty czarterowe do miejscowości turystycznych w regionie Morza Śródziemnego z Manchesteru, a w 1962 r. z Luton. Mimo że na początku lat 70. XX w. linie czarterowe obsługiwały także trasy na Kretę (Grecja) oraz do regionu Algarve (Portugalia), dotknął je kryzys ekonomiczny, którego apogeum było ogłoszenie w sierpniu 1974 r. upadłości przez linie lotnicze Court Line (w tym czasie blisko 50 tys. turystów przebywało za granicą, a 100 tys. straciło rezerwacje)³.

Mniej więcej w tym samym czasie, gdy linie lotnicze specjalizujące się w lotach czarterowych przeżywały swoje najlepsze lata, na światowym rynku przewozów lotniczych pojawiło się nowe zjawisko – tzw. niskokosztowe linie lotnicze (ang. *low-cost airlines*). Pierwsza tego typu linia, amerykańska Southwest Airlines (wcześniej Air Southwest Co.), rozpoczęła działalność w stanie Teksas w czerwcu 1971 r., organizując loty samolotami Boeing B-737 na trasie Dallas – Houston – Dallas (12 rejsów dziennie) oraz Dallas – San Antonio – Dallas (6 rejsów dziennie) w cenie 20 USD za przelot w jedną stronę⁴.

Poczynając od lat 60.–70. XX w., do rozwoju ścisłych relacji między transportem lotniczym a turystyką przyczyniły się także nowoczesne formy dystrybucji, za jakie można uznać tzw. globalne systemy dystrybucji (ang. *global distribution systems*, GDS), które początkowo służyły do rezerwowania biletów lotniczych. Sprowadzały się one do tworzenia zcentralizowanych sieci komputerowych, dzięki którym klienci pragnący korzystać z usług świadczonych przez linie lotnicze nie musieli osobiście odwiedzać miejsc sprzedaży biletów lotniczych, ale mogli nabyć je w lokalnych biurach podróży (Milne, Gill 1998). Z czasem ta forma dystrybucji usług turystycznych (gdyż za takie można uznać możliwość wcześniejszej rezerwacji i nabycia biletu lotniczego) zaczęła zdobywać coraz większą popularność, rewolucjonizując światowy rynek usług turystycznych. Zwłaszcza wtedy, gdy do katalogu świadczonych usług weszły dodatkowo (poza biletami

² Całkowita cena wycieczki na Korsyce (wraz z przelotem) była znacznie niższa niż bilet lotniczy oferowany przez brytyjskie linie lotnicze BEA na trasie Londyn – Nicea (http://en.wikipedia.org/wiki/Package_tour, http://en.wikipedia.org/wiki/Vladimir_Raitz; 16.08.2012).

³ http://en.wikipedia.org/wiki/Package_tour (16.08.2012).

⁴ <http://www.swamedia.com/channels/By-Date/pages/1966-to-1971> (16.08.2012).

lotniczymi) rezerwacje hoteli, możliwość wypożyczenia samochodu, zakup wycieczki, wynajęcie przewodnika itp.

Lata 60. i 70. XX w. były również okresem dużych zmian w funkcjonowaniu portów lotniczych. W tym czasie zaczęły tam powstawać nowoczesne terminale, w których – poza stanowiskami odpraw, biurami linii lotniczych itp. – pojawiły się liczne restauracje i bary, sklepy, jak również udogodnienia dla pasażerów i personelu naziemnego w postaci taśmociągów, tzw. rękawów lotniczych (ang. *jet bridge*, pierwszy pojawił się już w 1959 r. na lotnisku San Francisco International Airport), dzięki którym pasażerowie mogli w krótszym czasie dostać się do samolotu i opuścić go⁵.

Lata 70. XX w. przyniosły także istotne zmiany w konstrukcji samolotów. Bardzo ważnym momentem w najnowszej historii światowego lotnictwa cywilnego było wprowadzenie do eksploatacji w 1970 r. pierwszego amerykańskiego samolotu szerokokadłubowego Boeing 747-100, nazywanego z racji swoich rozmiarów „JumboJet”. Niedługo po nim, w 1974 r., zaczął latać pierwszy francuski szerokokadłubowy Airbus A300. Pojawienie się samolotów szerokokadłubowych należy uznać za „drugą rewolucję techniczną” w światowym lotnictwie pasażerskim, gdyż: po pierwsze – pozwoliło znacznie zwiększyć liczbę miejsc pasażerskich, po drugie – zwiększyło pojemność ładowni, co umożliwiło stosowanie palet dla załadunku/wyładunku bagaży, po trzecie – nowe samoloty były wyposażone w nowoczesne urządzenia elektroniczne, co z kolei przyczyniło się do oszczędności w szkoleniu załogi i zmniejszenia liczby członków załogi zajmujących się prowadzeniem samolotu do 2 osób (zamiast 3, co również zmniejszało koszty zatrudnienia), po czwarte wreszcie – największe samoloty szerokokadłubowe miały bardzo duży zasięg (np. Boeing 747-400ER – 14 205 km, a Airbus A340-500 nawet 17 000 km, podczas, gdy należący do wcześniejszej generacji samolotów pasażerskich Boeing 707 miał zasięg 8704 km). Wymienione czynniki spowodowały znaczne obniżenie kosztów jednostkowych przelotu, nic więc dziwnego, że w następnych latach wśród wprowadzanych do eksploatacji nowych typów samolotów znalazło się wiele samolotów szerokokadłubowych.

W latach 70. XX w. zaczęto także dbać o zwiększenie komfortu podróżujących. W ramach tych działań wprowadzono m.in. podział części przeznaczanej dla pasażerów na pierwszą klasę i klasę *business*, na dłuższych trasach zaczęto wyświetlać filmy, niektóre linie wprowadziły zwyczaj dawania dzieciom drobnych prezentów itp.

Lata 80. i 90. XX w. oraz pierwsza dekada XXI w. nie przyniosły radykalnych zmian technologicznych w lotnictwie cywilnym. Wydarzeniem istotnym dla rozwoju lotnictwa pasażerskiego w najbliższej przyszłości może okazać się wprowadzenie do eksploatacji samolotów nazwanych z racji swoich rozmiarów SuperJumbo – Airbus A380 (2007 r.) oraz Boeing B-787 Dreamliner (2011 r.).

Ważne zmiany zaszły natomiast w ostatnim okresie w kwestiach polityczno-prawnych, organizacyjnych oraz ekonomicznych. Ponieważ dotyczą one ogółu spraw związanych z funkcjonowaniem światowego rynku lotniczego i oczekiwały się obszernej literatury, poniżej zostaną jedynie wymienione i bardzo krótko scharakteryzowane niektóre z nich.

Pierwsza kwestia, ogólnie rzecz biorąc, jest związana ze zmianami w prowadzonej przez rządy poszczególnych państw (i zajmujące się lotnictwem organizacje międzynarodowe) polityce dotyczącej utrzymania bądź zniesienia w danym kraju ograniczeń w prowadzeniu działalności komercyjnej przez linie lotnicze. Zniesienie barier w działalności lotniczej,

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Jet_bridge (10.09.2012).

twz. deregulacja, jest szczególnie popierana przez Stany Zjednoczone, Australię oraz (w mniejszym stopniu) przez Brazylię, Indie, Meksyk, Wielką Brytanię i Japonię. Natomiast większość krajów Europy, w których dużą rolę odgrywają państwowe linie lotnicze, jest przeciwna „deregulacji”. Chociaż problem ten dotyczy całokształtu działalności lotnictwa cywilnego, to jednak ma istotne znaczenie dla wzajemnych relacji między transportem lotniczym a turystyką, gdyż obejmuje m.in. kwestię wysokości cen biletów lotniczych (w warunkach „deregulacji” rynku są one z reguły niższe). Jak podaje S. Gonçaves (2009), pierwsze przejawy liberalizacji rynku lotniczego w Europie pojawiły się w połowie lat 80. XX w. i polegały na wprowadzeniu rozwiązań „deregulacyjnych” w transporcie lotniczym między Wielką Brytanią a Irlandią. Jednak przyjmuje się, że w Europie pierwsze decyzje zmierzające do liberalizacji rynku lotniczego zapadły w 1987 r. i dotyczyły obniżenia opłat za użytkowanie przestrzeni powietrznej w krajach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (EWG). W 1990 r. wprowadzono przepisy zezwalające na obsługiwane bez ograniczeń przez samoloty należące do linii ulokowanych w danym państwie członkowskim tras łączących je z innymi krajami EWG. Kolejne przepisy „deregulacyjne” weszły w życie w 1993 r. i dotyczyły przede wszystkim dalszego obniżenia opłat oraz wprowadzenia licencji wydawanych przez Unię Europejską przewoźnikom pragnącym obsługiwać ruch na trasach poza UE. Natomiast w 1997 r. podjęto decyzję o możliwości obsługiwanym przez zagranicznych przewoźników tras krajowych w państwach UE, co praktycznie oznaczało otwarcie przestrzeni narodowych tych krajów dla linii lotniczych z państw członkowskich (Gonçaves 2009).

Z poruszonym wyżej problemem wiąże się pośrednio kwestia powstawania tzw. alianów linii lotniczych (sojuszy linii lotniczych, ang. *airline alliance*). Zaczęły one powstawać po to, aby – głównie poprzez dążenie do optymalnej sieci połączeń i obniżanie kosztów – przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów zachęconych wspomnianymi wyżej czynnikami. Z punktu widzenia wpływu transportu lotniczego na rozwój turystyki powstawanie sojuszy lotniczych wydaje się korzystne, gdyż przede wszystkim ułatwia korzystanie z innych linii należących do danego aliansu. Linie wchodzące w jego skład honorują znaczną część przywilejów związanych z regularnym korzystaniem przez pasażera z usług świadczonych przez pozostałych członków aliansu, pasażerowie podróżujący z kilkoma przesiadkami na ogół nie podlegają dodatkowej odprawie bagażowej itp. Z tych udogodnień korzystają przede wszystkim pasażerowie podróżujący służbowo, co ma korzystny wpływ na rozwój turystyki biznesowej.

Z pojawieniem się sojuszy linii lotniczych wiąże się po części powstanie tzw. *hub-ów*. (ang. *airline hub*), które dla podróżujących samolotami są przede wszystkim lotniskami przesiadkowymi. Pełnią one jednak również i inne funkcje. Często są miejscami, gdzie na inne samoloty są przeładowywane ładunki przewożone samolotami, niekiedy *hub-y* pełnią także rolę punktów, w których następuje wymiana załóg, jak również są dla niektórych przewoźników bazami technicznymi, w których dokonuje się drobnych napraw i przeglądów technicznych samolotów.

Trzecia kwestia dotyczy coraz większego znaczenia dla światowego rynku lotniczego wspomnianych wcześniej linii niskokosztowych. Cytowany już wcześniej S. Gonçaves (2009) dostrzega trzy czynniki, które sprawiają, że linie lotnicze typu *low-cost* mogą mieć pozytywny wpływ na rozwój i funkcjonowanie rynku turystycznego. Po pierwsze, przewoźnicy niskokosztowi zaczęli otwierać połączenia lotnicze między miejscowościami i regionami turystycznymi o dotychczas drugorzędnym znaczeniu, co wpłynęło na podniesienie ich dostępności komunikacyjnej oraz spowodowało wzrost atrakcyjności turystycznej.

Po drugie, obsługując trasy przez cały rok, linie typu *low-cost* przyczyniają się do ograniczenia negatywnych skutków zjawiska sezonowości. Po trzecie, stosując strategię proponowania tańszych biletów na loty w ciągu tygodnia roboczego, przewoźnicy niskokosztowi przyczyniają się do większego wykorzystywania infrastruktury turystycznej w ciągu tygodnia, ograniczając tym samym różnice – np. w wykorzystaniu bazy noclegowo-gastronomicznej – między weekendami a środkiem tygodnia (Gonçalves 2009).

Czwarta kwestia, związana z przemianami we współczesnym transporcie lotniczym i jego powiązaniach z turystyką, dotyczy wspomnianych wcześniej globalnych systemów dystrybucji. Ich znaczenie zaczęło od II połowy lat 90. XX w. wyraźnie słabnąć, co jest związane z upowszechnieniem się ogólnoswiatowej sieci komputerowej, zwanej Internetem. Jego rozpowszechnienie pozwoliło klientom rezerwować i kupować bilety lotnicze, zamawiać miejsca w hotelu, wynajmować samochody, opłacać ubezpieczenie, a także dokonywać zakupu wycieczki (po dokładnym zapoznaniu się z ofertą), bez korzystania z pośrednictwa globalnych systemów rezerwacji, do których dostęp – w związku ze specjalistycznym oprogramowaniem – miały wcześniej tylko biura świadczące usługi turystyczne. Tym samym upowszechnienie się Internetu spowodowało, że klienci zaczęli rezerwować i kupować bilety lotnicze oraz inne usługi turystyczne, korzystając z własnych komputerów (na ogół nie wychodząc z domu), a nie za pośrednictwem biur podróży, poprzez korespondencję i rozmowy telefoniczne z hotelami itd. Jakie będą skutki opisanych wyżej przemian? Trudno jeszcze ocenić, ale należy sądzić, że mogą pociągnąć za sobą istotne zmiany w funkcjonowaniu rynku usług turystycznych.

Z tego, co wyżej napisano, wynika, że wzajemne związki między rozwojem transportu lotniczego a rozwojem światowej turystyki dotyczą wielu zagadnień, które można pogrupować, tworząc kilka obszarów tematycznych. W tab. 2 przedstawiono jedynie niektóre z nich. Warto zauważyć, że chociaż w zdecydowanej większości przypadków zmiany zachodzące w sferze transportu lotniczego, jak i w sferze turystyki, są pozytywne, jednak niektóre z przedstawionych działań i zjawisk można uznać za negatywne. Przede wszystkim dotyczy to – stosunkowo od niedawna dostrzeganych – zmian wywołanych rozwojem lotnictwa w środowisku przyrodniczym. Rozwój światowego lotnictwa powoduje jednak zmiany w środowisku, dotyczące nie tylko wzrostu poziomu hałasu czy ocieplania się klimatu. Pod pewnymi względami również powstawanie lotnisk i towarzyszącej im infrastruktury technicznej można uznać za niekorzystne dla środowiska geograficznego, gdyż często jest to równoznaczne z wprowadzaniem daleko idących zmian w rzeźbie terenu czy linii brzegowej morza (np. lotnisko Chek Lap Kok w Hongkongu, czy niektóre lotniska w Japonii), szacie roślinnej i świecie zwierzęcym, oraz zwiększonym odprowadzaniem ścieków do wód powierzchniowych i gruntowych, itp.

Według ocen UNWTO w 2011 r. z transportu lotniczego korzystało 51% turystów uwzględnianych w raportach dotyczących ruchu turystycznego na świecie (*UNWTO Tourism highlights...* 2012). W przypadku niektórych państw wyspiarskich (zwłaszcza położonych na Oceanie Spokojnym i Indyjskim oraz w regionie obejmującym Morze Karaibskie i Zatokę Meksykańską) udział turystów korzystających z transportu lotniczego jest oczywiście większy i często zbliża się do 100%. Jednak również w przypadku krajów położonych na kontynentach znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju turystyki (nie tylko międzynarodowej, lecz także wewnętrznej) staje się coraz bardziej istotne.

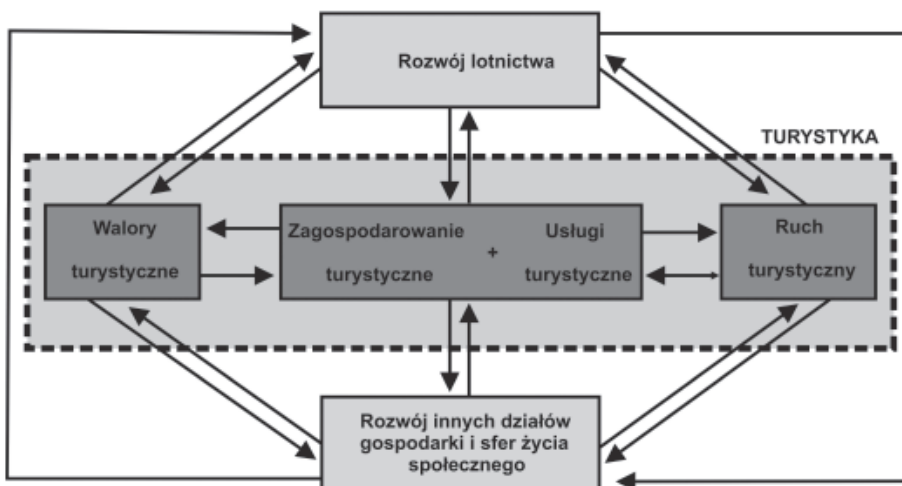
Tab. 2. Obszary tematyczne związane z relacjami zachodzącymi pomiędzy transportem lotniczym a turystyką

Obszar tematyczny	Przykłady działań i zjawisk	
	Związanych z lotnictwem	Związanych z turystyką
Techniczny	Wprowadzanie do eksploatacji nowych typów samolotów	Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podczas lotu samolotem
Organizacyjny	Powstawanie sojuszy linii lotniczych	Udogodnienia podczas podróży samolotem
Spółeczny	Wzrost popularności korzystania z transportu lotniczego	Wzrost uczestnictwa w turystyce
Ekonomiczny	Powstawanie linii niskokosztowych	Obniżenie kosztów transportu do miejsc docelowych
Przestrzenny	Budowanie nowych lotnisk	Rozwój regionów i miejscowości turystycznych
Polityczno-prawny	Polityka rządów odnośnie do „deregulacji” rynku usług lotniczych	Wspieranie/ograniczanie konkurencyjności wśród linii lotniczych, co ma znaczenie m.in. dla ponoszonych przez turystów kosztów podróży
Informatyczny	Usprawnianie techniki pilotowania samolotu i wprowadzanie nowych systemów nawigacji	Ułatwienie rezerwacji i zakupu biletów lotniczych
Ekologiczny	Wpływ transportu lotniczego na zmiany klimatu i wzrost hałasu	Wzrost dyskomfortu turystów wypoczywających w pobliżu lotnisk w związku z hałasem wywołanym przez samoloty

Źródło: opracowanie własne.

Przykłady występowania związków pomiędzy rozwojem lotnictwa a rozwojem turystyki

Mając na uwadze to, co wyżej napisano, truizmem wydaje się stwierdzenie, że między rozwojem lotnictwa cywilnego a rozwojem turystyki zachodzą silne związki (ryc. 1). Tym niemniej, w celu wykazania, że rozwój transportu lotniczego może przyczyniać się do pojawienia się i rozwoju turystyki, postanowiono posłużyć się kilkoma przykładami. Dotyczą one (z racji trudności z pozyskaniem danych statystycznych dla wcześniejszego okresu) zjawisk, jakie można było zaobserwować w ostatnich kilkunastu latach. W celu wykazania, że wspomniane relacje faktycznie mają miejsce, postanowiono posłużyć się metodami analizy ilościowej. W każdym z opisanych poniżej przypadków obliczono współczynniki korelacji liniowej Pearsona, a także współczynniki determinacji R^2 oraz testy t Studenta (dla stwierdzenia występowania istotności bądź jej braku).



Ryc. 1. Schemat wzajemnych relacji zachodzących pomiędzy rozwojem lotnictwa a rozwojem turystyki

Źródło: opracowanie własne.

Przykład 1 – skala globalna

Pierwszym przykładem mającym potwierdzić tezę o występowaniu wzajemnych związków między turystyką a transportem lotniczym jest zależność między liczbą turystów biorących udział w światowym ruchu turystycznym a liczbą pasażerów korzystających z usług linii lotniczych w latach 2001–2011. W celu ustalenia występowania bądź niewystępowania tej zależności posłużono się współczynnikiem korelacji liniowej Pearsona, który wyniósł 0,956. Potwierdza to słuszność tezy o występowaniu związku między rozwojem turystyki a transportem lotniczym.

Przykład 2 – skala krajowa

Państwem, w którym można dostrzec ściśle związki między rozwojem lotnictwa cywilnego a rozwojem turystyki jest Turcja, która według danych UNWTO zajęła w 2011 r. szóstą pozycję na świecie pod względem liczby odwiedzających (29,3 mln, wobec 25,0 mln w 2008 r.) (*UNWTO Tourism highlights...* 2012). Od samego początku rozwoju turystyki przyjazdowej do Turcji znaczna część przyjeżdżających (52,6% w 1989 r.) przybywała transportem lotniczym (Inskeep, Kallenberger 1992). Według danych tureckich służb granicznych, w 2011 r. udział cudzoziemców (razem 31,5 mln) przekraczających granicę drogą lotniczą wzrósł do 69,3%.

Spśród turystów zagranicznych przybywających do Turcji drogą lotniczą znaczną część stanowią osoby korzystające z samolotów czarterowych. O tym, jak istotne są one dla funkcjonowania sektora zagranicznej turystyki przyjazdowej w Turcji, może świadczyć fakt, że obliczone (dla 2010 r.) współczynniki korelacji liniowej Pearsona dla pasażerów zagranicznych obsługiwanych przez Antalya Airport, Dalaman Airport i Milas-Bodrum Airport (portów lotniczych obsługujących tzw. Riwierę Turecką) ogółem oraz

pasażerów-obcokrajowców korzystających z samolotów czarterowych wyniosły ponad 0,999.

Przykład 3 – skala regionalna

Madera (Portugalia)

Chociaż Madera już na początku XX w. zaczęła być odwiedzana w celach turystycznych, jednak liczba turystów była niewielka, z powodu możliwości dotarcia do niej wyłącznie drogą morską. Dopiero otwarcie w 1964 r. lotniska pociągnęło za sobą wyraźny wzrost liczby turystów. Początkowo mogło ono przyjmować jedynie niewielkie samoloty. Oddanie do użytku nowoczesnego terminalu (1973 r.), a później zbudowanie nowego pasa startowego (2000 r.), sprawiło, że Aeroporto Internacional da Madeira od kilkunastu lat obsługuje 2,2–2,4 mln pasażerów rocznie. Jednak usytuowanie tego portu lotniczego powoduje, że dalsza jego rozbudowa jest niemożliwa. W związku z tym jego przepustowość jest ograniczona, co z kolei oznacza, że możliwości Madery w przyjęciu wszystkich turystów, którzy chcieliby odwiedzić wyspę, są również ograniczone. Tak więc trudno spodziewać się, aby w najbliższym czasie Madera stała się celem przyjazdów zagranicznych turystów na taką skalę jak hiszpańskie Wyspy Kanaryjskie (a zwłaszcza Teneryfa i Gran Canaria) i Baleary (przede wszystkim Majorka i Ibiza).

Mimo iż z powyższych rozważań wynika, że również w przypadku Madery transport lotniczy ma istotny wpływ na rozwój turystyki, to jednak, podobnie jak i we wcześniejszych przykładach, postanowiono posłużyć się metodą analizy statystycznej, a mianowicie obliczyć współczynnik korelacji liniowej Pearsona. Współczynnik korelacji obliczony dla obejmującego okres 1964–2011 szeregu czasowego dla zmiennych przedstawiających liczbę osób korzystających z bazy noclegowej zlokalizowanej na Maderze oraz liczby osób obsłużonych przez Aeroporto Internacional da Madeira wyniósł 0,997. Tym samym można stwierdzić występowanie bardzo silnego związku między liczbą osób korzystających z bazy noclegowej znajdującej się na Maderze a liczbą osób korzystających z połączeń lotniczych między Maderą a kontynentalną częścią Portugalii i innymi krajami. Oznacza to, że rozwój transportu lotniczego na Maderze miał dodatni wpływ na rozwój turystyki. Równie wysoki współczynnik korelacji jest między liczbą miejsc noclegowych a liczbą pasażerów korzystających z Aeroporto Internacional da Madeira. Wartość współczynnika 0,939 oznacza, że w latach 1964–2011 wystąpiła silna zależność dodatnia między rozwojem transportu lotniczego a rozwojem bazy noclegowej, traktowanej jako ważna część składowa zagospodarowania turystycznego.

Lanzarote (Hiszpania)

Na wchodzącej w skład Wysp Kanaryjskich wyspie Lanzarote (Hiszpania), położonej niedaleko Arrecife, lotnisko cywilne powstało w latach 1969–1970. Ponieważ oznaczało to, że na Lanzarote zaczęły lądować samoloty czarterowe, już w 1970 r. liczba pasażerów obsłużonych przez Aeropuerto de Lanzarote wzrosła do 210 824, w następnym roku wyniosła już 300 129, a w 1972 r. osiągnęła 365 506 (Acosta Rodriguez 2007).

Ukończenie rozbudowy lotniska zbiegło się w czasie z powstaniem na Lanzarote pierwszego dużego hotelu *stricte* wypoczynkowego. W 1969 r. w położonej kilka kilometrów na zachód od lotniska miejscowości Puerto del Carmen otwarto 4-gwiazdkowy hotel „Los Fariones” (344 miejsca), a w 1973 r. kolejne 3 hotele z 907 miejscami (Betancort García, Fernández Manchado 2002). Tym samym Puerto del Carmen przekształciło się w pierwszy na Lanzarote nowoczesny ośrodek turystyczny. Chociaż zamiar uczynienia z Lanzarote

obszaru intensywnego wykorzystania turystycznego (jak wysp Teneryfa i Gran Canaria) nie został zrealizowany, to jednak, poza wspomnianym Puerto del Carmen, powstały na niej jeszcze dwie duże miejscowości turystyczne – Playa Blanca i Costa Teguisse.

W celu wykazania istnienia na Lanzarote związków między rozwojem transportu lotniczego a rozwojem turystyki, obliczono współczynnik korelacji liniowej Pearsona między wykorzystaniem miejsc w obiektach hotelarskich a liczbą obcokrajowców obsługiwanych na lotnisku Aeropuerto de Lanzarote. Dla szeregu czasowego obejmującego lata 2007–2011 (w podziale na miesiące) wyniósł on 0,689. Oznacza to, że w przypadku wyspy Lanzarote występuje dodatni związek między liczbą pasażerów zagranicznych obsługiwanych przez miejscowe lotnisko a stopniem wykorzystania miejscowej bazy noclegowej. Tym samym potwierdzony został wpływ transportu lotniczego na funkcjonowanie rynku turystycznego.

Przykład 4 – skala lokalna

Jako kolejny przykład mający potwierdzić silne związki między transportem lotniczym a turystyką wykorzystano Parque Nacional Los Glaciares w argentyńskiej części Patagonii (prowincja Santa Cruz), który jest jednym z częściej odwiedzanych przez turystów parków narodowych w Argentynie. Parque Nacional Los Glaciares (724 000 ha), podobnie jak i niedaleki Parque Nacional Perito Moreno, został powołany w 1937 r. Oba znajdują się w pobliżu miasta El Calafate, które (według ocen) w 2005 r. liczyło około 8 tys. mieszkańców.

Parque Nacional Los Glaciares ze względu na górski charakter (do ponad 3300 m n.p.m.) i liczne lodowce (zajmujące ponad 25% jego powierzchni) oraz wpisanie w 1982 r. na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO jest chętnie odwiedzany przede wszystkim przez turystów uprawiających turystykę aktywną (w tym górską). Jednak w ostatnich latach, ze względu na dostępność komunikacyjną (otwarcie w pobliżu lotniska o statusie lotniska międzynarodowego) i coraz lepszą bazę noclegową w El Calafate, Parque Nacional Los Glaciares jest chętnie odwiedzany przez duże, zorganizowane grupy turystów korzystających z ofert biur podróży. Może o tym świadczyć fakt, że w 2009 r. Park odwiedziło 352 188 osób, a w 2010 r. już 408 974⁶.

Lotnisko obsługujące miasto i Parque Nacional Los Glaciares (Aeropuerto Internacional de El Calafate „Comandante Armando Tola”), zlokalizowane ok. 23 km na wschód od El Calafate, zostało otwarte w listopadzie 2000 r. W 2012 r. było ono obsługiwane przez czterech przewoźników argentyńskich oraz linię czarterową z Chile⁷. Poza połączeniami z lotniskami lokalnymi, położonymi w południowej części Argentyny, obsługiwały one trasy łączące El Calafate z Buenos Aires i Mar del Plata (Argentyna) oraz z Puerto Natales i z Punta Arenas (Chile).

Wartości współczynnika korelacji liniowej Pearsona (r) dla zmiennych zależnych przedstawiających liczbę odwiedzających Parque Nacional Los Glaciares a liczbą pasażerów (ogółem i zagranicznych) obsługiwanych przez lotnisko w El Calafate w poszczególnych miesiącach w 2010 r. wyniosły odpowiednio 0,952 (pasażerowie ogółem) i 0,922 (pasażerowie–obcokrajowcy). Oznacza to występowanie silnego związku dodatniego między liczbą pasażerów obsługiwanych przez lotnisko El Calafate a liczbą turystów odwiedzających Parque Nacional Los Glaciares, a tym samym występowanie wzajemnych relacji między transportem lotniczym a turystyką.

⁶ <http://santacruzpatagonia.gob.ar/sg/cw/rm/?p=1&pd=52#/6> (18.08.2012).

⁷ http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_International_de_El_Calafate (18.08.2012).

Podsumowanie

Występowanie silnych wzajemnych związków między rozwojem transportu lotniczego a rozwojem turystyki wydaje się oczywiste. Jednak skala tych powiązań dopiero od niedawna jest przedmiotem badań geograficznych. W przedstawionym wyżej tekście starano się wykazać, że wzajemne relacje między rozwojem lotnictwa cywilnego a rozwojem turystyki występują zarówno w skali globalnej, jak i w wymiarze krajowym, regionalnym i lokalnym.

Literatura

- Acosta Rodriguez J.E., 2007, *Los impactos territoriales del turismo en la isla de Lanzarote*, Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, mps. pr. doktorskiej.
- Betancort García B., Fernández Manchado H., 2002, *Determinantes de la competitividad de un destino turístico: los casos de Puerto del Carmen, Costa Teguiuse y Playa Blanca*, Departamento de Economía y Dirección de Empresas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, mps. pr. dyplomowej.
- Briggs D., 2004, *Tourism Development and Airlines in the New Millenium: An Perspective*, [w:] L. Lumsdon, S.J. Page (red.) *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millenium*, Advances in Tourism Research Series, Elsevier, Amsterdam–San Diego–Oxford–London, 117–131.
- Chung J.Y., Whang T., 2011, *The Impact of Low-cost Carriers on Korean Island Tourism*, *Journal of Transport Geography*, 19, 6, 1335–1340.
- Gonçalves S., 2009, *The Impact of Low-cost Airlines on Madeira Islands*, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, ISCTE Business School, Instituto Univeritário de Lisboa, Lisboa.
- Inskeep E., Kallenberger M., 1992, *An Integrated Approach to Resort Development. Six Case Studies*, World Tourism Organization, Madrid.
- Jędrusik M., 2001, *Izolacja jako zjawisko geograficzne*, UW, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa.
- Jędrusik M., 2005, *Wyspy tropikalne. W poszukiwaniu dobrobytu*, UW, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa.
- Milne S., Gill K., 1998, *Distribution Technologies and Destination Development. Myths and Realities* [w:] D. Ioannides, K.G. Debbage (red.) *The Economic Geography of the Tourist Industry. A Supply-side Analysis*, Routledge, London–New York, 123–138.
- Turton B., 2004, *Airlines and Tourism Development: the Case of Zimbabwe* [w:] L. Lumsdon, S.J. Page (red.), *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millenium*, Advances in Tourism Research Series, Elsevier, Amsterdam–San Diego–Oxford–London, 69–78.
- UNWTO *Tourism Highlights 2012 edition*, 2012, United Nations World Tourism Organization (UNWTO), Madrid.
- Wheatcroft S., 1998, *The Airline Industry and Tourism* [w:] D. Ioannides, K.G. Debbage (red.), *The Economic Geography of the Tourist Industry. A Supply-side Analysis*, Routledge, London–New York, 159–179.

Źródła internetowe

<http://en.wikipedia.org/wiki/Airliner> (16.08.2012).

http://en.wikipedia.org/wiki/Jet_bridge (10.09.2012).

http://en.wikipedia.org/wiki/Package_tour (16.08.2012).

http://en.wikipedia.org/wiki/Vladimir_Raitz (16.08.2012).

http://en.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_International_de_El_Calafate (18.08.2012).

<http://santacruzpatagonia.gob.ar/sg/cw/rm/?p=1&pd=52#/6> (18.08.2012).

<http://www.swamedia.com/channels/By-Date/pages/1966-to-1971> (16.08.2012).