



## Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2016, 19(2), 72-80

DOI 10.4467/2543859XPKG.16.012.6310

---

# WPŁYW BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE TURYSTYCZNYM NA ZACHOWANIA KONSUMENCKIE I GOSPODARKĘ TURYSTYCZNĄ

*The influence of transport security in tourism on consumer behaviour and tourism economy*

Grażyna Chaberek-Karwacka (1), Julia Ziółkowska (2)

(1) Katedra Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański, Bażyńskiego 6, 80-952 Gdańsk

e-mail: geogk@ug.edu.pl

(2) Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją, Wydział Turystyki i Rekreacji, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu im. Jędrzeja Śniadeckiego w Gdańsku, Kazimierza Górskiego 1, 80-336 Gdańsk

e-mail: julia.ziolkowska@awfis.gda.pl (autor korespondujący)

### Cytacja:

Chaberek-Karwacka G., Ziółkowska J., 2016, Wpływ bezpieczeństwa w transporcie turystycznym na zachowania konsumenckie i gospodarkę turystyczną, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(2), 72-80.

**Streszczenie:** Turystyka jest jedną z kluczowych gałęzi gospodarki światowej, jednocześnie turyści stają się coraz częściej obiektem ataków terrorystycznych oraz innych, niebezpiecznych zdarzeń. Zdarzenia te mają miejsce zarówno w miejscu pobytu turystów, jak i w środkach transportu. Artykuł podejmuje próbę identyfikacji kluczowych zjawisk w sferze gospodarki i zachowań konsumenckich, będących wynikiem zaburzenia bezpieczeństwa w transporcie turystycznym. Rozważania oparte są na analizie literatury tematu oraz na analizie dwóch przypadków – zamachów terrorystycznych skierowanych w transport turystyczny, których dotyczą przywołane dane statystyczne, raporty i artykuły internetowe. W oparciu o zebrane informacje, zostają wskazane zaobserwowane skutki tych zdarzeń oraz działania podejmowane w celu zminimalizowania ich negatywnych efektów, jak również reakcje turystów. Przeprowadzona analiza wskazuje, że kluczowym działaniem podejmowanym przez rządy państw dotkniętych atakami terrorystycznymi oraz przez kraje pochodzenia turystów, jest przywrócenie bezpieczeństwa (w tym również komunikowanie tego faktu szerokiej publiczności), a także wspieranie lokalnej gospodarki turystycznej poprzez różne inicjatywy. Wśród turystów wskazać można na różnorodne zachowania, w tym na brak poczucia zagrożenia.

**Słowa kluczowe:** gospodarka, transport turystyczny, zachowania konsumenckie, zamachy terrorystyczne

**Abstract:** Tourism is a leading industry on the global market, at the same time tourists are becoming more and more targeted by terrorist attacks and other dangerous events. Security events occur at destinations and in transportation services (transport facilities and means of transport). The article main purpose is to identify the effects of security disruption in travel. These effects are observed in the field of economic performance of the travel industry and in consumer behaviour. The methods used are literature review, statistical data analysis and analysis of reports and articles concerning two case studies (terrorist attacks aimed at tourists). The results show the most important actions undertaken by governments and reactions among tourists. Governments of receiving and sending countries concentrate on resuming high security levels and supporting local business. Tourists react in different ways: from cancelling their vacations to travelling to risky destinations.

**Key words:** consumer behaviour, terrorist attacks, tourism industry, transport, travel and tourism

---

## 1. Wstęp

Znaczenie turystyki globalnie – w kształtowaniu gospodarki światowej, jak również lokalnie – w budowaniu gospodarek poszczególnych krajów (posiadających odpowiednie walory turystyczne) jest bardzo silne. Świadczą o tym dane udostępniane przez Światową Organizację Turystyki (UN WTO), które udowadniają systematyczną tendencję wzrostową turystyki na świecie (UN WTO, 2015a). Turystyka stanowi 30% światowego eksportu usług, 6% całkowitego eksportu oraz generuje 10% światowego PKB (UN WTO, 2015a). Liczba turystów również wzrasta – w 2014 roku podróże podjęło 1,135 milionów turystów (o 4,4% więcej niż w 2013) (UN WTO, 2015a). Wzrost ten w 2014 roku nastąpił pomimo takich negatywnych zjawisk wskazywanych przez UN WTO, jak epidemia Eboli, liczne konflikty geopolityczne oraz spowolnione ożywienie gospodarki światowej, które nastąpiło po kryzysie lat 2008-2009. Warto zaznaczyć, że w 2014 roku wszystkie regiony turystyczne odnotowały wzrost przyjazdów turystycznych w stosunku do poprzedniego roku (najwięcej obie Ameryki – łącznie +8%, najmniej Afryka +2%). Przychody z turystyki uzyskane w skali świata w 2014 roku wyniosły 1,245 biliona USD. Liderem w rankingu przyjazdów turystycznych i przychodów z turystyki międzynarodowej jest Europa. Na kolejnych pozycjach znajdują się regiony: Azja i Pacyfik, Ameryki, Afryka oraz Środkowy Wschód. Jak podaje UN WTO (2015b) w 2015 roku region Afryki odnotował najprawdopodobniej 3% spadek międzynarodowych przyjazdów turystycznych, jednak dane te nie są jeszcze potwierdzone. Jedną z przyczyn pogorszenia się sytuacji w regionie Afryki może być wskazywany przez Sekretarza Generalnego UN WTO Taleba Rifai wzrost problemów związanych z bezpieczeństwem (UN WTO, 2015b). W skali globalnej, gospodarka turystyczna (ang. *travel and tourism*) znajduje się wśród gałęzi, które zapewniają najwięcej przychodów, miejsc zatrudnienia i reprezentują najwyższą wartość eksportu (WTTC, 2012). Narastające w ostatnim czasie zdarzenia o podłożu terrorystycznym, które dotyczą Europę oraz destynacje<sup>1</sup> turystyczne popularne wśród Europejczyków, nasuwają potrzebę refleksji nad problemem bezpieczeństwa w transporcie turystycznym. Celem artykułu jest identyfikacja najważniejszych zjawisk wynikających z zaburzenia bezpieczeństwa w transporcie turystycznym. Zjawiska te zachodzą zarówno po stronie popytowej – wśród

konsumentów usług turystycznych, jak i po stronie podażowej – w formie różnorodnych reakcji przedsiębiorstw turystycznych oraz władz i instytucji zarządzających turystyką.

## 2. Przegląd literaturowy

Obok hotelarstwa, gastronomii, biur podróży, handlu, kultury oraz sportu i turystyki jedną z kluczowych gałęzi bezpośredniej gospodarki turystycznej jest transport (Rapacz, 2007). Zgodnie z danymi UN WTO międzynarodowe usługi transportu pasażerskiego wygenerowały w 2014 roku 221 miliardów USD przychodów (UN WTO, 2015a). W 2013 roku całkowite dochody z eksportu wygenerowane przez turystykę wyniosły 1,409 biliona USD, z czego przychody destynacji turystycznych uzyskane od międzynarodowych odwiedzających wyniosły 1,195 biliona (5% wzrostu), a 214 miliardów to zyski z międzynarodowego transportu pasażerskiego. Dokument *International Recommendations for Tourism Statistics (International Recommendations...)*, 2010) wśród działalności związanej z produkcją dóbr i świadczeniem usług turystycznych wyszczególnia następujące typy działalności związanych z transportem: kolejowy transport pasażerski, drogowy transport pasażerski, wodny transport pasażerski, lotniczy transport pasażerski oraz wynajem środków transportu. Do analizy transportu w turystyce zastosować można kilka kryteriów (Pawlusiński, 2008). Podstawowym kryterium jest środowisko, w jakim odbywa się transport oraz zastosowany środek transportu (transport lądowy: kolejowy, samochodowy, pieszy, rowerowy; transport powietrzny; transport wodny: żegluga morska, żegluga śródlądowa). Według kryterium organizacyjno-funkcjonalnego wyróżnić można: przejazdy środkami transportu publicznego w ramach regularnych połączeń zapisanych w rozkładach jazdy, przejazdy wynajętymi środkami transportu, przejazdy środkami transportu służącymi do celów turystycznych, przejazdy własnymi środkami transportu. Kolejne kryterium to zasięg działania transportu (lokalny, regionalny, krajowy, międzynarodowy kontynentalny i międzynarodowy międzykontynentalny).

Transport jest jednym z podstawowych składników produktu turystycznego, stanowi, obok atrakcji turystycznych, podstawowy komponent oferowanych przez biura podróży pakietów turystycznych. Dostępność turystyczna danego miejsca jest w dużym stopniu zależna od jego dostępności komunikacyjnej, czyli siatki połączeń na zewnątrz oraz wewnątrz obszaru recepcji turystycznej oraz urządzeń niezbędnych do działalności transportowej na danym obszarze – tzw. bazy komunikacyjnej turystyki (szlaki komunikacyjne

<sup>1</sup> M. Mika (2008) określa destynację turystyczną jako konkretne miejsce, w którym turyści pozostają przez pewien czas; miejsce to musi być przystosowane do spełniania potrzeb turystów poprzez proces zagospodarowania turystycznego.

drogowe i kolejowe, dworce, przystanki, parkingi, ścieżki, szlaki turystyczne) (Pawłusiński, 2008). Przy podejmowaniu decyzji dotyczącej miejsca wyjazdu turystycznego wybór środka transportu może wpływać znacząco na ostateczny koszt podróży turystycznej, w szczególności w przypadku wyjazdów indywidualnych. Pewne atrakcyjne turystycznie miejsca są dostępne tylko za pośrednictwem określonego środka transportu, środek transportu może także stanowić atrakcję samą w sobie (np. w przypadku podróży największymi, nowoczesnymi statkami pasażerskimi). Na przykładzie danych z 2013 roku dotyczących Unii Europejskiej (*Eurostat Tourism Statistics...*, 2015), można wskazać, jakie środki transportu są najczęściej wybierane przez turystów, w zależności od rodzaju podróży (podróże krajowe i podróże zagraniczne). W przypadku podróży krajowych dominującym typem transportu jest transport lądowy (96,4% wszystkich podróży), transport lotniczy stanowi 2,9% podróży, natomiast 0,7% to transport wodny. W przypadku podróży zagranicznych dominują podróże lotnicze (53,2%), podróże drogowe stanowią 42,0% wszystkich podróży, pozostałe 4,8% to transport wodny. Przewozy lotnicze odgrywają istotne znaczenie w przypadku podróży zagranicznych. Jak zaznacza Rodrigue (2013) transport lotniczy jest kluczowym środkiem transportu w przypadku turystyki międzynarodowej, związanej z pokonywaniem dużych odległości, a dynamika wzrostu międzynarodowego ruchu lotniczego jest powiązana z dynamiką wzrostu turystyki międzynarodowej. Nie ulega wątpliwości, że znaczenie czynnika bezpieczeństwa w każdego typu środka transportu jest ważne, zarówno z punktu widzenia organizatora tego transportu, jak i z punktu widzenia pasażerów. Oceniając przewoźnika, pasażerowie biorą pod uwagę takie cechy usługi jak: prędkość, dostępność, niezawodność oraz bezpieczeństwo (Jafari, 2000).

### 3. Ryzyko w transporcie turystycznym

Podejmowanie ryzyka jest wpisane w aktywność turystyczną – podróż wiąże się z opuszczeniem bezpiecznego miejsca zamieszkania, z przekraczaniem określonego dystansu w przestrzeni. Jak wskazują badania, stopień gotowości do podjęcia ryzyka związanego z podróżą turystyczną czy też przyzwolenia na nie, jest różny w zależności od typu turysty (Lepp, Gibson, 2003). Turysta masowy podczas podróży wybiera jak najmniej ryzykowne rozwiązania – chodzi utartymi ścieżkami, korzysta ze znanych sobie typów i dostawców usług. Turysta indywidualny jest bardziej skłonny do poznawania nowych miejsc i korzystania z nowych, nieznanym sobie dotychczas usług i usług

godawców. Istnieje hipoteza mówiąca o tym, że różnice w stopniu postrzegania nowości lub przeciwnie – znajomości, w odniesieniu do miejsca podróży, przekładają się na różnice w postrzeganiu ryzyka związanego z turystyką międzynarodową. Turysta poszukujący rzeczy znanych będzie postrzegał otoczenie jako bardziej ryzykowne niż turysta nastawiony na poznanie rzeczy nowych (Lepp, Gibson, 2003). Jak wyjaśnia T. Tyszka (2010), do czynników wpływających na spostrzeganie i ocenę ryzyka można zaliczyć: nowość, wiedzę o ryzyku, kontrolowalność, dobrovolność narażania się (działania narzucone z zewnątrz wydają się bardziej ryzykowne), katastroficznosc strat (np. katastroficzny charakter wypadków samolotowych), odległość skutków w czasie oraz poziom wzbudzanego lęku. Zdaniem tego samego autora (2010), dane zdarzenie lub działanie jest tym bardziej ryzykowne, im większa jest możliwa strata i im większe jest prawdopodobieństwo jej poniesienia. L. Pender i R. Sharpley (2008) wskazują, że ryzyko postrzegane przez turystów jest kreowane głównie przez działania mediów, przez co jest dużo wyższe niż ryzyko faktyczne; można dodać, że nie tyle chodzi o to, że miejsce dotknięte przez jakieś zdarzenie staje się niebezpieczne, ile o to, że staje się nieatrakcyjne w oczach turystów (Jafari, 2000). Podjęcie odpowiednich działań marketingowych przez kraj dotknięty zdarzeniem niebezpiecznym D. Fielding i A. Shortland (2010) wskazują jako kluczowe dla odzyskania zaufania turystów. Ryzyko postrzegane przez turystów, potęgowane poprzez dodatkowe działania mediów, może być nieproporcjonalne do rzeczywistego ryzyka wystąpienia jakiegoś niebezpiecznego zdarzenia w trakcie podróży turystycznej. Istnieje 10 wymiarów ryzyka postrzeganego przez turystów: finansowe, dotyczące wykonania, fizyczne, społeczne, psychologiczne, związane z czasem, związane z satysfakcją, dotyczące politycznej niestabilności/niepokoju, dotyczące zdrowia i dotyczące terroryzmu (Seabra et al., 2014). Zdarzenia niebezpieczne zachodzące podczas wyjazdu turystycznego mogą nastąpić w trakcie podróży do lub z miejsca pobytu, w trakcie samego pobytu w destinacji turystycznej (miejsca noclegowe, atrakcje turystyczne i inne udogodnienia), w strategicznych i niestrategicznych obiektach transportowych przeznaczonych dla turystów, w miejscach świadczenia usług (w tym publicznych), z których również korzystają turyści (Mansfel, Pizam, 2006). Ryzyko postrzegane przez turystów leży w sferze subiektywnych przeżyć, natomiast ryzyko faktyczne wiąże się z rzeczywistym prawdopodobieństwem wystąpienia niebezpiecznego zdarzenia.

Do zdarzeń niebezpiecznych, z którymi stykają się turyści, można zaliczyć wypadki lub kryzysy związane z bezpieczeństwem o podłożu kryminalnym, terrory-

stycznym, wojennym oraz związanym z niestabilnością społeczną i/lub polityczną (Mansfel, Pizam, 2006). Destynacje turystyczne, w szczególności destynacje turystyki masowej, posiadają pewne „predyspozycje” sprzyjające aktywności kryminalnej, są podobne do dużych miast, które zapewniają anonimowość przestępcom, dodatkowo, w przypadku środków transportu i infrastruktury transportowej, charakteryzują się dużymi skupiskami ludzi zlokalizowanymi w obrębie określonej przestrzeni (Ryan, 1993). Szczególnym zagrożeniem znacząco wpływającym na ruch turystyczny są zamachy terrorystyczne. Jak podają Y. Mansfel i A. Pizam (2006) „(...) międzynarodowy terrorizm jest najbardziej destrukcyjnym typem krótkoterminowych, niebezpiecznych zdarzeń, które uderzają w destynacje turystyczne”. Natomiast „wszelkie przejawy napięć politycznych skutkują natychmiastowym zmniejszeniem wielkości turystycznego ruchu przyjazdowego do państw, w których występują” (Mika, 2008:81). Wśród czynników wyjaśniających znaczenie przypisywane bezpieczeństwu w podróżach międzynarodowych wymienić można: wcześniejszy kontakt z terroryzmem, zainteresowanie informacjami o terroryzmie przekazywanymi w mediach oraz kontakt z przestępczością w życiu codziennym (Seabra et al., 2014). Z punktu widzenia postrzeganego ryzyka, terrorizm można scharakteryzować jako ryzyko znane i budzące niepokój (Tyszka, 2010). Y. Mansfel i A. Pizam (2006) wskazują na pewne określone cechy, które sprawiają, że destynacje turystyki masowej są szczególnie wybierane przez turystów: (1) destynacje turystyczne są łatwym (miękkim) celem, (2) destynacje turystyczne są symbolami narodowej i kulturowej tożsamości (atak na nie jest atakiem przeciwko określonej nacji i kulturze), (3) lokalna gospodarka turystyczna jest silnie powiązana z gospodarką na poziomie regionalnym i narodowym, a więc uderzenie w nią generuje dalsze katastroficzne skutki, (4) ataki w destynacjach turystycznych powodują dużą liczbę ofiar, (5) ataki w destynacjach turystycznych są źródłem natychmiastowej reakcji mediów. Ponadto można wskazać, że ofiary zamachów terrorystycznych w destynacjach turystycznych pochodzą najczęściej z różnych krajów (co zapewnia większy międzynarodowy rozgłos i generuje większe zainteresowanie mediów).

#### **4. Obszary oddziaływania zdarzeń niebezpiecznych w turystyce i transporcie turystycznym**

Turystyka stanowi gałąź gospodarki światowej, w której zarówno strona podaźowa, jak i popytowa są szczególnie wrażliwe na takie zjawiska, jak terro-

ryzm czy przemoc polityczna (Richter, Waugh, 1986; Ryan, 1993; cyt. za Araña, León, 2008). Problematyka terroryzmu jest podejmowana przez badaczy turystyki w szerokim ujęciu. Część opracowań analizuje bezpośrednie skutki dla przemysłu turystycznego (np. Enders et al., 1992; Araña, León, 2008; Bac et al., 2015), część koncentruje się na analizie postrzeganego przez turystów ryzyka związanego z wyjazdami do miejsc dotkniętych terroryzmem (np. Seabra et al., 2014; Wolff, Larsen, 2014). Nie ulega wątpliwości, że zdarzenia kryzysowe i katastrofy rzutują na funkcjonowanie pojedynczych przedsiębiorstw i całych sektorów branży turystycznej. Zdarzenia niebezpieczne występujące w transporcie turystycznym mogą skutkować kryzysem w turystyce powodowanym nagłym i znaczącym spadkiem przyjazdów turystycznych do określonego miejsca (Seabra et al., 2014). Spadek ten jest konsekwencją reakcji turystów na faktyczne lub wyimaginowane zagrożenia (związane z bezpieczeństwem osobistym, zdrowiem lub przebiegiem wakacji). Badania przeprowadzone w Egipcie wskazują, że ataki skierowane na infrastrukturę turystyczną mają bezpośredni wpływ na podejmowanie przez turystów wyboru destynacji turystycznej, jednakże liczba turystów odwiedzających odzyskuje poziom sprzed ataków po upływie roku (Fielding, Shortland, 2010).

Wskazane przez Y. Mansfel i A. Pizam (2006) obszary oraz wskaźniki oddziaływania zdarzeń niebezpiecznych w turystyce można odnieść także do zdarzeń niebezpiecznych występujących w ramach transportu turystycznego, w tym w szczególności do zdarzeń o podłożu terrorystycznym (tab. 1).

Zdaniem L. Pender i R. Sharpley (2008), wzrost natężenia międzynarodowego ruchu turystycznego oznacza ciągły wzrost ryzyka wystąpienia kryzysów w turystyce. Jednym z czynników generujących kryzys mogą być ataki terrorystyczne, których liczba i rozmiar zwiększyły się znacząco w ciągu ostatnich 15 lat (Global Terrorism Index, 2015). W 2014 roku, aktywność terrorystyczna wzrosła o 80% w porównaniu z rokiem poprzednim, 78% tej aktywności koncentruje się tylko w 5 krajach (Irak, Nigeria, Afganistan, Pakistan, Syria), ale ogólna liczba krajów dotkniętych terroryzmem wzrasta. W analizie przeprowadzonej przez Institute for Economics and Peace, wśród krajów dotkniętych terroryzmem, w skali od 1 do 10, powyżej 5 punktów otrzymały takie atrakcyjne turystycznie kraje jak Tajlandia, Egipt, Kenia, Chiny, Turcja oraz Wielka Brytania. W celu scharakteryzowania wpływu zdarzeń niebezpiecznych występujących w transporcie turystycznym, na gospodarkę i zachowania konsumenckie, poddano analizie dwa przypadki ataków terrorystycznych, które miały miejsce w latach 2015-2016.

Tab. 1. Obszary oddziaływania zdarzeń niebezpiecznych w turystyce i wybrane wskaźniki oceny efektów tych zdarzeń

Obszar oddziaływania zdarzeń niebezpiecznych w turystyce	Wybrane wskaźniki oceny efektów zaistnienia zdarzeń niebezpiecznych
Destynacja turystyczna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suma przyjazdów turystycznych w określonym przedziale czasowym</li> <li>- Przyjazdy turystyczne w podziale na segmenty w określonym przedziale czasowym</li> <li>- Suma przychodów z turystyki w określonym przedziale czasowym</li> <li>- Przychody z turystyki w podziale na segmenty w określonym przedziale czasowym</li> <li>- Czas oddziaływania czynnika (czas trwania kryzysu)</li> <li>- Cykl życia destynacji turystycznej</li> </ul>
Zachowanie turystów	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chęć podróżowania do zagrożonych miejsc</li> <li>- Liczba odwołanych rezerwacji</li> <li>- Faktyczna liczba rezerwacji</li> <li>- Faktyczne unikanie niebezpiecznych destynacji</li> <li>- Tendencje do podejmowania ryzyka przez różne segmenty turystów</li> <li>- Zmiany zachodzące w używaniu informacji związanej z ryzykiem w podróży przed wyborem miejsca wyjazdu</li> </ul>
Przemysł turystyczny	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ewakuacja turystów przez touroperatorów</li> <li>- Zachowanie lokalnych inwestorów</li> <li>- Zachowanie międzynarodowych inwestorów</li> <li>- Wykluczenie destynacji z oferty biur podróży</li> <li>- Koszty zaprzestania działalności biznesowej</li> <li>- Opłacalność prowadzenia działalności</li> </ul>
Rząd kraju pobytu turystów	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zmiany w zakresie stosowania środków bezpieczeństwa w dotkniętych destynacjach</li> <li>- Zmiany w krótko-, średnio- i długoterminowej polityce turystycznej rządu</li> <li>- Zakres rządowego bezpośredniego i pośredniego zaangażowania operacyjnego w turystykę</li> <li>- Zakres rządowego bezpośredniego i pośredniego zaangażowania finansowego w turystykę</li> <li>- Zakres rządowego bezpośredniego i pośredniego zaangażowania marketingowego w turystykę</li> </ul>
Rządy krajów pochodzenia turystów	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ewakuacja turystów</li> <li>- Publikacja ostrzeżeń dotyczących podróży do zagrożonego kraju (dostępność, częstotliwość, skala tych ostrzeżeń)</li> <li>- Pomoc udzielana przewoźnikom</li> <li>- Działania kontrolne dotyczące przewoźników</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie Y. Mansfel, A. Pizam, 2006.

## 5. Analiza wybranych przypadków zdarzeń niebezpiecznych w transporcie turystycznym

### 5.1. Metodologia badań

Do analizy wybrano dwa zdarzenia, których podłożem była destabilizacja polityczna oraz zamachy terrorystyczne. Skoncentrowano się na zdarzeniach, które miały miejsce w środkach transportu oraz w miejscach obsługi pasażerów. Analizie poddano następujące przypadki:

- (1) wypadek lotniczy samolotu Metrojet, do którego doszło 31 października 2015 roku na Synaju (Egipt);

- (2) zamachy terrorystyczne na brukselskim lotnisku Zaventem oraz na stacji metra Maalbeek, do których doszło 22 marca 2016 roku.

Analizując wymienione przypadki, skupiono się na następujących aspektach:

- określenie rynków turystycznych, które zostały najsilniej dotknięte danym zdarzeniem;
- określenie skutków oddziaływania danego zdarzenia w odniesieniu do wybranych obszarów wskazanych w tab. 1.

Do analizy wykorzystano dane wtórne, pochodzące z baz statystycznych (ogólnych i branżowych), artykułów naukowych oraz artykułów prasowych i publikacji internetowych. Na tej podstawie zebrano dane liczbowe, jak również wywiady, komentarze, oświadczenia i inne komunikaty rządowe oraz opinie tury-

stów. Dla przypadku (1) za rynki najsilniej dotknięte katastrofą uznano rynek egipski i rynek rosyjski – ponad 96% ofiar stanowili obywatele Rosji, samolot leciał z lotniska Sharm-el-Sheikh do Sankt Petersburga. Dla przypadku (2) za rynek najsilniej dotknięty zdarzeniem uznano rynek belgijski (turystyka przyjazdowa).

W odniesieniu do wpływu niebezpiecznego zdarzenia na destynację turystyczną postanowiono w szczególności (w miarę dostępności danych) określić zmiany dotyczące przyjazdów turystycznych oraz zmiany dotyczące osiąganych przychodów z turystyki, jak również zmiany w zakresie dostępności turystycznej (wstrzymanie lub rezygnacja przez linie lotnicze z połączeń). W odniesieniu do wpływu niebezpiecznego zdarzenia na przemysł turystyczny w przypadku (1) postanowiono uwzględnić przemysł turystyczny w miejscu wystąpienia zdarzenia, jak również rynek wysyłający turystów (odpowiednio Egipt i Rosja). W odniesieniu do przypadku (2) uwzględniono tylko rynek wystąpienia zdarzenia (Belgia). W odniesieniu do wpływu niebezpiecznego zdarzenia na działania rządu państwa przyjmującego turystów (odpowiednio Egiptu i Belgii) w analizie postanowiono uwzględnić zmiany w zakresie polityki turystycznej (zaangażowanie finansowe, operacyjne i marketingowe państwa), zmiany dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa turystów, wsparcie finansowe udzielone przemysłowi turystycznemu. W odniesieniu do wpływu niebezpiecznego zdarzenia na działania rządów państw pochodzenia turystów (pozostałych państw) postanowiono oprzeć się na wsparciu finansowym dla przemysłu turystycznego oraz na wzmocnieniu procedur bezpieczeństwa związanych z transportem turystycznym. W analizie obejmującej turystów (i potencjalnych turystów) znajdujących się jeszcze w miejscu zamieszkania (lub w transzycie) postanowiono uwzględnić dane dotyczące liczby anulowanych rezerwacji, informacji o unikaniu rezerwowania wyjazdów do zagrożonych miejsc, informacji o rezygnacji z wyjazdów wakacyjnych w ogóle. W przypadku turystów znajdujących się w miejscu wystąpienia zagrożenia postanowiono uwzględnić dane dotyczące zmiany miejsca pobytu turystów (transfer do bezpieczniejszego miejsca) oraz liczby ewakuowanych turystów.

## a. Analiza przypadków

### Przypadek 1

Według danych CAPMAS (Central Agency for Public Mobilization and Statistics<sup>2</sup>), po katastrofie samolotu

linii Metrojet na Synaju nastąpił 99% spadek przyjazdów turystów rosyjskich do Egiptu (*Tourism inflow...*). Według danych World Tourism and Travel Council (WTTC... 2015, 2016), w 2014 roku Egipt odwiedziło 9,9 miliona turystów, w 2015 roku liczba ta wyniosła 9,3 miliona. Przychody uzyskane z turystyki zmieniły się w tym okresie odpowiednio z 7,3 biliona USD na 6,1 biliona USD. Dane WTTC wskazują również, że udział turystyki w PKB Egiptu zmienił się z 12,8% w 2014 roku na 11,4 % w 2015. Według danych CAPMAS (*Tourism inflow...*) dotyczących liczby przyjazdów turystycznych do Egiptu w lutym 2015 i lutym 2016 nastąpił w tym czasie spadek z 640 200 do 346 500 turystów. Po katastrofie, bezpośrednie połączenia lotnicze do Sharm-el-Sheikh wstrzymały Rosja i Wielka Brytania. Obniżyła się także liczba połączeń czarterowych (*Tourism Fund...*). Wpływ katastrofy rosyjskiego samolotu dla przemysłu turystycznego można zaobserwować na przykładzie spadku obłożenia hoteli. Stowarzyszenie Inwestycji Turystycznych Południowego Synaju (*Egypt hopes...*) podało, że obłożenie hoteli w Sharm-el-Sheikh, które przed katastrofą wynosiło 70%, po katastrofie spadło do 20%. Rosyjski touroperator Brisco, który czarterował samolot linii Metrojet, po katastrofie wstrzymał swoją działalność w Egipcie i obecnie oferuje wyjazdy wyłącznie do Bułgarii (*Russia's Brisco Plans...*). Linie lotnicze Kogalymawia, do których należał samolot, wstrzymały połączenia lotnicze, zarówno krajowe, jak i zagraniczne (*Moscow hopes...*). Spadek zainteresowania przyjazdami do Sharm-el-Sheikh odnotowali również przedsiębiorcy obsługujący centra nurkowe i sportów wodnych na Półwyspie Synaj, około 60% centrów było zmuszonych zakończyć działalność w 2015 roku (*40% decline...*).

Działania egipskiego rządu, podjęte w celu poprawy kondycji egipskiej turystyki po katastrofie samolotu Metrojet, można określić jako silnie zdywersyfikowane. Wzmocniono procedury bezpieczeństwa na wszystkich lotniskach tego kraju, w szczególności w Sharm-el-Sheikh i w Kairze. Na zlecenie egipskiego rządu firma Control Risks przeprowadziła audyt systemów bezpieczeństwa na lotniskach w Sharm-el-Sheikh i Marsa Alam, ekspertów bezpieczeństwa lotniczego do Egiptu skierowały Wielka Brytania, Niemcy i Rosja, ponadto powstaje firma, która będzie sprawowała kontrolę nad bezpieczeństwem na egipskich lotniskach (*Niemieccy eksperci..., Moscow hopes..., Britain wants...*).

Rząd Egiptu zintensyfikował swoje zaangażowanie w rozwój turystyki. Działania rządu zostały skierowane nie tylko na pozyskanie nowych rynków zagranicznych, ale również na pobudzenie turystyki krajowej. W celu zwiększenia liczby odwiedzin w Luksorze i Asuanie (a tym samym poprawy kondycji przewoźników

<sup>2</sup> CAPMAS jest oficjalną, rządową agencją statystyczną Egiptu.

i hotelarzy) obniżono ceny biletów dla połączeń kolejowych do tych miejscowości (Luxor, Aswan ...). Wprowadzono również dopłaty do połączeń czarterowych w Sharm-el-Sheikh i Hurghadzie (maksymalnie 3000 USD na połączenie) (*Tourism Fund...*). Pozyskano organizację imprez sportowych rangi międzynarodowej, m.in. 2016 ATU Triathlon African Cup, Arab Triathlon Confederation (Sharm-el-Sheikh, kwiecień 2016), Arab Club Water Polo Championship (Kair, kwiecień 2016), El-Gouna International Squash Open (kwiecień, 2016) oraz 2017 Basketball World Cup (dla zawodników do 19 lat) (*Sports may...*). W przypadku rządów państw wysyłających turystów należy wskazać przede wszystkim na działania skoncentrowane na poprawie bezpieczeństwa w kraju pobytu, również dla przyszłych, potencjalnych turystów. Przykładem jest budowany w Hurghadzie nowy konsulat Rosji (Moscow hopes...) oraz intensywna współpraca Wielkiej Brytanii, Rosji i Egiptu w odniesieniu do poprawy bezpieczeństwa zapewnianego turystom i wznowienia bezpośrednich połączeń lotniczych pomiędzy tymi krajami (Moscow hopes..., Britain wants...).

## Przypadek 2

Zamach na brukselskim lotnisku spowodował w pierwszej kolejności obniżenie dostępności turystycznej stolicy Belgii, z uwagi na zawieszenie operacji lotniczych na okres od 22 marca do 3 kwietnia 2016 roku. W marcu 2016 roku lotnisko obsłużyło 1 214 485 pasażerów – o 29,1% mniej niż w marcu 2015, jeszcze większy spadek liczby pasażerów dotyczy kwietnia (spadek o 46,5% w stosunku do roku poprzedniego) (*Passenger and cargo...*). Lotnisko odzyskuje stopniowo zaufanie podróżujących i w przeciągu kilku tygodni od momentu ponownego otwarcia, osiągnęło wzrost liczby pasażerów z 20 do 70%. Wyniki lotniska za maj 2016 roku pokazują, że stopniowo sytuacja się poprawia i spadek liczby odlotów wynosi -9,5% w stosunku do 2015 roku, a liczby przylotów -7,3% (*Nearly 2 million...*).

Dane udostępnione przez Brukselską Organizację Turystyczną dotyczące obłożenia hoteli oraz odwiedzin w atrakcjach turystycznych i liczby wizyt z przewodnikiem pokazują skalę oddziaływania zamachów. Obłożenie w hotelach spadło rok do roku (2015 i 2016), w marcu o 14,4%, a w kwietniu o 22,1% (*Baromètre hotelier*). Liczba osób korzystających z wizyt z przewodnikiem w marcu 2016 roku zmniejszyła się w stosunku do marca 2015 o 25,1%. Liczba zorganizowanych odwiedzin również uległa pogorszeniu (o 22%) (*Baromètre des visites guidées*). Jak podaje Brukselska Organizacja Turystyczna, spadła również liczba rezerwacji odwiedzin na kolejne miesiące 2016 roku. Podobnie, liczbę turystów odwiedzających najważ-

niejsze atrakcje Brukseli, charakteryzuje duży spadek. W marcu 2016, w stosunku do marca 2015, spadek wynosi 21,4%, a odpowiednio w kwietniu aż 38,1%; łącznie, w pierwszym kwartale 2016 roku liczba odwiedzających spadła o 20,4% (*Baromètre des Musées et Attractions*). Belgijscy hotelarze i restauratorzy podkreślają, że nigdy wcześniej nie doświadczyli takiego spadku przychodów, jak po zamachach z 22 marca 2016 roku.

Belgia jest jednym z sześciu krajów, które w latach 2008-2015 odnotowały największy przyrost Globalnego Indeksu Terrorystycznego, jednocześnie utrzymując wzrost Indeksu Turystycznego, co może oznaczać, że nawet w przypadku, kiedy ataki terrorystyczne są skierowane na turystów, niekoniecznie pociąga to za sobą trwałe pogorszenie sytuacji w branży turystycznej (*Tourism as a Driver of Peace*). Najistotniejsze działania, jakie podjęły władze Brukseli w celu minimalizacji skutków zamachów w obszarze turystyki to szybko doporowadzenie do ponownego otwarcia zniszczonego terminalu (otwarcie nastąpiło 17 czerwca 2016 roku) (*Diamond building...*), przywrócenie pracy na wszystkich stanowiskach odpraw pasażerów (check-in) od 2 czerwca 2016 (*Brussels airport...*), udostępnienie turystom obrazu z kamer internetowych pokazujących najważniejsze atrakcje miasta, uruchomienie infolinii dla turystów, wprowadzenie dodatkowych bramek bezpieczeństwa w jednej z najważniejszych atrakcji Brukseli – Atomium (jeanmarmorandini).

## 6. Dyskusja

Nawiązując do spostrzeżeń innych autorów (Mika, 2008; Pender, Sharpley, 2008), można stwierdzić, że zdarzenie niebezpieczne (kryzys) wywołany w jednym miejscu globalnego systemu turystycznego generuje negatywne skutki nie tylko bezpośrednio w punkcie wystąpienia, ale również w miejscach od niego oddległych. Niewątpliwie wpływ na to mają silne połączenia sieciowe występujące w ramach systemu turystycznego, jak również nagłośnienie tego zdarzenia w środowiskach masowego przekazu. Rozprzestrzeniany na całym świecie przekaz informacyjny dotyczący niepokojących zdarzeń w danej destynacji powoduje, że nawet ci, którzy nie boją się terroryzmu, będą zniechęceni do wyjazdu w to miejsce (Buckley, Klemm, 1993:193, cyt. za Jafari, 2000). Y. Mansfel i A. Pizam (2006) wskazują na bezpośrednią zależność pomiędzy siłą oddziaływania niebezpiecznego zdarzenia a miejscem jego wystąpienia, chociaż jak sami podkreślają, jest to daleko idący wniosek. Stwierdzenie to wskazuje na istnienie dużych zależności pomiędzy elementami rynku turystycznego, zależności te mogą jednak

wykraczać poza powiązania o charakterze przestrzennym.

W swoim badaniu dotyczącym wpływu terroryzmu na popyt turystyczny, J. E. Araña i C. J. León (2008) wskazali, że zamachy terrorystyczne, które miały miejsce w Stanach Zjednoczonych 11 września 2001 roku spowodowały zmiany preferencji turystów odnośnie do takich destynacji, jak Turcja, Tunezja czy Baleary. Zmiany w wielkości przyjazdowego ruchu turystycznego do krajów dotkniętych zamachami terrorystycznymi są nie tylko bezpośrednim efektem strachu bądź obaw turystów (często podsycanych przez środki masowego przekazu), ale wynikają również z różnego rodzaju działań politycznych (np. wstrzymywanie połączeń lotniczych), oraz ograniczeń technicznych, których turyści nie są w stanie pokonać.

Złożony charakter zjawisk gospodarczych i politycznych nie pozwala na jednoznaczne wskazanie, że określone zjawisko w obszarze zachowań konsumenckich i sytuacji gospodarczej danego kraju, było spowodowane tylko i wyłącznie opisywanym zdarzeniem niebezpiecznym. Analizując zachowanie turystów, należy wyraźnie oddzielić turystów już przebywających w miejscu wystąpienia niebezpiecznego zdarzenia od turystów przebywających jeszcze w miejscu zamieszkania (lub znajdujących się w tranzycie pomiędzy miejscem zamieszkania a destynacją dotkniętą zdarzeniem). Podział ten wynika nie tylko z sytuacji braku możliwości dokonania zmiany destynacji w przypadku turystów, którzy już znajdują się w miejscu wystąpienia zdarzenia, ale również ze sposobu oceny ryzyka. Najprawdopodobniej turyści już przebywający w miejscu wystąpienia zdarzenia mają możliwość lepszej (obiektywnej, opartej na własnej obserwacji) oceny faktycznego ryzyka związanego z pobytem turystycznym. Natomiast w przypadku drugiej grupy turystów możemy mówić o ryzyku postrzeganym. Ich decyzje będą opierały się przede wszystkim na relacjach medialnych<sup>3</sup>. Wśród turystów następuje wyraźna reakcja polegająca na unikaniu wyjazdów do miejsca wystąpienia zagrożenia. Z drugiej strony spotkać można także pojedyncze opinie turystów, którzy podkreślają korzyści wynikające z tego, iż atrakcje turystyczne są dzięki temu mniej zatłoczone (jeanmarcmorandini). Całkowita rezygnacja z wyjazdów turystycznych pod wpływem ataków terrorystycznych jest marginalna, większość turystów nie zmienia swoich planów wyjazdowych, ewentualnie zmienia kierunek wyjazdu (*Raport KPMG*, Le Figaro 24.03.2016). Być może wynika to z połączenia subiek-

tywnego charakteru postrzegania ryzyka w turystyce i dobrowolnego charakteru podróży turystycznych. Na uwagę zasługuje współpraca podejmowana przez państwa przyjmujące turystów i państwa ich wysyłające, mająca na celu poprawę stanu bezpieczeństwa turystów, jak również szerokie spektrum działań podejmowanych na polu marketingowym przez państwa dotknięte zamachem.

## 7. Podsumowanie

Warto postawić pytanie, czy w związku z coraz częstszymi zamachami terrorystycznymi w Europie nie dojdzie do sytuacji, w której traktując ten kontynent całościowo (tak jak wygląda on z perspektywy turystów azjatyckich, czy amerykańskich), konieczne będzie stwierdzenie, że jest to region niestabilny pod względem bezpieczeństwa w transporcie turystycznym (vide Le Figaro, 24.03.2016). Z uwagi na termin przygotowywania niniejszego artykułu (wiosna 2016 r.) oraz na daty wystąpienia analizowanych przypadków (odpowiednio 31.10.2015, 22.03.2016) należy zaznaczyć, że dostępne dane są fragmentaryczne i dopiero perspektywa kolejnych sezonów turystycznych dostarczy bardziej wyczerpujących informacji o ewentualnych długookresowych skutkach analizowanych przypadków.

## Piśmiennictwo

- Abbas A., 2016, Moscow hopes to resume flights to Egypt by beginning of summer: Russian official, *Daily News Egypt*, <http://www.dailynewsegyp.com/2016/03/26/moscow-hopes-resume-flights-egypt-beginning-summer-russian-official/>. [15.04.2016]
- Al Shuwekhi A. R., 2016a, Tourism Fund adopts plan to encourage charter flights in Hurgada, Sharm-el-Sheikh: Ministry of Tourism, *Daily News Egypt*, <http://www.dailynewsegyp.com/2016/03/30/tourism-fund-adopts-plan-to-encourage-charter-flights-in-hurgada-sharm-el-sheikh-ministry-of-tourism/>. [15.04.2016]
- Al Shuwekhi A. R., 2016b, 40% decline expected in diving tourism following sovereignty transfer of Sanafir, Tiran to Saudi Arabia: diving chamber official, *Daily News Egypt*, <http://www.dailynewsegyp.com/2016/04/13/40-decline-expected-diving-tourism-following-sovereignty-transfer-sanafir-tiran-saudi-arabia-diving-chamber-official/>. [14.04.2016]
- Al Shuwekhi A. R., 2016c, Luxor, Aswan hotels seek increase in occupancy rates as train fares decrease, *Daily News Egypt*, <http://www.dailynewsegyp.com/2016/04/13/luxor-aswan-hotels-seek-increase-occupancy-rates-train-fares-decrease/>. [14.04.2016]
- Araña J. E., León C. J., 2008, The Impact of Terrorism on Tourism Demand, *Annals of Tourism Research*, 35, 299-315.

<sup>3</sup> Wyczerpującą analizę literatury oraz wyniki badań dotyczących postrzeganego ryzyka w turystyce przedstawia przywoływany wcześniej artykuł K. Wolff i S. Larsen (2014).



- Ayyad M., 2016, Tourism inflow declines by 45% in February: CAPMAS, *Daily News Egypt*, <http://www.dailynewsegypt.com/2016/04/04/tourism-inflow-declines-by-45-9-in-february-capmas/>. [04.04.2016]
- Bac D. P., Bugnar N. G., Mester L. E., 2015, Terrorism and Its Impacts on the Tourism Industry, *Revista Română de Geografie Politică*, XVII no. 1, 5-11.
- Baromètre des Musées et Attractions, 04-2016, [https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/baro\\_musees\\_fr\\_2016\\_4.pdf](https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/baro_musees_fr_2016_4.pdf). [20.06.2016]
- Baromètre des visites guidées, 04-2016, [https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/baro\\_guided\\_tours\\_4\\_2016\\_fr.pdf](https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/baro_guided_tours_4_2016_fr.pdf). [20.06.2016]
- Baromètre hotelier, 04-2016, [https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/baro\\_hotels\\_fr\\_2016\\_4.pdf](https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/baro_hotels_fr_2016_4.pdf). [20-06-2016]
- Brussels Airport, 2016a, <http://www.brusselsairport.be/en/mediaroom/news/74243/>. [25.05.2016]
- Brussels Airport, 2016b, <http://www.brusselsairport.be/en/mediaroom/news/75097/>. [20.06.2016]
- Brussels Airport, 2016c, <http://www.brusselsairport.be/en/mediaroom/news/75439/>. [20.06.2016]
- Brussels Airport, 2016d, <http://www.brusselsairport.be/en/mediaroom/news/74541/>. [20.06.2016]
- El-Nadar M., 2016, Sports may be the path to boosting tourism in Egypt, *Daily News Egypt*, <http://www.dailynewsegypt.com/2016/04/13/sports-may-path-boosting-tourism-egypt/>.
- Enders W., Sandler T., Parise G. F., 1992, An Econometric Analysis of the Impact of Terrorism on Tourism, *Kyklos*, 45, 4, 531-554.
- Eurostat Tourism Statistics – characteristics of tourism trips, 2015, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism\\_statistics\\_-\\_characteristics\\_of\\_tourism\\_trips](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics_-_characteristics_of_tourism_trips). [13.04.2016]
- Fielding D., Shortland A., 2010, How Do Tourists React to Political Violence? – An Empirical Analysis of Tourism in Egypt, *DIW Berlin Discussion Papers*, 1022.
- Global Terrorism Index 2015. *Measuring and Understanding the Impact of Terrorism*, Institute for Economics and Peace
- International Recommendations for Tourism Statistics 2008, 2010, Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division, United Nations Publication, New York.
- Jafari J. (ed.), 2000, *Encyclopedia of Tourism*, Routledge, New York.
- Jeanmarcmorandini.com, no data, <http://www.jeanmarcmorandini.com/article-351850-depuis-les-attentats-de-bruxelles-le-tourisme-en-forte-baisse-en-belgique.html>. [20.06.2016]
- Lepp A., Gibson H., 2003, Tourist Roles, Perceived Risk And International Tourism, *Annals of Tourism Research*, 30, 3, 606–624. (DOI:10.1016/S0160-7383(03)00024-0)
- Mansfeld Y., Pizam A. (red.), 2006, *Tourism, Security & Safety: From Theory to Practice*, First Edition, Elsevier.
- Mika M., 2008, Uwarunkowania rozwoju turystyki międzynarodowej [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, PWE, Warszawa, 75-85.
- Pawlusiński R., 2008, Transport w turystyce [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, PWE, Warszawa, 164-177.
- Pender L., Sharpley R. (red.), 2008, *Zarządzanie turystyką*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Pereira N., 2015, Egypt hopes for positive 2016 tourism trend, *Hotelier Middle East*, <http://www.hoteliermiddleeast.com/25632-egypt-hopes-for-positive-2016-tourism-trend/>. [16.04.2016]
- Rapacz A., 2007, *Przedsiębiorstwo turystyczne*, Difin, Warszawa.
- Richter L., Waugh W. 1986 Tourism Politics and Political Science: A Case of Not So Benign Neglect, *Annals of Tourism Research*, 10, 313-315.
- Rodrigue J-P., 2013, *The Geography of Transport Systems*, Third Edition, Routledge, New York.
- Ryan C., 1993, Crime, violence, terrorism and tourism. An accidental or intrinsic relationship?, *Tourism Management*, 06/1993 14(3), 173-183.
- Seabra C., Abrantes J. L., Kastenholz E., The influence of terrorism risk perception on purchase involvement and safety concern of international travellers, *Journal of Marketing Management*, 9-10(30), 874-903. (DOI:10.1080/0267257X.2014.934904)
- Sofia News Agency, 2016, <http://www.novinite.com/articles/172678/Russia%E2%80%99s+Brisco+Plans+Tours+to+Bulgaria+to+Make+up+for+Ban+on+Travel+to+Egypt,+Turkey>. [16.04.2016]
- State Information Service, 2015, <http://www.sis.gov.eg/En/Templates/Articles/tmpArticleNews.aspx?ArtID=97876>. [20.04.2016]
- Szypuła G., 2016, Niemieccy eksperci na egipskich lotniskach, *Rzeczpospolita*, <http://www.rp.pl/Linie-lotnicze-i-lotniska/303099963-Nemieccy-ekspersi-na-egipskich-lotniskach.html>. [14.04.2016]
- Tourism as a Driver of Peace*, 2016, World Travel and Tourism Council.
- Tyszka T., 2010, *Decyzje. Perspektywa psychologiczna i ekonomiczna*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- UN WTO, 2015a, *UN WTO Annual Report 2014*, World Tourism Organization (2015), UNWTO, Madrid.
- UN WTO, 2015b, *Press Release: International tourist arrivals up 4% reach a record 1.2 billion in 2015*, <http://media.unwto.org/press-release/2016-01-18/international-tourist-arrivals-4-reach-record-12-billion-2015>. [13.04.2015]
- Visseyrias M., 2016, Attentats de Bruxelles: le tourisme européen à nouveau fragilisé, *Le Figaro*, <http://www.lefigaro.fr/societes/2016/03/24/20005-20160324ARTFIG00207-attentats-de-bruxelles-le-tourisme-europeen-a-nouveau-fragilisee.php>. [18.06.2016]
- Wolff K., Larsen S., 2014, Can terrorism make us feel safer? Risk perceptions and worries before and after the July 22 attacks, *Annals of Tourism Research*, 44, 200-209.
- Wakacyjne wyjazdy Polaków, 2015, Raport KPMG w Polsce, <https://www.kpmg.com/PL/pl/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/2015/Raport-KPMG-Wakacyjne-wyjazdy-Polakow-2015.pdf>. [30.05.2016]
- WTTC *Travel and Tourism Economic Impact Research 2015: Egypt*, no data, <http://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic%20impact%20research/countries%202015/egypt2015.pdf>. [02.03.2016]
- WTTC *Travel and Tourism Economic Impact Research 2016: Egypt*, no data, <http://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic%20impact%20research/countries%202016/egypt2016.pdf>. [02.03.2016]
- WTTC, *The Comparative Economic Impact of Travel and Tourism*, 2012, World Travel and Tourism Council.