

ZMIANY W ŚWIATOWYM TRANSPORCIE LOTNICZYM W SEGMENTCIE TURYSTYCZNYM W LATACH 2008–2015

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R40

Jan A. Wendt

Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl

Tomasz Wiskulski

Wydział Turystyki i Rekreacji, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku
e-mail: tomasz.wiskulski@awf.gda.pl

STRESZCZENIE

Transport lotniczy odgrywa niezaprzeczalnie olbrzymią rolę w rozwoju turystyki, jednego z najszybciej rozwijających się współcześnie sektorów gospodarki. Jego rola w przewozach pasażerskich wzrosła jeszcze bardziej wraz z pojawieniem się przewozów czarterowych oraz tanich linii lotniczych. Celem niniejszego opracowania jest ukazanie zmian w wielkości lotniczego ruchu pasażerskiego na największych lotniskach świata. W celu prezentacji jego znaczenia w turystyce przedstawiono zmiany wielkości międzynarodowego ruchu pasażerskiego. Celem artykułu jest również pokazanie zmian w lotniczych przewozach turystycznych związanych z wychodzeniem światowej gospodarki z kryzysu. Dla jego realizacji wybrano analizę zmian ruchu pasażerskiego ogółem i ruchu międzynarodowego. Przedstawiono także zmiany w ruchu w największych turystycznych portach lotniczych świata. Dla ukazania wpływu czynników politycznych wybrano analizę zmian wielkości ruchu pasażerskiego na lotniskach w Egipcie, Maroku i Tunezji.

Przeprowadzona analiza prowadzi do wniosku, że wyraźne widoczne jest większe zróżnicowanie geograficzne portów o największym międzynarodowym ruchu pasażerskim w stosunku do lotnisk o największym ruchu ogółem. Wśród tych ostatnich, poza pojawieniem się nowych portów lotniczych z Azji, tradycyjnie dużą grupę stanowią porty ze Stanów Zjednoczonych. Wśród 20 największych portów lotniczych świata najbardziej wzrosła liczba pasażerów na lotniskach w Dubaju, Singapurze i Stambule, a w ruchu międzynarodowym w portach lotniczych Kuala Lumpur, Stambule i Taipei.

SŁOWA KLUCZOWE

porty lotnicze, transport lotniczy, turystyka, międzynarodowy ruch pasażerski

WPROWADZENIE

Transport lądowy ma olbrzymie znaczenie w ruchu turystycznym, lecz ze względu na specyfikę, własność środków transportu oraz niemożliwe współcześnie ilościowe ujęcie wielkości ruchu pasażerskiego umyka on wszelkim analizom i badaniom. Wprawdzie można podejmować próby szacowania wielkości ruchu pojazdów samochodowych, jednak bez szczegółowych badań niemożliwe jest stwierdzenie ani motywacji podejmowanych wyjazdów, ani liczby pasażerów, ani tym bardziej ich końcowej destynacji. Natomiast analiza istniejącej infrastruktury w transporcie drogowym pozwala jedynie na ocenę potencjalnej dostępności turystycznej (Wendt, 2011). Dlatego nie ujmując roli i znaczenia lądowym i wodnym środkiem transportu, współcześnie w badaniach ruchu turystycznego największe znaczenie ma transport lotniczy (Ilieş, Wendt, 2015), zwłaszcza miast o dużym potencjalne turystycznym (Gądek-Hawlena, 2012). Jego rola wzrosła jeszcze bardziej wraz z rozwojem przewozów czarterowych i po pojawieniu się na rynku lotniczym tanich linii pasażerskich, takich jak Ryanair czy Wizz Air, lub tanich linii lotniczych tworzonych przez wielkie światowe linie lotnicze. Jest to tym bardziej widoczne ze względu na fakt, iż rozwój transportu lotniczego, jak rzadko która działalność transportowa, jest współzależny od ogólnych przemian i trendów rozwoju światowej gospodarki, a tempo wzrostu rynku transportu lotniczego silnie oddziałuje na gospodarczy rozwój świata (Tłoczyński, 2013).

Celem podjętej analizy jest ukazanie zmian w lotniczych przewozach turystycznych związanych z wychodzeniem światowej gospodarki z kryzysu. Za jego początek powszechnie uznawane jest załamanie na rynkach finansowych w Stanach Zjednoczonych w 2007 roku, wpłynął on na całą światową gospodarkę, w tym także na wielkość ruchu turystycznego. Z tego względu analiza zmian w światowym transporcie lotniczym w segmencie turystycznym obejmuje lata 2008–2015, zaczynając od roku, w którym pojawiły się pierwsze wyraźne skutki załamania gospodarki. W kolejnych latach następował stopniowy wzrost przewozów lotniczych w segmencie turystycznym załamany dopiero wydarzeniami „arabskiej wiosny” oraz atakami turystycznymi w Europie i na Bliskim Wschodzie.

Tabela 1. Ranking największych światowych przewoźników (mln pasażerów)

Miejsce 2008/2015	Linia lotnicza	Kraj	2008	2009	2011	2013	2015
1/1	American	USA	86,4	85,7	86,0	86,8	146,5
4/2	Southwest	USA	101,9	101,3	110,6	115,3	144,6
2/3	Delta Air	USA	106,1	108,6	113,7	120,6	138,8
8/4	China South.	Chiny	58,0	66,3	80,5	91,5	109,3
7/5	Lufthansa	Niemcy*	70,5	76,5	100,6	104,6	107,7
5/6	Ryanair	Irlandia	58,6	66,5	76,4	81,4	101,4
3/7	United	USA	86,4	81,4	50,5	90,2	95,4
9/8	Air France	Francja**	73,8	71,4	75,8	77,3	79,0
6/9	China Eastern	Chiny	37,2	44,0	68,7	62,6	75,1
10/10	Easyjet	Wlk. Brytania	43,7	45,2	61,3	58,4	58,6

* Lufthansa Group – Niemcy, Austria, Szwajcaria, Belgia.

** Air France razem z KLM – Francja, Holandia.

Źródło: opracowanie własne na podst. danych linii lotniczych, US Department of Transportation... oraz Global Air Traffic...

Dla porządku należy dodać, iż w tym rankingu wiele towarzystw lotniczych występuje razem z wykupionymi lub stworzonymi przez siebie regionalnymi liniami. I tak, Lufthansa występuje

razem z Lufthansa Regional i Germanwings, Delta Airlines wraz z Delta Connection, United Airlines razem z United Express, Easyjet z Easy Jet Switzerland oraz Air China z Shanghai Airlines i China United Airlines.

Do największych światowych przewoźników należą linie w Stanach Zjednoczonych i sojusze lotnicze z udziałem przewoźników z USA. Z punktu widzenia wielkości przewozów i pracy przewozowej liczonej jako iloczyn liczby pasażerów i odległości (lub liczby ton przewiezionego towaru i odległości) największe przewozy lotnicze mają miejsce na rynku amerykańskim.

NAJWIĘKSZE PORTY LOTNICZE ŚWIATA

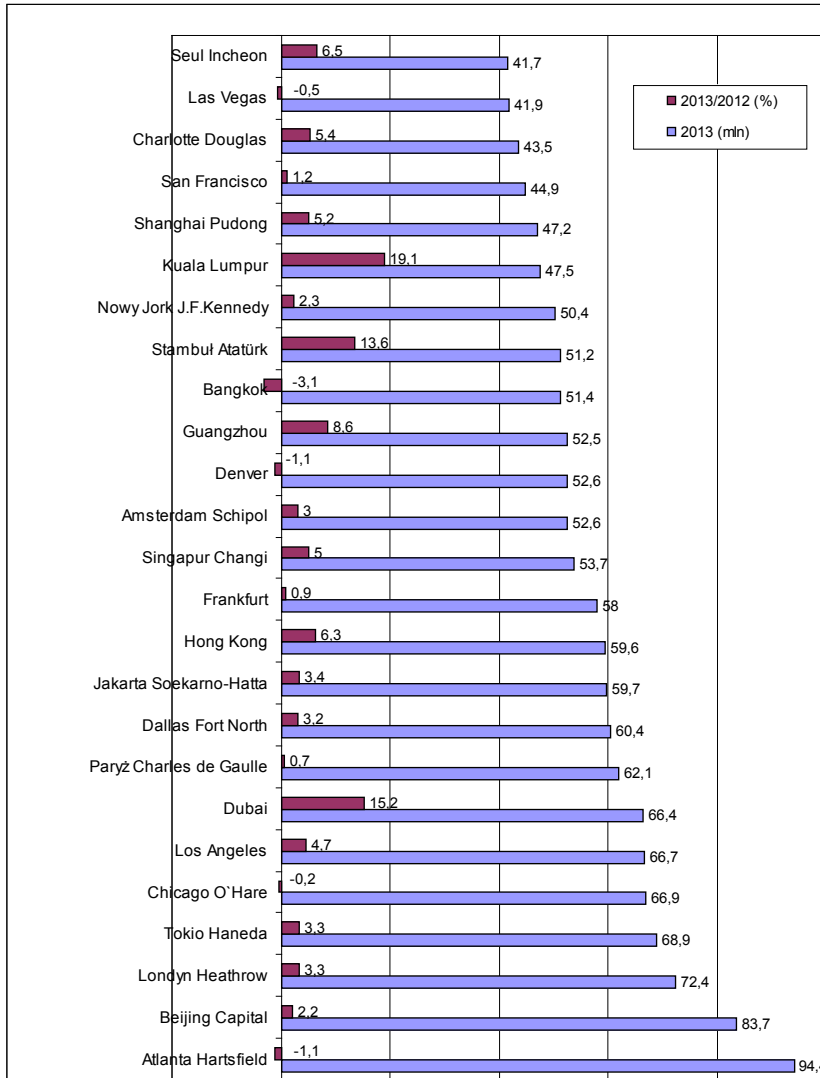
O dominacji amerykańskiej w przewozach pasażerskich świadczy także fakt, iż wśród 50 największych portów lotniczych świata jeszcze w 2012 roku 18 stanowiły porty amerykańskie, 7 porty chińskie, po 2 znajdowały się w Niemczech, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Indiach, Japonii i Australii. Ten wynik i tak jest znacząco dobry dla portów lotniczych spoza Stanów Zjednoczonych, gdyż w końcu XX wieku porty lotnicze USA dominowały w rankingach liczby obsługiwanych pasażerów. Podobne proporcje z 30–40-procentowym udziałem portów lotniczych USA zachodzą dla 20 największych portów lotniczych świata w latach 2012–2015 (rys. 1 i tab. 2).

W tabeli 2 bez przeprowadzenia dokładnych badań ankietowych nie jest możliwe wydzielenie ruchu pasażerskiego od typowo turystycznego, jednak pokazuje ona wielkość przewozów i w ten sposób obrazuje potencjał w transporcie turystycznym. W pierwszej dziesiątce portów lotniczych z największą liczbą pasażerów dominują lotniska amerykańskie (4), jednak w ich przypadku wielkość przewozów przede wszystkim wynika z potencjału amerykańskiego rynku wewnętrznego.

Tabela 2. Największe lotniska świata w latach 2008–2015 (ruch pasażerski ogółem)

Miejsce 2008/2015	Port lotniczy	Kraj	2008 [mln]	2013 [mln]	2015 [mln]	2015/2008 [%]
1/1	Atlanta Hartsfield Int.	USA	90,0	94,4	101,5	113
2/2	Beijing Capital Int.	Chiny	55,8	83,7	89,9	161
9/3	Dubai Int.	ZEA	37,4	66,4	78,0	209
5/4	Chicago O'Hare	USA	69,4	66,9	76,9	111
4/5	Tokio Haneda	Japonia	66,7	68,9	75,3	113
3/6	Londyn Heathrow	Wlk. Brytania	67,1	72,4	75,0	112
6/7	Los Angeles	USA	59,8	66,7	74,7	125
12/8	Hong Kong Int.	Chiny	47,9	59,6	68,3	143
7/9	Paryż Charles de Gaulle	Francja	60,9	62,1	65,8	108
8/10	Dallas Fort North Int.	USA	57,1	60,4	64,1	112
18/11	Atatürk Istambul Int.	Turcja	26,7	51,2	61,8	231
11/12	Frankfurt Int.	Niemcy	53,5	58,0	61,0	114
21/13	Shanghai Pundong	Chiny	28,2	47,2	60,1	213
14/14	Amsterdam Schiphol	Holandia	47,4	52,6	58,3	123
19/15	Nowy Jork J.F. Kennedy	USA	47,8	50,4	56,8	119
13/16	Singapur Changi	Singapur	37,7	53,7	55,4	147
16/17	Guangzhou Baivun	Chiny	33,4	52,5	55,2	165
10/18	Soekarno-Halta, Jakarta	Indonezja	32,2	59,7	54,1	168
15/19	Denver Int.	USA	51,2	52,6	54,0	105
17/20	Bangkok Suvarnabhumi	Tajlandia	38,6	51,4	52,8	137

Źródło: opracowanie własne na podst. danych ATR (2009–2016), danych z portów lotniczych oraz www.aci.aero/data-centre/annual-traffic-data.



Rysunek 1. Zmiany w ruchu pasażerskim w portach lotniczych świata w latach 2012–2013

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z portów lotniczych oraz www.aci.aero/data-centre/annual-traffic-data.

Kolejne porty lotnicze, tak w Londynie, Pekinie, Paryżu czy Tokio, to porty w stolicach największych pod względem gospodarki państw z wyjątkiem Niemiec, w których rolę głównego portu lotniczego ze względu na wcześniejszy podział Berlina pomiędzy dawne wschodnie i zachodnie Niemcy pełni Frankfurt nad Menem. Hongkong i Dubaj dopełniają dziesiątkę największych lotnisk. Obydwa porty lotnicze przodują także w przewozach międzynarodowych (tab. 3). Z grupy największych lotnisk w 2008 roku w porównaniu do 2015 roku wypadły porty lotnicze w Houston, Las Vegas, Phoenix i Orlando oraz Madrycie, a w ich miejsce pojawiły się odnotowujący niezwykle rozwój Dubaj, a także Stambuł, Shanghai, Guangzhou i Dżakarta.

MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERSKI

W kolejnym zestawieniu 20 największych portów lotniczych świata pod względem liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym widać wyraźne różnice w porównaniu do lotnisk z największym pasażerskim ruchem ogółem, który obejmuje pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym. W 2008 roku wśród największych pod względem liczby pasażerów ogółem portów lotniczych świata znajdowało się aż 10 portów lotniczych ze Stanów Zjednoczonych, 4 z Europy i 6 z Azji, razem z 9 państw (tab. 2). Natomiast wśród największych portów lotniczych z ruchem międzynarodowym zróżnicowanie geograficzne lotnisk jest znacznie większe. W pasażerskim ruchu lotniczym międzynarodowym w dwudziestce największych portów lotniczych bierze udział 17 państw, w tym tylko jeden port lotniczy z USA. W Europie znajduje się 9 portów lotniczych, a w Azji pozostałe 10 (tab. 3).

Tabela 3. Największe lotniska świata w latach 2008–2015 (międzynarodowy ruch pasażerski)

Miejsce 2008/2015	Port lotniczy	Kraj	2008 pasażerowie [tys.]	2015 pasażerowie [tys.]	2015/2008 [%]
7/1	Dubai Int.	ZEA	36 592	77 453	212
1/2	London Heathrow	Wlk. Brytania	61 345	69 816	114
4/3	Hong Kong Int.	Chiny	47 201	68 071	144
2/4	Paris Charles de Gaulle	Francja	55 804	60 367	108
3/5	Amsterdam Schiphol	Holandia	47 349	58 245	123
8/6	Singapore Changi	Singapur	36 288	54 836	151
5/7	Frankfurt Airport	Niemcy	46 707	53 994	116
6/8	Incheon Int.	Korea Pd.	40 786	48 720	119
10/9	Bangkok Suvarnabhumi	Tajlandia	31 607	43 252	137
14/10	Atatürk Istambuł Int.	Turcja	17 069	42 303	248
18/11	Taoyuan Int. Taipei *	Chiny (Rep.)	12 823	38 104	297
11/12	London Gatwick	Wlk. Brytania	30 433	36 668	120
19/13	Kuala Lumpur Int.*	Malezja	12 217	34 438	282
12/14	Madrid Barajas	Hiszpania	30 135	33 765	112
15/15	Munich Airport	Niemcy	15,478	31 313	202
16/16	Doha Int.**	Katar	15 719	30 906	197
9/17	Narita Int. (Tokio)	Japonia	32 343	30 547	94
13/18	Nowy Jork JFK	USA	22 044	30 020	136
20/19	Barcelona El Prat	Hiszpania	11 026	29 067	264
17/20	Rzym Fiumicino	Włochy	13 972	28 280	202

* 2009; ** 2010

Źródło: opracowanie własne na podst. danych portów lotniczych oraz ACI (2016).

W 2015 roku w obydwu klasyfikacjach znajdują się lotniska w Amsterdamie, Stambule, Bangkoku, Dubaju, Frankfurcie, Hongkongu, Londynie (Heathrow), Nowym Jorku (FJK), Paryżu (Charles de Gaulle) i Singapurze. Z listy lotnisk z największym ruchem międzynarodowym zniknęły porty amerykańskie. Co ciekawe, nie ma na niej również portów lotniczych z innych niż wymienione powyżej kontynentów, a pojawiły się porty lotnicze obsługujące ruch w stolicach państw azjatyckich oraz więcej portów europejskich. Interesujące są także zmiany miejsc poszczególnych portów w rankingu oraz wielkość wzrostu liczby pasażerów w latach

2008–2015. Największy, prawie trzykrotny przyrost liczby pasażerów odnotował port lotniczy w Taipei na Tajwanie i podobny w Kuala Lumpur, ponad dwukrotny – w Barcelonie, Istambule, Dubaju, Monachium i Rzymie. Najwyżej, o siedem pozycji na liście, awansowały porty w Taoyuan (Taipei) i Dubaju, a największy spadek na liście rankingowej zanotowały lotnisko JFK w Nowym Jorku oraz port lotniczy Narita obsługujący „Wielkie Tokio”.

Z porównania wielkości ruchu pasażerskiego ogółem i międzynarodowego wynika, że takie porty lotnicze, jak w Dubaju, Hongkongu czy Singapurze, obsługują prawie wyłącznie międzynarodowy ruch pasażerski. Również w portach lotniczych Londynu, Paryża i Amsterdamu, wielkich międzynarodowych hubach lotniczych, widać wyraźnie dominację przewozów międzynarodowych, w tym znaczącą część przewozów turystycznych.

LOTNICZY RUCH TURYSTYCZNY NA ŚWIECIE

Znaczenie transportu lotniczego w turystyce jest wyraźnie widoczne przy analizie wielkości ruchu w portach lotniczych w klasycznych, atrakcyjnych turystycznie regionach. Oczywiście i ciekawe, dlatego ujęte w artykule, jest lotnisko w Jeddah (Dżudah) w Arabii Saudyjskiej, położone w pobliżu świętego dla świata islamu miasta – Mekki. Koncentruje się na nim znaczna część ruchu pielgrzymkowego – pielgrzymka do Mekki należy do jednego z pięciu podstawowych obowiązków każdego pobożnego wyznawcy tej religii. Biedniejsi podróżują nawet pieszo, autokarami, promami przez Morze Czerwone, ale zamożniejsi pielgrzymi wybierają mniej męczące połączenia lotnicze. Port lotniczy im. króla Abdulaziza w Jeddah (Dżudda) obsługuje 65 linii lotniczych, które umożliwiają w sezonie loty do 196 portów lotniczych świata.

Znacznie mniejszy ruch turystyczny cechuje Dominikanę – stosunkowo niewielkie pod względem terytorium państwo zwane często turystycznym rajem. Dwa największe porty lotnicze wyspy w Punta Cana i Santo Dominigo obsługują prawie 10 mln pasażerów rocznie. Jeszcze większy ruch turystyczny notowany jest w centrum ruchu turystycznego Meksyku, w Cancun. Port lotniczy tego regionu turystycznego obsłużył 19,5 mln pasażerów w 2015 roku. Natomiast Jamajka, także jedna z wysp regionu Karaibów, z portem lotniczym Sangster, w stosunkowo niewielkiej miejscowości Montego Bay, przyjmuje i wysyła w podróż 3,8 mln podróżnych.

Tabela 4. Zmiany w ruchu pasażerskim na wybranych kierunkach turystycznych świata [tys.]

Miasto	Kraj	2011	2013	2015	2015/2011 [%]
King Abdulaziz Jeddah	Arabia Saudyjska	21 350	28 581	30 000	141
Antalya	Turcja	25 028	27 004	27 724	111
Cancun	Meksyk	13 022	15 962	19 596	150
Denpasar (Bali)	Indonezja	12 781	15 631	17 046	133
Phuket	Tajlandia	8468	11 342	12 538	148
Punta Cana	Dominikana	4461	5179	6366	143
Dalaman	Turcja	3732	4057	4377	117
Bodrum	Turcja	3388	3631	3877	114
Sangster Montego Bay	Jamajka	3252	3488	3800	117
Santo Domingo	Dominikana	3074	3016	3500	114

Źródło: opracowanie własne na podst. danych portów lotniczych oraz www.aci.aero/data-centre/monthly-traffic-data.

Znacznie większą skalę w ruchu turystycznym odgrywa port lotniczy Denpasar w Indonezji, na jednej z najsłynniejszych i najbardziej atrakcyjnych turystycznie wysp świata – Bali. Ruch pasażerski na tym lotnisku w 2015 roku przekroczył 17 mln pasażerów. Podobny wzrost liczby pasażerów o połowę odnotowało lotnisko w Phuket – jedno z najbardziej znanych lotnisk turystycznych Tajlandii i Punta Cana na Dominikanie, na których w latach 2008–2015 przewozy pasażerskie wzrosły odpowiednio o 48 i 43%, sięgając 12,5 oraz 6,4 mln podróźnych (tab. 4).

Równie imponujący ruch turystyczny cechował Turcję. Port lotniczy Antalya, położony na Riwierze Tureckiej, z miastem o milionowej liczbie mieszkańców, obsłużył w 2015 roku 27,7 mln pasażerów, a porty Turcji Egejskiej – Bodrum i Dalaman – notują od kilku lat, z niewielką tendencją wzrostu, ruch na poziomie 3,9–4,4 mln podróźnych.

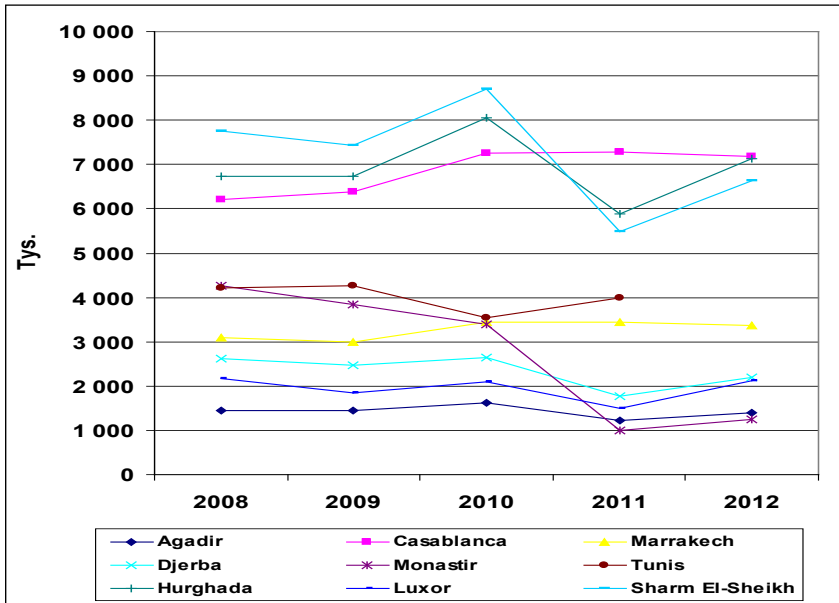
WPŁYW „ARABSKIEJ WIOSNY” NA ZMIANY W LOTNICZYM TRANSPORCIE PASAŻERSKIM W SEGMENTE TURYSTYCZNYM

Znaczenie transportu lotniczego w turystyce jest widoczne na przykładzie klasycznych turystycznych destynacji w krajach Mahrebu, Egipcie, Tunezji i Maroku w Afryce Północnej. Porty lotnicze w Sharm El-Sheikh i Hurghadzie notują ruch pasażerski na poziomie 6–7 mln podróźnych, a położony w centrum atrakcji turystycznych kraju port lotniczy w Luksorze pomimo tanich połączeń kolejowych i drogowych – na poziomie 2 mln pasażerów. Dane za lata 2009–2012 wyraźnie pokazują zmiany w ruchu lotniczym Egiptu związane z wydarzeniami politycznymi, strajkami i wyborem na prezydenta Muhammeda Mursiego (Abdou, Zaazou, 2013). Rewolucja zwana „arabską wiosną” i kolejne próby reform wraz z odsunięciem od władzy prezydenta Mursiego i przejściem jej przez reżim wojskowy znalazły swojej odbicie w spadku wielkości ruchu pasażerskiego. W przypadku Sharm El-Sheikh o 37% w 2011 roku, a w Hurghadzie o 27% w tym samym okresie. Stabilizacja sytuacji politycznej i powrót turystów widać jednak w kolejnym, 2012 roku (rys. 2).

Podobnie, gdyż ze względu na „jaśminową rewolucję”, kształtują się zmiany w przewozach lotniczych w Tunezji. Wśród wybranych lotnisk, głównych destylacji turystycznych, spadek wielkości ruchu nastąpił w Monastirze, na Djerbie i w Tunisie. Jedynie nowe lotnisko w Enfidha wykazuje wzrost ruchu turystycznego w latach 2009–2011 z 813 tys. do 2,1 mln pasażerów. Na spadku liczby turystów w Afryce Północnej najbardziej skorzystały pozostałe turystyczne kierunki śródziemnomorskie, Turcja i Chorwacja (Wendt, 2012).

Zupełnie inaczej z perspektywy niepokoїв politycznych wygląda sytuacja w Maroku, w którym w miarę demokratyczne i w pewnym stopniu reformatorskie rządy króla Muhammada VI zapewniły krajowi okres stabilizacji politycznej. Na lotniskach w dwóch głównych regionach turystycznych – Agadirze na wybrzeżu Atlantyku i w Marakeszu, dawnej stolicy kraju – liczba pasażerów nie wykazywała tak znaczących fluktuacji jak w Tunezji i Egipcie. Natomiast ośrodek gospodarczy i turystyczny z portem lotniczym w Casablance cechuje wyraźna tendencja wzrostu od 6,2 mln pasażerów w 2009 roku do 7,2 mln pasażerów 4 lata później.

Dla podkreślenia roli i znaczenia transportu lotniczego w turystyce celowa wydaje się analiza wielkości ruchu pasażerskiego na wybranych lotniskach Egiptu – kraju będącego zarówno ze względu na walory antropogeniczne, jak i przyrodnicze częstym celem podróży turystycznych. Poza oczywistym na pierwszym miejscu Kairem, stolicą kraju i znaczącym ośrodkiem ruchu turystycznego z prawie 15 mln pasażerów, na kolejnych trzech miejscach znajdują się typowo turystyczne miejscowości: Sharm el-Sheikh na południu półwyspu Synaj, Hurghada nad Morzem Czerwonym i Luksor położony nad Nilem ze swoimi świątyniami i nekropoliami władców starożytnego Egiptu.



Rysunek 2. Zmiany w transporcie pasażerskim na wybranych kierunkach turystycznych w krajach Maghrebu w latach 2008–2012 [tys. pasażerów]

Źródło: opracowanie własne na podst. danych portów lotniczych oraz Egyptian Holding Company... (2015).

Prosta analiza porównawcza potencjału demograficznego, ekonomicznego i turystycznego tych miejscowości pozwala na stwierdzenie, iż Hurghada, Sharm el-Sheikh oraz Luxor były głównymi ośrodkami ruchu turystycznego w regionie. Ruch pasażerski na poziomie 7 mln pasażerów w porównaniu do niecałych 2 mln w Luksorze wskazuje także na dominację walorów przyrodniczych (tab. 5). Na skutek wydarzeń „arabskiej wiosny” zmalały do kilkudziesięciu tysięcy pasażerów w tak znanych miejscowościach jak Abu Simbel (Ayyad, 2016), a port lotniczy w El-Nohza został zastąpiony przez Borg El-Arab (2015).

Tabela 5. Ruch pasażerski na wybranych lotniskach Egiptu w latach 2008–2014 [tys.]

Port lotniczy	2008	2010	2012	2014
Cairo Int.	14 360	16 148	14 729	14 684
Hurghada Int.	6743	8063	7136	7226
Sharm el-Sheikh Int.	7759	8694	6 625	6239
Luxor Int.	2169	1971	810	611
Borg El Arab	189	712	1975	2507
Alexandria-El Nohza Int.	1163	1029	44	25
Marsa Alam Int.	820	1182	1089	1160
Taba Int.	453	446	282	45
Abu Simbel	634	490	74	11

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z Egyptian Holding Company... (2015).

Składają się na nie wysokie średnie roczne temperatury pozwalające na odpoczynek również w okresie zimowym, ciepłe morze, wspaniałe warunki do nurkowania oraz rafy koralowe. Wszystkie te elementy pozwalają przy relatywnie niskiej cenie na realizację masowej turystyki *sun, sand, sea* (3S) oraz zdecydowanie bardziej ekskluzywnej i wymagającej *entertainment, excitement, education* (3E).

Mniejszy ruch w Luksorze jest też wynikiem dużego udziału w ruchu turystycznym do i z Luksoru zorganizowanego transportu autobusowego. Luksor położony jest w odległości jedynie 4 godzin jazdy od Hurghady, a ze względu na swoje walory w naturalny sposób jest jedną z ciekawszych atrakcji kulturowych dla jednodniowej wycieczki organizowanej przez touroperatorów z Hurghady (Nowak, Wendt, 2010). Wielkość ruchu pasażerskiego w kolejnych dwóch ważnych portach lotniczych nad Morzem Czerwonym – Tabie i Marsa al-Alam – jest już zdecydowanie mniejsza. Hurghada i Sharm el-Sheikh skutecznie wypromowane zostały jako najlepsze kurorty dla masowego turysty europejskiego.

PODSUMOWANIE

Transport lotniczy wykorzystywany w ruchu turystycznym jest jednym z podstawowych czynników kształtujących jego wielkość. W XXI wieku na świecie powstało kilkanaście tanich przewoźników lotniczych, których obecność nie pozostaje bez wpływu na zakres i poziom oferowanych przez tradycyjnych przewoźników usług transportowych. Wejście konkurencji na rynek pozwoliło w krótkim czasie na zmianę postrzegania transportu lotniczego jako środka elitarnego, zamieniając go na środek masowy. Nie bez znaczenia dla wielkości ruchu turystycznego jest fakt, iż cztery pierwsze miejsca na świecie w liczbie pasażerów zajmują przewoźnicy ze Stanów Zjednoczonych. Bez wątplenia jest to największy rynek usług transportu lotniczego na świecie. O dominacji amerykańskiej w przewozach pasażerskich świadczy także fakt, iż wśród 50 największych portów lotniczych świata 18 stanowią porty amerykańskie. Jednocześnie analizując międzynarodowy ruch pasażerski, należy zauważyć, iż spośród 20 największych portów świata znalazł się tylko jeden z USA.

Duże znaczenie dla wielkości ruchu turystycznego posiada turystyka pielgrzymkowa. Ciekawym przykładem jest ujęty w opracowaniu port lotniczy Jeddah w Arabii Saudyjskiej. Jako port lotniczy położony w pobliżu świętego miasta dla islamu – Mekki – w 2015 roku obsłużył prawie 30 mln pasażerów. Drugim interesującym przykładem jest port lotniczy w Antalyi. Jest to główny port turystyczny w Turcji, w którym w 2015 roku zostało odprawionych 27,7 mln pasażerów. Jednak w przypadku tego portu lotniczego zauważalny jest bardziej stabilny wzrost liczby pasażerów niż w przypadku portu w Jeddah.

Ogromne znaczenie w turystyce posiadały porty lotnicze położone w Afryce Północnej. Porty lotnicze w Sharm El-Sheikh i Hurghadzie notują roczny ruch pasażerski na poziomie 6–7 mln podróżnych. Nie bez wpływu na wielkość ruchu turystycznego pozostaje sytuacja polityczna w tej części świata. „Arabska wiosna” spowodowała znaczący spadek liczby pasażerów w portach lotniczych Egiptu i Tunezji. Dopiero po 2012 roku można zauważyć stabilizację i powolny powrót turystów do Egiptu.

LITERATURA

- Abdou, D.S., Zaazou, Z. (2013). The Egyptian Revolution and Post-economic Impact. *Topics in Middle Eastern and African Economies*, 15 (1), 92–115.
- ACI Releases Preliminary World Airport Traffic Rankings (2016).
- Airport Traffic Report (ATR) 2008, 2009. The Port Authority of NY and NJ.
- Ayyad, M.A. (2016). *Tourism Inflow Declines by 45.9% in February: CAPMAS*. Pobrane z: www.dailynew-segypt.com/2016/04/04/tourism-inflow-declines-by-45-9-in-february-capmas.
- Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation – EHCAAC (2015).
- Gądek-Hawlena, T. (2012). Rola transportu lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego w aspekcie rozwoju turystyki miejskiej na przykładzie miasta Krakowa. *Studia Ekonomiczne UE w Katowicach*, 119, 111–119.
- Global Air Traffic & Top Airlines (2016). IATA, IMM International. 28 June 2016. Scheduled Passengers Carried. World Air Transport Statistics, 56–59th Edition. IATA, za lata 2012–2015.
- Ilieş, A., Wendt, J.A. (2015). *Geografia turystyczna. Podstawy teorii i zagadnienia aplikacyjne*. Gdańsk: Wyd. AWFIS w Sopocie.
- Nowak, M., Wendt, J.A. (2010). Hurghada as One of the Major Destination of Polish Tourism. W: J.A. Wendt (red.), *Chosen Problems of Geographical Research in Poland and Romania* (s. 99–109). Oradea, Gdańsk: Editura Universităţii din Oradea.
- Tłoczyński, D. (2013). Kierunki rozwoju transportu lotniczego. *Studia Ekonomiczne*, 143, 381–398.
- US Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics (2008–2015). Pobrane z: https://www.rita.dot.gov/bts/sites/default/files/rita_archives/bts_press_releases/2009/bts019_09/html/bts019_09.html (10.05.2016).
- Wendt, J.A. (2011). *Geografia turystyczna świata*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Wendt, J.A. (2012). Changes of Polish Tourist Flows to the Eastern Adriatic. W: P. Jordan (red.), *Regional Development and Regionalization in the Adriatic Space* (s. 159–165). Wien: Verlag Österreichischen Akademie der Wissenschaften.
- www.aci.aero/data-centre/monthly-traffic-data (8.05.2016).

CHANGES IN THE WORLD AIR TRANSPORT SEGMENT TOURISM IN THE YEARS 2008–2015

ABSTRACT | Air transport plays an undeniably huge role in the development of tourism, one of the fastest growing sectors of the economy. His role in transport of passengers increased even more with the advent of charter and low-cost airlines. The aim of this study is to show the changes in the volume of air passenger traffic at major airports of the world. In order to show its importance in tourism presents the changes in the size of international passenger traffic. The aim of the study is also to show changes in the air transport tourist - related to crash of the global economy from the crisis. For its implementation was chosen analysis of changes in passenger traffic and total international traffic. Also shown changes in the traffic in the major tourist airports of the world. To show the influence of political factors selected analysis of changes in volume of passenger traffic at the airports in Egypt, Morocco and Tunisia.

The analysis lead to the conclusion that it is clearly visible a greater geographical diversity of ports with the largest international passenger traffic compared to the largest airports in total traffic. Among the latter, in addition to the emergence of new airports in Asia, traditionally a large group create the ports of the United States. Among the twenty largest airports in the world increased the largest number of passengers at the airports in Dubai, Singapore and Istanbul. And in international traffic at airports in Kuala Lumpur, Istanbul and Taipei.

KEYWORDS | airports, air transport, tourism, international passenger traffic

Translated by Jan A. Wendt