



Anne Graham, Frédéric Dobruszkes (red.) – *Air Transport – A Tourism Perspective*, Elsevier, Amsterdam-Oxford-Cambridge, MA, 2019, XXI + 253 s.

Obecnie transport lotniczy na świecie dominuje w przewozach turystycznych (mierzonych liczbą obsłużonych turystów i/lub liczbą pasażerokilometrów), zwłaszcza w przypadku masowej turystyki zorganizowanej, kreowanej w większości przez kraje wysoko i średnio rozwinięte. Rola transportu lotniczego uwidacznia się szczególnie w przewozach między miejscami źródłowymi i docelowymi (destynacjami), co najlepiej widać w sektorze typowo wypoczynkowym, określanym czasem jako „3S” (*Sun* – słońce, *Sand* – piasek, *Sea* – morze).

Recenzowana publikacja jest obszerną monografią zbiorową (253 strony dużego formatu), której tematyka obejmuje ważniejsze zagadnienia na styku turystyki i lotnictwa. Publikacja jest skierowana do pracowników naukowych i praktyków. Relacje między transportem lotniczym a turystyką są złożone i obustronne: dobra dostępność lotnicza jest fundamentalnym warunkiem rozwoju wielu destynacji turystycznych, a z kolei popyt turystyczny ma podstawowe znaczenie dla egzystencji i pomyślnego rozwoju wielu linii i portów lotniczych. Monografia jest pierwszym tomem w nowej serii wydawniczej Elseviera pn. *Contemporary Issues in Air Transport*. Praca liczy 18 rozdziałów ujętych w cztery części poprzedzone wprowadzeniem. Lista autorów obejmuje 22 osoby, spośród których kilka jest uznanymi geografami. Redaktorzy – A. Graham (University of Westminster, Londyn) i F. Dobruszkes (ULB, Wolny Uniwersytet w Brukseli) są dobrze znani w środowisku naukowym zajmującym się transportem lotniczym.

We wprowadzeniu, napisanym przez redaktorów, poznajemy ogniwa łączące teorię z praktyką w zakresie poruszanej problematyki. Obejmują one: (1) analizę opartą na kolejnych stadiach podróży turystycznej, umożliwiającą pełne zrozumienie wszystkich kwestii odnoszących się do relacji między transportem lotniczym i turystyką, (2) ujęcie multidyscyplinarne, pozwalające na docenienie różnych koncepcji leżących u podstaw rozwoju lotnictwa i turystyki, oraz (3) wielosektorowość (porty lotnicze, linie lotnicze, organizacje destynacji, rozkłady podróży) i globalny zasięg, pozwalające na zbadanie praktycznych implikacji łączących wspomniane sektory.

Poszczególne części książki przedstawiają kolejne stadia podróży turystycznej. Część I pt. *Powody (uzasadnienie) latania* obejmuje trzy rozdziały. C. Humphreys zarysowuje tło monografii, przytaczając bardzo ciekawe dane. Rozważa naturę współczesnego turysty, charakteryzuje rynki dojrzałe i wschodzące, zakłócenia gospodarcze, innowacje technologiczne, czynniki popytowe, prowadzące do praktycznie nieprzerwanego rozwoju turystyki w czasie. Badanie współczesnego funkcjonowania turystyki częściowo wiąże się ze zmianą postaw wobec zrównoważonego przekształcania środowiska i rozwoju społeczeństwa (*slow tourism*, ekonomia współdzielenia). F. Dobruszkes et al. analizują przyczyny latania wykorzystując w tym celu narodowe *surveys* międzynarodowych podróży lotniczych; wskazują na metodologiczne trudności wyprowadzenia wiarygodnych porównań. Przyglądają się pewnym stereotypom, w tym domniemanej dominacji podróży służbowych, oraz zwracają uwagę na powody latania do różnych miejsc i w różnym czasie. Wyprowadzają

ciekawe wnioski, których z braku miejsca nie przytaczam. Wreszcie, A. Graham i D. Metz omawiają koncepcje odnoszące się granic wzrostu przewozów z punktu widzenia popytu. Rozważając przykład Wielkiej Brytanii, biorą pod uwagę wpływ czasu i ograniczeń dochodu w odniesieniu do osób często i rzadko latających, badają oznaki dojrzałości popytu kilku specyficznych rynków brytyjskich. Według autorów, standardowe modele popytu na podróże nie odzwierciedlają czynników składających się na dojrzałość rynku i charakter osób często i rzadko latających.

Najdłuższa, gdyż licząca siedem rozdziałów, jest część II pt. *Przed podróżą – wybór sposobów transportu, linii i portów lotniczych*. D.T. Duval rozważa wpływ polityki rządowej i regulacji prawnych na styku turystyki i transportu lotniczego. Dochodzi do wniosku, że układ i spójność stworzona przez system transportu lotniczego może mieć ogromny wpływ na strukturę i możliwości turystyki. Drugim tematem jego rozważań jest polityka środowiskowa, w której obie dziedziny współdziałają, sugerując że takie współdziałanie ostatecznie ujawnia wpływ sprawowanej władzy na „zorganizowaną ruchliwość”. W następnym rozdziale, D. Albalade i X. Fageda zajmują się intermodalną konkurencją i turystyką na przykładzie Hiszpanii. Analiza empiryczna pokazuje potencjalnie negatywny wpływ kolei wielkich prędkości na popyt turystyczny, zwłaszcza na turystykę krajową, gdyż sprzyja znaczącej redukcji roli transportu lotniczego w lotach krajowych, którego nie kompensują przejazdy kolejowe. Wniosek autorów jest taki, że dywersyfikacja sposobów transportu nie zawsze prowadzi do lepszych wyników turystyki, a konkurencja intermodalna powinna być uwzględniana przy ocenie nowych projektów transportowych. Przykład Hiszpanii jest interesujący z kilku względów: (1) jest to jeden z największych światowych krajów recepcyjnych odnośnie liczby turystów; (2) Hiszpania przeinwestowała w rozwój regionalnych portów lotniczych, których część nie jest użytkowana; oraz (3) Hiszpania znacząco rozbudowała i nadal buduje sieć kolei wielkich prędkości. Zdaniem niżej podpisanego, rozdział należy do najlepszych w monografii.

T. Ryley omawia czynniki wpływające na wybór portu lotniczego przez indywidualnego turystę. Czyni to rozważając pojęcia towarzyszące podróży wypoczynkowej, stadium życiowego, rodzaju przemieszczenia i wyboru samolotu w kontekście portu lotniczego. Przy wyborze portu lotniczego uwzględnia rolę zaplecza portu, strategiczne planowanie regionu lotniska i ewentualny wpływ rozwoju technologii. A. Voltes-Dorta i J.C. Martín koncentrują się na kwestii własnych, tj. wybranych przez pasażera, połączeń lotniczych. Stawiają tezę, że turystów uważa się za jeden z segmentów popytu, który najprawdopodobniej skorzysta właśnie z takich połączeń. Autorzy szeregują porty docelowe według potencjalnych korzyści płynących z własnych połączeń, służących nowym możliwościom rynkowym. M. Hanke bada w jaki sposób transformacja rozkładu linii lotniczych, w połączeniu z wieloma innymi czynnikami, dotyka turystów podróżujących samolotami.

Dwa ostatnie rozdziały części II dotyczą wyborów między różnymi modelami biznesowymi linii lotniczych. J.F. O'Connell przedstawia pogłębiony, aktualny przegląd czterech różnych modeli, mianowicie – linii niskokosztowych (LCC), regularnych, czarterowych i regionalnych¹. Autor rozważa „rewolucję” w historii lotnictwa spowodowaną przez LCC,

¹ Warto zauważyć, że wspomniane modele wyróżniono na podstawie różnych kryteriów (trzy pierwsze przedmiotowego/funkcjonalnego, a ostatni – przestrzennego), co nie jest logiczne. Co więcej, określenie „regionalny” jest również nieprecyzyjne. Na przykład, czy *Lufthansa Regional* obsługująca znaczną część Europy jest linią regionalną? Wręcz przeciwnie, została wyodrębniona jako przewoźnik nie zajmujący się lotami transkontynentalnymi. O'Connell uważa, że linie regionalne to te, które korzystają z mniejszych samolotów (<130 miejsc), pełnią rolę dowozową do hubów i obsługują połączenia nierentowne dla dużych przewoźników.

zmieniającą całkowicie dynamikę konkurencji, a także adoptowanie niektórych rozwiązań przez przewoźników regularnych przy zachowaniu systemu połączeń *hub-and-spoke*. Linie czarterowe na świecie notują regres w połączeniach na bliskie odległości, przy zachowaniu połączeń długodystansowych w ramach pakietów wypoczynkowych typu *all inclusive*. Według autora, linie regionalne nadal będą obsługiwać krótkodystansowe połączenia o niskim natężeniu ruchu, które nie są interesujące dla większych przewoźników. D. Ramos-Pérez i F. Dobruszkes zajmują się czarterami, które tradycyjnie prawie wyłącznie przewoziły pasażerów podróżujących w celach wypoczynkowych. Autorzy analizują rozmaite przekształcenia linii lotniczych zajmujących się przelotami turystów w czasach liberalizacji, które obecnie obsługują klientów biur podróży i pasażerów korzystających wyłącznie z przelotu. W rezultacie, po liberalizacji (deregulacji) mamy ciągłe zmiany przewoźników obsługujących ruch turystyczny. Szczegółowej analizie autorzy poddali dwóch największych europejskich przewoźników czarterowych – brytyjskiego Thomsona i niemieckiego Condora. Konkurencja LCC wymusiła na liniach czarterowych ograniczone zainteresowanie się przelotami długodystansowymi.

W III części książki autorzy rozważają zagadnienie dotarcia pasażerów do lotnisk, ich doświadczenia związane z portami lotniczymi, a także relacje między tymi ostatnimi i liniami lotniczymi. T. Budd przygląda się roli różnych portów, w których często istnieje potrzeba zachowania równowagi między konkurencyjnymi wymaganiami (operacyjnymi, strategicznymi i komercyjnymi) z potrzebami różnych użytkowników lotnisk. Pasażerowie stwarzają specyficzne wyzwania z powodu znacznej liczby generowanych podróży i szerokiego wachlarza czynników na nie wpływających. Rozdział przedstawia wymagania i charakterystyki pasażerów przed i po podróży lotniczej. Następny rozdział analizuje pojęcie doświadczenia lotniskowego, co jest związane z przejściem od zapewnienia standardowej obsługi do ogólnego zadowolenia pasażera, inaczej efektywne zarządzanie portami lotniczymi. Oba rozdziały charakteryzują jednak ogół pasażerów, wcale niekoniecznie turystów. Więcej relacji między portami i liniami lotniczymi, ze szczególnym uwzględnieniem lotnisk w regionach typowo wypoczynkowych, omawia F. Fichert. Rozpatruje on możliwości wpływu portów na decyzje linii lotniczych takie jak zachęcające opłaty lotniskowe, długoterminowe umowy, a także częściowa pionowa integracja między liniami i portami lotniczymi.

Część IV pt. *Dotarcie do destynacji i atrakcji* obejmuje trzy rozdziały uzupełnione wnioskami końcowymi. N. Halpern bada relacje między organizacjami zarządzającymi destynacjami i sektorem transportu lotniczego. Autor rozważa dwa główne typy partnerstwa, mianowicie marketing i partnerstwo finansowe. Pierwsze służy pogłębianiu znajomości destynacji i/lub jakości podróży lotniczej, a drugie zapewnia pomoc finansową w powstawaniu nowych połączeń. A. Goetz rozpatruje port lotniczy jako atrakcję turystyczną w kontekście pobliskiego miasta lub tzw. *aerotropolis*. Oba pojęcia chętnie wykorzystują politycy i ekonomiści w lansowaniu portów lotniczych. Autor rozpatruje bliżej trzy przykłady *aerotropolis* położonych w pobliżu Seulu, Dubaju i Amsterdamu. Ostatni rozdział omawia rzadko poruszane zagadnienie relacji między niektórymi formami turystyki i niszowymi operacjami lotniczymi, mianowicie turystyką przygodową, widokową (krajobrazową), historyczną i kosmiczną. Podane przez autorów przykłady pokazują, w jaki sposób innowacje w niszowych operacjach lotniczych mogą zapewnić potencjał wzrostu w turystyce i lotnictwie. Niestety, rozdział jest napisany mało precyzyjnym językiem. Wreszcie, we wnioskach końcowych redaktorzy tomu rozpatrują relacje między lotnictwem a turystyką jako proce-

sy wieloczynnikowe i wielopłaszczyznowe. Krótkie wnioski kończą identyfikację tendencji i niepewności na przyszłość. Dla niżej podpisanego, wnioski są mocno rozczarowujące. Napisane w sposób chaotyczny, jakby w ogromnym pośpiechu, bez głębszego przemyślenia. Bardzo doświadczeni redaktorzy nie potrafili w sposób usystematyzowany wydobyć nowości, które przynosi wielowątkowa praca o sporej objętości.

Już pobieżne zapoznanie się z zawartością monografii pozwala zauważyć, że praca obejmuje wiele zagadnień pobocznych takich jak relacje między zarządzaniem destynacjami i transportem lotniczym, lotniska i ich okolice jako atrakcje turystyczne, niszowe operacje lotnicze, a nie tylko tradycyjny „rdzeń” problemów na styku turystyki i lotnictwa. Część tych kwestii może być interesująca dla geografa, inne mniej.

Nie wchodząc w szczegóły myślę, że największą słabością monografii jest potraktowanie całego globu jako homogenicznej całości. Poruszana problematyka jest omówiona wyłącznie z perspektywy krajów wysoko rozwiniętych, inaczej dojrzałych rynków lotniczych (np. Europy Zachodniej). Rynki wschodzące, w tym krajów postsocjalistycznych, występują sporadycznie, a Trzeci Świat (kraje rozwijające się) został całkowicie pominięty. Europa Środkowo-Wschodnia występuje w monografii marginalnie, raczej jako szersze tło omawianych zagadnień niż region charakteryzujący się swoją specyfiką (por. rozdziały A. Voltes-Dorta i J.C. Martína, J.F. O’Connella, czy D. Ramos-Pereza i F. Dobruszkesa). A przecież gdyby autorzy przyjrzeni się bliżej regionowi, doszliby do wniosku, że linie czarterowe (a nie linie niskokosztowe) dominują w przelotach turystycznych, co wynika z nieco niższych stawek przewozowych. Cena przelotu, a nie inne walory, odgrywa decydującą rolę w wyborze czarterów. Również wykorzystanie piśmiennictwa w języku angielskim z krajów naszego regionu jest więcej niż skromne, a przedstawiciele regionu brakuje wśród autorów monografii.

Proporcje między LCCs a czarterami są zachwiane. Oczywiście LCCs rozwijają bardzo dynamicznie, obecnie poza konwencjonalnymi niskokosztowymi przewoźnikami wyróżniamy ultra niskokosztowe linie, a także długodystansowe (międzykontynentalne) LCLHs. Czartery długodystansowe znajdują się obecnie w początkowej fazie rozwoju, o czym piszą D. Ramos-Perez i F. Dobruszkes. Jest to zgodne z wcześniejszą analizą (2012-2014) niżej podpisanego w warunkach polskich: jeszcze przed kilkunastu laty lotu czarterowe z Polski na Dominikanę, Kubę, Sri Lankę czy Bali stanowiły absolutną rzadkość, obecnie jest ich nieco więcej, ale i tak stanowią margines wyjazdów wypoczynkowych.

W niektórych miejscach wyjaśnianie mogłoby być bardziej pogłębione. Samo stwierdzenie faktu/prawidłowości nie wystarcza. Na przykład, rosnący udział przychodów dodatkowych przewoźnika (rozdział M. Hanke) wynika z rozszerzenia sprzedaży przy jednoczesnym ograniczeniu pakietu usług podstawowych. Regularne linie zapewniały prasę, posiłki, napoje w ramach biletu, a LCC i czartery nie zapewniają praktycznie niczego poza przelotem.

Reasumując, monografia jest ciekawa, chociaż poszczególne rozdziały reprezentują różnicowany poziom. Przy wielu autorach jest to jednak praktycznie nie do uniknięcia.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa