



M.R. Dileep, Ajesh Kurien – *Air Transport and Tourism. Interrelationship, Operations and Strategies*, Routledge, London-New York, 2022, XXVI + 466 s.

Recenzowana publikacja jest obszernym podręcznikiem, którego tematyka obejmuje ważniejsze zagadnienia transportu lotniczego przedstawiane z perspektywy operacyjnej i zarządzania, a także relacje na styku lotnictwa i turystyki. Nacisk położono na obecne i przyszłe tendencje, wpływ pandemii COVID-19, zrównoważony rozwój i towarzyszące mu wyzwania środowiskowe. Praktyczne podejście obejmuje również związane ujęcie działalności linii lotniczych, zarządzania i planowania strategicznego, działalność portów lotniczych i zagadnienie informatyzacji transportu lotniczego.

Praca liczy 18 rozdziałów poprzedzonych wprowadzeniem. Autorzy nie są geografami, ale mają doświadczenia nie tylko akademickie, ale również praktyczne. M.R. Dileep zajmował się naukowo turystyką przez ponad dwie dekady (University of Calicut, Kerala, Indie) i pracował w Ministerstwie Szkolnictwa Wyższego w Omanie. Jest m.in. autorem sześciu książek i ma dyplomy IATA w zakresie transportu lotniczego i towarowego. Ajesh Kurien jest ekspertem w zakresie naziemnej obsługi lotnisk z 15-letnim stażem; obecnie pracuje jako szkoleniowiec w zakresie usług lotniczych w Kuwejcie, najszybciej rozwijającym się *hubie* na Bliskim Wschodzie, w Indiach i Afryce. Zajmował się projektowaniem i rozwojem pasażerskiej obsługi naziemnej w ramach IATA. Ma również wykształcenie w zakresie zarządzania turystyką (Tamil Nadu, Indie) i certyfikaty IATA. Dla niżej podpisanego interesujące jest spojrzenie na publikację autorów pochodzących spoza Europy i Ameryki Północnej, skąd wywodzi się większość piszących w zakresie wspomnianej problematyki. Zgodnie z deklaracją autorów, książka przeznaczona jest dla czynnych profesjonalistów i studentów zainteresowanych turystyką, podróżami, transportem lotniczym i zarządzaniem w transporcie. Na początku każdego rozdziału autorzy wypunktowali korzyści płynące z jego lektury, a na końcu zamieścili pytania kontrolne i kilka pozycji zalecanej literatury, podkreślając tym samym dydaktyczny charakter publikacji.

Ścisłe relacje między transportem lotniczym a turystyką podlegają ewolucji od czasu zakończenia II wojny światowej. Lotnictwo notuje ogromny rozwój od samego początku, tj. od wczesnych lat 20. XX w. Równoległe ze wzrostem roli transportu lotniczego, szczególnie po rozpoczęciu procesów deregulacji w latach 70., również turystyka odnotowuje widoczny wzrost i stała się jednym z najważniejszych sektorów gospodarki światowej. Wzajemna zależność obu sektorów sprawia, że system turystyki staje się bardziej złożony, a różne jego elementy wymagają zapewnienia bardziej elastycznych usług ze strony transportu lotniczego. O znaczeniu tego transportu świadczą statystyki: 57% turystów w ruchu międzynarodowym korzysta z samolotów (*Air Transport Aviation Group*, 2018). Im destynacja jest bardziej oddalona od miejsca źródłowego podróży, tym większe znaczenie odgrywa transport lotniczy. Ten ostatni jest szczególnie istotny w turystyce dalekiego zasięgu. Z pewnością najistotniejszym elementem w systemie transportu lotniczego są przewoźnicy, a więc linie lotnicze, które umożliwiają dotarcie do trudnodostępnych

destynacji. Również porty lotnicze w coraz większym stopniu przystosowują się do obsługi ruchu turystycznego.

We wprowadzeniu autorzy przedstawiają związki między podróżą lotniczą a turystyką, a także znaczenie transportu lotniczego w działalności turystycznej. Rozdział zawiera wiele ciekawych informacji historycznych, chociaż – wydaje się – że częściowo wykraczają one poza tematykę pracy (przykład: po co przytaczać historię turystyki od starożytności skoro jej związki z transportem lotniczym obejmują tylko ostatnie stulecie, por. s. 8 i nast.). Następnie autorzy dokonują przeglądu wspomnianej gałęzi transportu i wzajemnych relacji między elementami systemu transportu lotniczego. I tutaj, podobnie jak poprzednio, tło jest zarysowane bardzo szeroko, wychodzi poza zainteresowania turystyki (patrz: przewoźnicy cargo). Z niektórymi stwierdzeniami autorów trudno się jednak zgodzić (np. że linie czarterowe świadczą usługi przewozowe na podstawie *ad hoc* tak, jakby nie istniały wyspecjalizowane linie czarterowe¹). W rozdziale 3 podają podstawowe pojęcia turystyki i strukturę tego działu gospodarki. Dalej, zajmują się tendencjami współczesnego sektora transportu lotniczego (np. aliansami globalnymi, regionalnymi i krajowymi). Przytaczają bardzo ciekawe dane nt. ruchu pasażerskiego między regionami i prognozowanych zmian. Wszystkie zagadnienia są skorelowane z ewolucją turystyki. Rozdział poświęcony pandemii COVID-19 i jej wpływ na lotnictwo przedstawia szczegóły podatności sektorów transportu lotniczego i turystyki na zjawiska kryzysowe, a także sposoby prób wyjścia z niekorzystnej sytuacji.

Rozdział 6 ilustruje role odgrywane przez transport lotniczy w turystyce. Przedstawia sposób w jaki transport lotniczy wpływa na ewolucję turystyki w destynacjach i na wzrost popytu turystycznego, pobudzanie dynamiki w sektorze turystyki oraz ich rolę w łagodzeniu zjawiska sezonowości. Następny rozdział identyfikuje regulacje w sferze transportu lotniczego umożliwiające płynną i bezpieczną międzynarodową podróż lotniczą (regulacje w postaci tzw. wolności lotniczych, konwencje, politykę otwartego nieba, rolę *International Air Transport Association*), a także rolę tych regulacji we wzroście turystyki na świecie. Rozdział 8 omawia pojęcia, rodzaje i modele biznesowe w turystyce razem z informacjami nt. związków rodzajów linii lotniczych i turystyki. W następnym rozdziale autorzy wprowadzają pojęcia portu lotniczego, klientów i produktów. Szczegółowo omawiają kwestie własnościowe portów i związków społeczno-ekonomicznych z regionem. W następnym rozdziale naświetlają współpracę i zależności istniejące między destynacją turystyczną a elementami transportu lotniczego takimi jak port lotniczy i linia lotnicza.

Rozdział 11 jest unikalny w tym sensie, że opisuje znaczenie samolotów w turystyce. W tym długim rozdziale analizuje się różne typy samolotów. Szczegółowo dyskutuje się rekreacyjną rolę samolotów oraz rozwój technologii lotniczej (silniki odrzutowe, samoloty szerokokadłubowe, helikoptery, hydroplany, balony napełnione gorącym powietrzem, paralotniarstwo, lotniarstwo za łodzią motorową, akrobacje spadochronowe, safari powietrzne, rozmaity surfing, statki kosmiczne) w ewolucji współczesnej turystyki. Turystyka i transport mają symbiotyczną relację, która wskazuje, że turystyka przyczynia się do ewolucji i innowacji w transporcie lotniczym, co jest tematem następnego rozdziału. W omawianiu roli turystyki we wzroście transportu lotniczego, szczegółowo analizuje się wzrost dynamiki, poprawę jakości, ekspansję sieci itp. Następne rozdziały dotyczą planowania linii lotniczych na różnych poziomach, obejmujących projektowanie floty, sieci po-

¹ Potwierdza to także dalsza część książki (patrz np. rozdział 8, s. 162-167 i wiele innych miejsc).

łączeń i rozkładu lotów, przydział floty, wyznaczanie tras samolotu, kompletowanie załóg, sporządzanie harmonogramów. Należy jednak zauważyć, że prezentowana problematyka dotyczy każdej linii, a nie tylko wykonującej przeloty turystyczne. Podobną uwagę można odnieść do zagadnienia operacji linii lotniczych, fragmentu zawierającego mnóstwo informacji czysto technicznych. Strategie i praktyki linii zorientowane na podróżnego stanowią rdzeń 15 rozdziału. Następny 16 rozdział obejmuje rodzaje i operacje portów lotniczych.

Technologia informacji i łączności zmienia się szybko w operacjach i usługach linii, co jest przedmiotem rozdziału 17. W publikacji omawia się różne systemy informatyczne stosowane przez linie i porty lotnicze. Ponadto, wyjaśnia się stosowanie technologii informatycznych w dystrybucji produktów linii lotniczych, łącznie z dystrybucją elektroniczną. Publikację kończy rozdział 18 nt. udziału transportu lotniczego i turystyki w zanieczyszczeniu środowiska i zmianach klimatu. W przypadku turystyki, lotnictwo ma 40-procentowy udział w wytwarzaniu CO₂, co jest alarmującym szacunkiem, nie licząc pozostałych gazów cieplarnianych, emitowanych na wysokości 8-12 km na Ziemię. Autorzy przedstawiają również wyzwania stojące przed transportem lotniczym oraz nadzieje na ożywienie obu sektorów po pandemii COVID-19.

Jak już wspomniano, obszerna publikacja liczy 466 stron formatu akademickiego. Jednocześnie jest to jeden z ważniejszych mankamentów podręcznika, gdyż znaczna część tekstu wykracza poza kwestie leżące na pograniczu transportu lotniczego i turystyki (np. lotniska wojskowe i obsługujące *general aviation*, *heliports* i *stolports*, lądowiska i lotniska prywatne, przewozy i przeładunki cargo, szczegółowe informacje dotyczące typów, elementów i modeli statków powietrznych). Spośród 18 rozdziałów, pięć (13-17) można by z powodzeniem przenieść do odrębnej publikacji, a pozostałe rozdziały starannie przeredagować tak, aby stały się bardziej spójne. Zdaniem niżej podpisanego publikacja mogłaby być z powodzeniem ograniczona o około 35-45% objętości, zyskując przy tym na czytelności, ale wymagałoby to oczywiście dodatkowej pracy autorów i redaktorów wydawnictwa Routledge.

Dla geografa prawdopodobnie największym mankamentem publikacji jest stosunkowo słabo uwypuklony aspekt przestrzenny omawianych zjawisk i procesów. Przecież transport lotniczy i turystyka zachodzą w konkretnej przestrzeni na świecie, która jest bardzo zróżnicowana. Niedocenianie przestrzeni widać, między innymi, w braku odwołań do znanych i cenionych publikacji geograficznych (np. J. Bowena², A.R. Goetza i L. Budd³, S. Grossa i M. Lücka⁴, A. Graham i F. Dobruszkesa⁵), nie wspominając już o licznych artykułach D.T. Duvala, F. Dobruszkesa i wielu innych autorów.

Słabą stroną tomu jest również wyjaśnianie, a zwłaszcza jego brak. Formalne podziały, klasyfikacje (często według nieprecyzyjnych kryteriów – patrz klasyfikacja portów lotniczych, obejmująca 17 ich rodzajów, ale według rozmaitych kryteriów, s. 174-178) i „wypunktowania” są mniej istotne niż próby wyjaśnienia otaczających zjawisk i procesów. Jako przykład niech posłuży zróżnicowanie geograficznego rozmieszczenia linii czarterowych i ich związku z turystyką, co należy wiązać z poziomem rozwoju gospodarczego poszczególnych krajów. Przecież nieprzypadkowo linie czarterowe, charakteryzujące się

² Bowen, J. (2010). *The Economic Geography of Air Transportation. Space, Time, and the Freedom of the Sky*. Routledge.

³ Goetz, A.R., & Budd, L. (red.). (2014), *The Geographies of Air Transport*, Ashgate.

⁴ Gross, S., & Lück, M. (red.). (2013). *The Low Cost Carrier Worldwide*, Ashgate.

⁵ Graham, A. & Dobruszkes, F. (red.). (2019), *Air Transport – A Tourism Perspective*. Elsevier.

nieco niższymi kosztami niż przewoźnicy niskokosztowi, dominują w Europie Środkowo-Wschodniej, zaś ci ostatni w Europie Zachodniej⁶.

Niżej podpisanemu brakuje również krytycznego omówienia niektórych ważnych pojęć i terminów, np. turystyki i turysty według Światowej Organizacji Turystyki. Reasumując, otrzymaliśmy publikację, która przy większym zaangażowaniu recenzentów i bardziej wnikliwej działalności redakcyjnej ze strony wydawnictwa mogłaby być zdecydowanie lepsza.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

⁶ Por. Taylor, Z. (2016). Air charter leisure traffic and organised tourism in Poland: Are charters passé?. *Moravian Geographical Reports*, 24(4), 15-25; Taylor, Z. & Ciechański, A. (2014). *Transport Companies in the Servicing of Organised Tourism in Poland*, Monografie, 16. Warszawa: IGiPZ PAN.